— DE L'OCCUPATION DÉSORGANISÉE DU TERRITOIRE URBAIN PAR LES CONDUCTEURS DES MOTOS-TAXIS À LOMÉ. LA FABRIQUE D'UN ESPACE PUBLIC SPÉCIFIQUE

Assogba Guézéré, Maître de Conférences en Géographie
Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (PREDES)
Département de géographie
Université de Kara, Togo

Courriel :
guezereassogba@gmail.com

RÉSUMÉ

L'article pose le problème des espaces publics à Lomé qui traduisent l'importance du transport artisanal dans la fabrique du territoire urbain des villes africaines. Il confirme ainsi que l'urbanisation s'est faite dans le désordre sans liens avec un transport urbain moderne. La typologie des conducteurs permet de comprendre l'enjeu de cette occupation désordonnée de l'espace public perçu non seulement comme support de la mobilité des hommes mais aussi comme espace propice au développement de l'économie informelle. Les espaces publics fabriqués par les taxis-motos tels que les carrefours, les rues et leurs abords, les proximités des marchés et des établissements commerciaux, sont autant de territoires privilégiés qui, au-delà de leur rôle géographique, constituent des espaces recomposés par les pratiques sociales quotidiennes des conducteurs de taxis-motos.

MOTS-CLÉS

Lomé, espace public, occupation désordonnée, territoire urbain, Taxi-moto.

ABSTRACT

The paper deals with the question of public spaces in Lome (Togo capital city) that give the importance of paratransit transport in the urban territory of the African cities and confirm that the urbanization was badly planed with no connection to a modern urban transport. The typology of the drivers allow us to know the stake of this disordered occupation of public space perceived not only like a support to everyone mobility, but also like spaces contributing to informal economic development. The public spaces emerging from the taxi-motorbikes occupation, such as crossroads, streets and their accesses, surroundings of the markets and commercial establishments, are many privileged territories which, beyond their geographical role, constitute a recomposed spaces by the daily social practices of the drivers.

KEYWORDS

Lomé, public spaces, disordered occupation, urban territory, Motorbike.

—

La plupart des villes capitales d'Afrique subsaharienne sont confrontées au problème d'organisation et de structuration de leurs tissus urbains qui vont de l'occupation désordonnée au sous-équipement des quartiers périphériques dans un contexte de pauvreté urbaine. Comme l'écrit Bruno Lautier, la gestion des espaces publics dans la ville africaine s'inscrit dans l'économie informelle qui procure des revenus et agit ainsi à la fois comme soupape de sécurité et amortisseur des chocs sociaux et moyen de lutte contre la pauvreté (Lautier, 1995). C'est dans ce contexte que le secteur informel s'offre comme une alternative par laquelle les citadins arrivent à inventer des modes de survie pour pouvoir se maintenir en ville. Cette situation de crise urbaine, marquée par la pauvreté et les problèmes de mobilité depuis les années 1990, a vu se développer à Lomé, capitale du Togo, les taxis-motos dont le rôle est aujourd'hui incontournable dans le transport urbain et dans la structuration de l'espace public. Avant d'analyser les circonstances de l'occupation désordonnée de l'espace public africain par le taxi-moto, il est important de rappeler le cadre théorique général du concept d'« *espace public* » dont le sens a été forgé en réaction à l'urbanisme fonctionnaliste issu de la Charte d'Athènes, dont les principes avaient réduit les rues et les places à des espaces de circulation ou de stationnement (Le Corbusier, 1943). Le terme espace public est d'abord apparu au cours des années 1960, à la suite des travaux de Jugen Habermas qui considère l'émergence de l'espace privé comme « *processus au cours duquel le public constitué d'individus faisant usage de leur raison s'approprie la sphère publique contrôlée par l'autorité et la transforme en une sphère où la critique s'exerce contre le pouvoir de l'État* » (Habermas, 1978). Dans une perspective sociologique, les espaces publics sont des espaces de rencontres socialement organisés par des rituels d'exposition ou d'évitement (Goffman, 1973). À l'inverse, la littérature géographique, architecturale et urbanistique emploie le terme pour désigner un espace physique regroupant tous les lieux qui appartiennent au domaine public, qui sont librement et gratuitement accessibles, et qui de surcroît sont aménagés et entretenus à cette fin (Fleury, 2007). Le terme vient se substituer à celui d'espace libre, jusque-là utilisé pour désigner ces lieux en insistant sur leur caractère non bâti, et correspond donc au réseau viaire (rues, places, boulevards) et aux espaces verts (parcs, jardins, squares).

Contrairement aux sociétés occidentales dans lesquelles les espaces publics font l'objet d'une idéalisation importante et sont souvent considérés comme un « *espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel* » (Lussault, 2001), l'espace public africain qui nous intéresse ici n'est pas le jardin de loisir ou l'espace vert engazonné très bien aménagé. C'est plutôt un lieu hybride de vie urbaine et d'activités informelles, aménagé ou non, où les citadins moins nantis viennent vendre ou acheter des articles, prendre les transports collectifs, vivre leurs loisirs dans le voisinage du travail quotidien. Le constat qui peut être fait à Lomé est que cet espace public est quotidiennement utilisé,

parcouru et investi par les conducteurs des taxis-motos qui se sont substitués aux transports collectifs pour être au service de tous les citadins moins intégrés et défavorisés. Pour plusieurs de ces conducteurs de taxis-moto, leur source de revenu et leur lieu de travail se situent dans cet espace public qui assure leur survie.
Une partie des résultats de cet article est extraite de notre thèse de doctorat de géographie qui porte sur les taxis-motos à Lomé. Nous y avons analysé les activités informelles et décodé les liens sociaux visibles et invisibles qui se nouent dans les espaces publics des conducteurs. Nous avons également eu recours aux observations précises des pratiques qui reflètent le quotidien des conducteurs en ville lors des manifestations sociales et politiques. Des entretiens qualitatifs approfondis, recueillis auprès des conducteurs de taxis-motos ont permis d'articuler vécu, perceptions et représentations sociales et spatiales des différents acteurs dans ces espaces publics. Après avoir décrit l'activité informelle des taxis-motos au cœur de la croissance urbaine désordonnée de Lomé, nous montrerons comment les logiques de localisation des points d'arrêt fabriquent une identité originale des espaces publics occupés par les conducteurs.

— LES TAXIS-MOTOS À LOME : UNE ACTIVITÉ INFORMELLE AU CŒUR DE LA CROISSANCE URBAINE DÉSORDONNÉE

Comme la plupart des villes africaines, Lomé est une ville coloniale fondée en 1897 par les Allemands avant d'avoir été rétrocédée aux Français à la fin de la Première Guerre mondiale. L'indépendance du Togo en 1960 intervint dans ce rythme de développement économique et de croissance démographique qui imprimera à Lomé une croissance urbaine très rapide. De 85 000 habitants au début des années 1960, la population urbaine a augmenté sans discontinuité pour atteindre 185 000 en 1970, 375 000 en 1981, 600 000 en 1990 et 1 477 660 en 2010 avec une forte dynamique spatiale. Cette croissance urbaine s'explique par le développement économique de Lomé qui a animé de vastes mouvements d'exode rural depuis les années 1960 jusqu'aujourd'hui et où les jeunes arrivent en masse dans le souci d'améliorer leurs conditions de vie. La ville est confrontée au problème d'organisation et de structuration de son tissu urbain. La crise urbaine à l'origine de l'occupation désordonnée de l'espace loméen est marquée par des infrastructures insuffisantes, des habitations précaires, un transport urbain défaillant et un manque d'emplois. Autant de difficultés quotidiennes qui justifient la capacité des citadins à inventer des modes de survie et de développement alternatif tels que le commerce de rue, l'artisanat de production et de service, les services divers regroupés sous le terme générique d'activités informelles. Notre objectif dans cet article est de montrer le rôle des taxis-motos dans la dynamique urbaine de Lomé.

DE LA LOGIQUE DE LOCALISATION DES POINTS D'ARRÊTS DES TAXIS-MOTOS À LA FABRIQUE DE LEUR TERRITOIRE URBAIN

La prolifération des taxis-motos a favorisé une certaine recomposition de l'espace urbain dans la mesure où les zones de stationnement se sont multipliées un peu partout au point d'entraîner un encombrement des marchés et des rues. La lecture des localisations des points d'arrêts des conducteurs dans l'espace urbain répond à une logique spatio-temporelle qui rime bien avec les centres d'intérêt économique de la ville (Guézéré, 2012). Les conducteurs sont confrontés à un arbitrage entre trois logiques spatio-temporelles qui sont autant de stratégies alternatives pour bien contrôler et s'approprier le territoire urbain « *dans la dynamique des échanges entre individus, dans les déplacements des personnes et des biens et, de manière plus générale, dans le mouvement des activités humaines et sociales, ainsi que dans la répétition des interactions et des connexions* » (Torre, 2009). Selon la figure 1 ci-après, ces logiques correspondent au choix stratégique des têtes de lignes des taxis-motos de se localiser à proximité des places publiques qu'il faut analyser.

Places centrales par excellence, les marchés sont des pôles attractifs très puissants où se rencontrent et s'affrontent parfois tous les acteurs des transactions diverses et variées nécessaires au « *fonctionnement de la machine urbaine* » (Claval, 1981). À l'image des autres marchés des villes africaines, une multitude d'activités informelles et artisanales s'organisent autour des marchés de la commune de Lomé qui constituent des lieux de rencontre pour presque toutes les couches de la société urbaine et de véritables lieux structurants de l'urbanité. Les marchés d'Adawlato, d'Hédzranawoé, de Bè, d'Akodéssewa, d'Agoè-Assiyéyé, d'Adidogomé, sont de véritables pôles économiques de convergence drainant tous les jours un grand nombre de personnes et de déplacements assurés par les taxis-motos. La localisation des stations à proximité des établissements publics ou des secteurs d'emplois est la deuxième logique qui représente une deuxième forme d'insertion spatiale. Tout comme les marchés, cette proximité des stations de ces lieux permet de capter davantage les usagers tributaires des taxis-motos. Plusieurs stations observent une proximité géographique avec les centres commerciaux, les pôles d'activités commerciales et les services administratifs. Dans ce type de schéma de localisation, ce sont les plages d'activités les plus variées et les plus denses qui attirent les stations souvent identifiées par ces établissements. Ainsi en est-il des places commerciales Décon dans le quartier Amoutivé, Atikoumé dans le quartier Bè-Klikamè, du supermarché Ramco dans le quartier Gbadago, de la boîte de nuit Privilège à Agbadahonou de la gare routière d'Agbalépédogan qui sont autant de zones de localisation des centres commerciaux où se concentrent de multiples points d'arrêts des taxis-motos. D'autres stations, plus nombreuses encore, sont très ciblées autour des équipements et des services publics pour

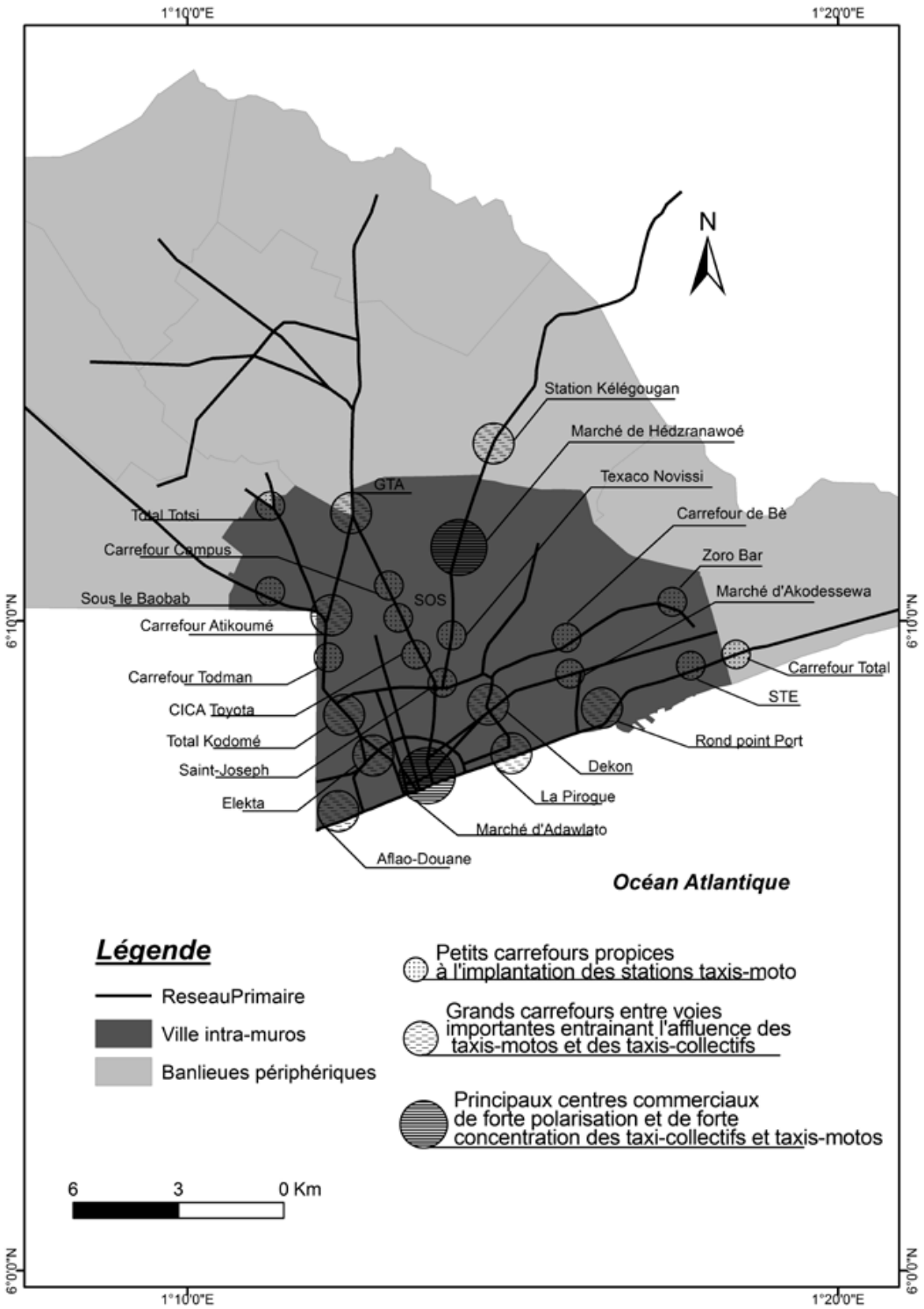

Figure 1 : Localisation des arrêts des taxis motos à Lomé. (Guézéré, 2008)

attirer une clientèle composée en majorité de fonctionnaires et de scolaires.
Pour se rapprocher de la clientèle, les conducteurs des taxis-motos choisissent les points stratégiques de l'espace urbain. Ils implantent leurs stations dans les carrefours pour vite accoster les usagers. Dans cette logique, les carrefours apparaissent comme des lieux idéaux d'appropriation spatiale, non seulement à cause de la fonction de zone de rabattement qu'ils jouent, mais aussi à cause de l'importance de la localisation des activités économiques. C'est pourquoi dans presque tous les quartiers, chaque intersection des voies de circulation devient un site potentiel d'établissement d'une station ou d'un arrêt spontané des taxis-motos.
Au total, les lieux et les territoires de rassemblement des conducteurs sont bien distribués et comptent sans doute moins pour leur cohérence géographique (localisation anarchique et illégale) que pour la contribution qu'ils apportent à la mobilité quotidienne. De par leur omniprésence sur les voies publiques, ils impriment à la ville leur vision des territoires et occupent en retour une place importante dans la représentation que les citadins ont de leur ville (Meissonnier, 2007). Ces trois logiques de localisations ont fortement recomposé l'espace urbain et représentent des espaces de rencontre quotidienne entre plusieurs individus. Ce sont des lieux de socialisation quotidienne et d'interaction entre conducteurs et différents syndicats professionnels qu'il faut analyser aussi avant de comprendre la recomposition sociale.

— L'IDENTITÉ ORIGINALE DES ESPACES PUBLICS OCCUPÉS PAR LES TAXIS-MOTOS

Pour comprendre le désordre et les embouteillages dans la ville de Lomé, il faut interroger les conducteurs de taxis-motos qui se regroupent en plusieurs catégories où chaque groupe s'approprie le territoire en fonction de ses intérêts. La typologie des conducteurs selon le rythme de travail et du système d'exploitation d'une moto que nous décrivons nous permettra de connaître les enjeux socio-économiques associés à l'occupation « désordonnée » de l'espace urbain.

ESPACE DES TAXIS-MOTOS, UN ESPACE D'ÉCONOMIE INFORMELLE

L'espace public des taxis-motos est perçu non seulement comme support de la mobilité des hommes et des marchandises, mais aussi comme espace économique. C'est un espace propice au développement des activités informelles et favorable à l'insertion urbaine. En effet, il y a trois types de systèmes d'exploitation d'un taxi-moto qui influencent d'une manière ou d'une autre l'espace public. Le premier type est celui des conducteurs-propriétaires qui ne signent pas de contrat avec quelqu'un. Comme ils possèdent leur propre moto, ils travaillent pour eux-mêmes et n'ont pas de comptes financiers à rendre. Généralement,

ces conducteurs ne sont pas trop pressés dans la circulation. Ils observent plus ou moins les règles de la circulation et respectent les feux rouges.
La deuxième catégorie est celle des conducteurs qui ont le contrat *work and pay* (anglicisme qui veut dire « travailler pour payer »). C'est un contrat de location-vente où le conducteur s'engage à exploiter la moto durant une période donnée et à verser au propriétaire, l'équivalent du double du prix d'achat de la moto. C'est en fait un prêt usuraire très pénible qui contraint le conducteur à rouler à longueur de journée pour vite amortir la moto qui deviendra sa propriété à la fin de contrat. L'échéance est souvent fixée à 18 ou 20 mois et oblige le conducteur à payer un montant hebdomadaire qui varie entre 12 000 et 15 000 FCFA. Ce type de contrat met une forte pression sur le conducteur et l'oblige à travailler sans repos pour gagner et mettre de côté 2000 FCFA par jour à verser au propriétaire en fin de semaine. Il doit, au même moment, pouvoir gagner des revenus supplémentaires pour ses besoins quotidiens et pour la réparation de la moto en cas de panne.
La dernière catégorie de contrat est le cas des conducteurs locataires qui ont loué la moto et sont condamnés à payer au jour le jour la recette de 2000 FCFA au propriétaire. Comme la moto ne leur appartient pas, ils doivent la chercher chaque matin chez le propriétaire et travailler aussi intensément pour espérer faire le versement exigé et avoir les reliquats pour les besoins quotidiens de leur famille. Ces deux dernières catégories sont les plus dangereuses dont les comportements sont incohérents vis-à-vis de l'espace urbain.

L'ESPACE PUBLIC DES TAXIS-MOTOS, UN ESPACE DE SOCIABILITÉ, DE NÉGOCIATION ET DE CONTESTATION

L'espace occupé par les taxis-motos est un support de la sociabilité entre les conducteurs avec les pratiques de syndicalisation, association, cotisation, assistance sociale et solidarité entre les membres de corporation. Dans son article « *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou* », Noukpo S.A. Agossou (2004) a établi le lien entre le taxi-moto et la création des lieux de transport qui est parfaitement identique à la situation de Lomé. Les usagers comme les opérateurs de zemijan sont créateurs de lieux de transport compris comme endroits du territoire où est assurée la mobilité des personnes et des biens.
Les territoires des taxis-motos sont différemment appropriés et le risque qu'un conducteur entre en conflit avec un conducteur d'un autre point d'arrêt est permanent. Selon G. Sénécal (2005), les conflits de proximité viennent élargir en quelque sorte notre compréhension des milieux de vie et des relations de voisinage, permettant d'aborder la façon dont les individus, les groupes et les organisations de la vie collective entrent en contact. Ce conflit se traduit éventuellement par des insultes que le conducteur étranger à la station, généralement conscient de n'être qu'un acteur toléré dans l'espace déjà approprié par

un autre groupe, supporte sans mot dire. Parfois, d'autres ripostent et dans ce cas, les discutions dégénèrent et sont parfois accompagnées de bagarres. La gestion des points d'arrêts et la solidarité qui y règnent sont des indices d'une véritable autodiscipline collective en place. Les délégués de station veillent scrupuleusement au respect des procédures de gestion et traitent les multiples litiges qui surviennent entre les membres. Sous cet angle, l'autodiscipline est très largement acceptée et favorise une véritable vie de symbiose entre tous les conducteurs d'un même territoire. L'affiliation à un syndicat est un impératif, car tout en contribuant à fournir à ses adhérents un cadre social, le syndicat a en outre pour mission de faire appliquer la réglementation relative aux conditions d'exploitation. C'est l'unique structure susceptible d'aider les conducteurs à se faire respecter par les usagers et surtout par les pouvoirs publics.

L'espace des taxis-motos est également celui de négociation pour retrouver d'abord un client et ensuite de négociation entre les conducteurs et les clients au sujet du tarif du déplacement. Comme l'indique la figure 2 ci-après, la négociation peut aussi concerner le transport des bagages qui vont des sacs de voyage aux sacs de charbon.

Figure 2 : Négociation entre conducteur et usager au marché pour le transport des sacs de charbon. (source : Guézéré, 2012)

Il existe une interaction momentanée qui se noue entre conducteurs et usagers des taxis-motos. Elle commence autour de la négociation du tarif et finit lorsque l'usager arrive à destination. Appartenant à un secteur informel et venant d'ailleurs, le conducteur doit parvenir à établir une relation de confiance avec ses clients. À cet effet, il doit donner les gages implicites de confiance relatifs à sa provenance ou la qualité de sa prestation à travers sa manière de parler et de discuter le prix avec son client potentiel, car les prix résultent toujours d'un compromis entre conducteur et usager. Très souvent, les prix sont fixés par rapport à la distance, à l'état de la rue et à la tête du client. La tarification demeure le point de discorde entre conducteurs et passagers, car chacun use de sa ruse pour faire perdre l'autre dans ce marchandage où l'intérêt pécuniaire l'emporte sur le bon sens. Malgré la souplesse d'application de ces tarifs, illustrée par la possibilité pour l'usager de marchander une réduction, des prix exorbitants leur sont souvent imposés au nom de l'augmentation des prix du carburant ou de l'enclavement du quartier et surtout du mauvais état de la rue. L'usager négocie de son côté le rabais en évoquant le niveau bas des salaires togolais et la crise économique qui n'épargne personne.

Enfin, l'univers des taxis-motos est celui de rivalités de pouvoirs (Lombard et Steck, 2004) et de contestation de l'autorité publique où la police, les services d'impôt et la mairie sont en jeu. Dans sa contribution à la revue *Autrepart* sur les lieux de transport dans les Suds, nœuds où se tissent des liens qui structurent les systèmes spatiaux et où s'expriment des rivalités de pouvoir, Lombard et Steck (op. cit.) évoquent les conflits qui mettent aux prises les autorités compétentes en charge des territoires et les acteurs privés, les chargeurs et les clients. Dans le cas de Lomé, le non-respect des dispositions réglementaires entraîne des sanctions et toutes sortes de tracasseries policières auxquelles sont soumis les conducteurs. Contrairement aux autres formes artisanales de transport collectif, notamment les taxis collectifs autorisés à opérer dans la ville tout en restant soumis aux différentes démarches réglementaires et aux payements de taxes, le secteur taxis-motos constitue, jusqu'aujourd'hui, une activité dont le cadre réglementaire est encore flou. Au quotidien, l'interaction sociale dans laquelle se placent les conducteurs les expose à un certain nombre de risques d'affrontement avec les agents des impôts et les agents de police. Les agents du service des impôts en charge de la répression des conducteurs de taxi-moto illégaux sont très redoutés. Lorsqu'ils sont assistés des agents de forces de l'ordre dans leur mission d'interpellation, le risque d'être victime de brimades est grand et le plus grave pour le conducteur est la confiscation de sa moto. Les engins confisqués sont stockés sur des accotements ou des bandes piétonnières, encombrant le passage (figure 3).

Figure 3 : Une rafle des taxis-motos, au carrefour en T de Ramco à Lomé. (source : Guézéré, 2008)

C'est pourquoi les agents d'impôts et les conducteurs jouent « au chat et à la souris » dans l'espace urbain. Pour éviter ces arrestations intempestives très pénalisantes, les conducteurs en situation irrégulière tentent d'échapper aux forces de l'ordre en violant le Code de la route et les feux tricolores lors des fuites avec pour conséquence des accidents graves de circulation.
Un lieu de transport, pour fonctionner, implique un ordre, une règle, des mécanismes de contrôle, de régulation. Sa gestion impose des instances de dialogue que Lomé devra mettre en place pour faciliter la communication entre professionnels des taxis-motos et services publics.

ESPACE DES TAXIS-MOTOS, UN ESPACE DE DIFFUSION D'INFORMATION, DE CITOYENNETÉ ET DE DÉBAT

L'espace public du taxi-moto est un espace de diffusion de toutes sortes d'informations. À part les canaux modernes de la circulation des informations que sont les mass-médias et les télécommunications, il faut compter aujourd'hui à Lomé avec les conducteurs des taxis-motos, « *émetteurs et outil de communication* » (Di Méo, 2010) qui servent de moyen de diffusion d'informations. Depuis leur apparition, les taxis-motos ont constitué un des facteurs structurants de l'espace en tant qu'auxiliaires de communication et de diffusion d'informations à travers toute la ville. Après la radio, la télévision et la presse écrite, ils passent pour constituer le quatrième agent de la propagation des informations et des rumeurs du pays. Comme l'exprime Noukpo S.A. Agossou (2004), « *les zemijan constituent les principaux faiseurs et diffuseurs de rumeurs, fabriquées parfois à partir des stands de journaux. Parce que l'information journalistique s'y prête dans une large mesure, ils n'hésitent pas à y ajouter un grain de sel, et comme leurs professions les promènent un peu partout à travers les villes, la rumeur gonfle et se diffuse* ». Lorsqu'une information tombe dans les oreilles d'un seul conducteur, elle est tout de suite relayée de bouche

à oreille et au bout d'une heure, tous les conducteurs sont « au parfum » de la nouvelle. Ils sont férus de la presse écrite, ce qui explique leurs attroupements réguliers autour des kiosques de vente de presse écrite qui sont leurs lieux privilégiés de socialisation et d'information (figure 4).

Figure 4 : Un espace de repos et de débat citoyen autour des vendeurs de journaux. (source : Guézéré, 2008)

La station de taxi-moto est un véritable espace de débat autour des kiosques de journaux pour décrypter les informations sociales et politiques du pays. Ces places publiques fabriquées par les taxis-motos ont la réputation d'être des places centrales de convergence des taxis-motos parce qu'elles regroupent parfois des dizaines de conducteurs qui viennent au même moment, non seulement pour se reposer dans l'espace ombragé, mais aussi pour débattre des points de vue exprimés dans les journaux. Ils y discutent âprement des problèmes politiques et sur une décision prise au dernier conseil des ministres, une loi votée à l'Assemblée nationale, la chute d'un dictateur, les massacres des islamistes, un fait divers, une ambiance pré ou postélectorale, les activités des différents partis politiques du pays, etc. La ferveur partisane et l'intérêt unanime que remporte le football se traduisent par l'existence de conventions d'échanges quasi linguistiques (Meissonnier, 2007). Le commentaire des derniers matchs des éperviers du Togo, du FC Barcelone contre le Real de Madrid, d'Arsenal contre Chelsea, équipes où évoluent des joueurs africains, est un préalable presque incontournable à l'interaction entre conducteurs de taxis-motos qui trouvent ici un terrain opportun pour engager une conversation sans risque de dispute et sans aucun risque de blesser ou d'aborder un sujet qui fâche. Amenés de par leur activité professionnelle à circuler dans tous les quartiers et à rencontrer beaucoup de

personnes, les conducteurs de taxis-motos sont considérés comme de véritables panneaux publicitaires et de bons vecteurs d'informations. Ils sont souvent sollicités par les associations, les institutions internationales et surtout les partis politiques pour participer à diverses caravanes et campagnes de masse.

Figure 5 : l'occupation des rues par les taxis-motos pendant la campagne électorale de 2015 à Lomé. (source : Togo vision.com.)

Comme le montre la figure 5, les conducteurs sont des caisses de résonnance pour les partis politiques lors des manifestations et des campagnes électorales parce qu'ils offrent aux leaders des partis politiques un terrain favorable de manipulation et de récupération politique des différents problèmes des conducteurs et des syndicats. En période électorale et à l'occasion des différentes manifestations politiques et culturelles, ils deviennent de véritables panneaux publicitaires bruyants à travers les principales artères de la ville.

— CONCLUSION

Cet article permet de comprendre l'occupation « désordonnée » de l'espace urbain par les conducteurs de taxis-motos qui se regroupent et s'approprient leur territoire en fonction des intérêts. Ces lieux publics traduisent l'importance du transport artisanal dans la fabrique du territoire urbain dans les villes africaines et confirment que l'urbanisation s'est faite sans organisation du tissu urbain et sans liens avec un transport urbain moderne. La typologie des conducteurs selon le rythme de travail et du système d'exploitation d'une moto nous a permis de connaître l'enjeu de cette occupation désordonnée

de l'espace public perçu non seulement comme support de la mobilité des hommes et des marchandises, mais aussi comme espace propice au développement de l'économie informelle. L'analyse met en évidence une convergence entre formes urbaines et importance des taxis-motos aujourd'hui incontournables dans le système du transport de Lomé. Les carrefours, les rues et leurs abords, les proximités des marchés et des établissements commerciaux sont autant de territoires privilégiés qui, au-delà de leur rôle géographique, constituent des espaces publics recomposés par les pratiques sociales quotidiennes des conducteurs. L'analyse géographique des pratiques quotidiennes permet de comprendre mieux le rapport que les conducteurs entretiennent dans les espaces publics de Lomé, lieux privilégiés d'observation des rapports sociaux de la vie quotidienne. C'est pourquoi nous pouvons affirmer que le secteur informel s'offre comme une alternative par laquelle les citadins les moins intégrés et les plus marginalisés arrivent à inventer des modes de survie dans les espaces publics des villes africaines pour pouvoir supporter la crise urbaine.

— BIBLIOGRAPHIE

Agossou, N. (2004). Les taxis-motos zemijan à Porto Novo et Cotonou. *Autrepart, Revue de Sciences Sociales au Sud*, 32, 135-148.

Claval, P. (1981). *La logique des villes, essai d'urbanologie*. Paris : Litec.

Le Corbusier (1943). *La Charte d'Athènes.* Paris : Plon.

Di Méo, G. (2010). Subjectivité, socialité, spatialité : le corps, cet impensé de la géographie. *Annales de Géographie*, 675, 466-491.

Fleury, A. (2007). *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul.* Thèse de doctorat, Université de Paris 1, France.

Goffman, E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne 2 : Les relations en public*. Paris : Minuit.

Guézéré, A. (2008). « *Oléyia* » *(taxi-moto) : Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*. Thèse de doctorat, Université de Lomé, Togo.

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, 14*(1), 53-72.

Habermas, J. (1978). *L'espace public, Archéologie de la Publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Payot.

Lautier, B. (1995). Économie informelle : solution au problème. *Cahiers des sciences humaines*, 50.

Lombard, J. et Steck, B. (2004). Quand le transport est d'abord un lieu. *Autrepart, Revue de Sciences Sociales au Sud*, 32, 3-19.

Lussault, M. (2001). Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes. In C. Ghorra-Gobin (ed.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale* (pp. 33-46). Paris : L'Harmattan.

Meissonnier, J. (2007). Territoires commerciauxdes vendeurs ambulantsà Istanbul. *Espaces et sociétés*, 127, 146-163.

Sénécal, G. (2005). Conflits de proximité et coopération : une géographie des acteurs et des interactions sociales. *Cahiers de géographie du Québec, 49* (138), 277-285.

Torre, A. (2009). Retour sur la notion de Proximité Géographique. *Géographie, économie, Société*, 11, 63-75.