



Mobilités et numérique dans les villes d'Afrique

JOURNÉE D'ÉTUDES ORGANISÉE DANS LE CADRE DU GROUPE TRANSVERSAL « VILLE ET
NUMÉRIQUE »

Organisée par Ayité Mawussi, Doctorant au LVMT

VENDREDI 20 JANVIER 2023

9H-16H

MARNE LA VALLEE, BATIMENT BIENVENUE, SALLES A421, ETAGE 4

OU VIA ZOOM (IDENTIFIANTS DE CONNEXION CI-APRES)

Inscription gratuite mais obligatoire :

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdTI6hFCrAlTz0uy8ke5AAgQwkYs0nvhBq2ClLkg3zYaGQmQ/viewform?usp=sf_link

La numérisation et la plateformes des sociétés est aujourd'hui un fait et touche même les espaces qui sont considérés comme les moins connectés au système monde. Malgré la fracture numérique (Peyroux et Ninot, 2018), l'Afrique est le continent où sans doute l'explosion du nombre d'utilisateurs de la téléphonie mobile et le taux de pénétration d'internet a été le plus spectaculaire ces dernières décennies (Huet, 2018). Cette "révolution" numérique touche particulièrement le secteur des transports et de la mobilité dans les villes d'Afrique. Des applications de livraison (Sitas et al, 2022), aux applications de e-hailing (Boutueil et al. 2021), en passant par l'adoption du numérique dans la gestion des systèmes de transport (Kassi-Djodjo et al, 2019), le numérique transforme le paysage des mobilités du point de vue de l'offre, de la demande et des reconfigurations des jeux d'acteurs.

Cette journée d'étude se veut l'espace pour discuter de la manière dont se matérialisent ces transformations sur le continent africain, des enjeux et défis qu'elles posent ainsi que des problématiques qu'elles soulèvent du point de vue de la régulation. Cette journée d'étude s'articule autour de trois axes de discussion dans lesquels sont présentés des travaux des différents intervenants.e.s.

Le premier axe discute, via deux présentations, des « **Diffusions des plateformes numériques de transport entre échelle continentale et urbaine** ». La première présentation analyse la diffusion des plateformes numériques de mobilité en Afrique avec un focus sur les services dédiés aux femmes. La deuxième porte sur les défis de l'adoption des plateformes de covoiturage dans une ville d'Afrique de l'ouest (Cotonou). L'axe deux aborde « **L'Appropriation du numérique dans les déplacements quotidiens des citoyens africains** » à travers une communication sur l'orientation à Douala et une autre sur la marche à Lomé. Enfin, le troisième axe, qui porte sur « **Les défis de la plateformes des mobilités en Afrique** » se structure autour de deux présentations sur (i) la régulation des services de e-hailing en Afrique et (ii) les défis des Systèmes de Transport Intelligents (STI) dans la mobilité dans le Grand Abidjan (Côte d'Ivoire).

Programme

9h-9h30 : Accueil de participant, petit déjeuner, installation

9h30-10h : Présentation du groupe transversal Ville Numérique / Introduction à la journée
José Frédéric DEROUBAIX et Anne AGUILERA / Ayité MAWUSSI

10h-11h30 : Atelier 1 : Diffusion des plateformes numérique de transport entre échelle continentale et urbaine

10h-10h30 : Les plateformes des transports « informels » en Afrique : quelle diffusion et quels services pour la mobilité des femmes ?

Thomas QUILLERIER & Marie HASSEN (Ingénieur.e de recherche au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT))

10h30-11h : Construire une plateforme de mobilités partagées en Afrique de l'Ouest : premiers retours d'usages de RMobility

Raynald BALLO (Doctorant, Université Le Havre-Normandie / IDEES-Le Havre - CNRS)

11h-11h30 : Discussion

11h30-13h : Atelier 2: Appropriation du numérique dans les déplacements quotidiens des citoyens africains

11h30-12h : Interroger les nouveaux modes d'orientation en Afrique subsaharienne"

Jérémy PASINI (Docteur en géographie, chercheur associé au LISST, Université Toulouse 2 Jean Jaurès)

12h-12h30 : La marche à pieds et les plateformes numériques de transport à Lomé : la douce-amère s'adoucit

Yao SAGNA (Doctorant LIAT, Université Paris-Est)

12h30-13h : Discussion

13h-14h : Pause déjeuner

14h-15h30 : Atelier 3: Les défis de la plateformes des mobilités en Afrique

14h-14h30 : Régulation de l'industrie du e-hailing en Afrique. Les apprentissages de la littérature
Ayité MAWUSSI (Doctorant, LVMT, ENPC).

14h30-15h : Les défis des Systèmes de Transport Intelligents (STI) dans la mobilité dans le Grand Abidjan (Côte d'Ivoire)

Vakaramoko BAMBA, Enseignant-Chercheur, IGT, UFHB, Côte d'Ivoire

15h-15h30: Discussion

15h30-16h: Discussion conclusive

Participer via Zoom :

<https://univ-eiffel.zoom.us/j/82622469843>

ID de réunion : [826 2246 9843](https://univ-eiffel.zoom.us/j/82622469843)

Mot de passe : XXXXXXXXXX

Résumés des communications

Les plateformes des transports « informels » en Afrique : quelle diffusion et quels services pour la mobilité des femmes ?

Thomas QUILLERIER & Marie HASSEN

Le continent africain, connu pour ses minibus et ses motos-taxis partagés, souvent encore qualifiés d'« informels », connaît depuis une dizaine d'années une plateformes numériques comme Uber (taxis/VTC), Pink Taxi Egypt (taxi pour les femmes) et Safe Boda (motos-taxis). L'objectif de la présentation sera de livrer les principaux résultats d'un observatoire mis en place pour quantifier leur diffusion, tout en proposant une analyse des plateformes proposant des services dédiés aux femmes, et les enjeux que cela soulève dans les contextes africains.

Construire une plateforme de mobilités partagées en Afrique de l'Ouest : premiers retours d'usages de RMobility

Raynald BALLO

Cette proposition porte sur les mobilités partagées en Afrique de l'Ouest à l'heure du numérique. Elle s'appuie sur le paradoxe selon lequel, en dépit de la grande tradition de partage des mobilités en Afrique et d'une insertion du numérique dans le quotidien des individus, le continent ne parvient pas à faire émerger des systèmes de mobilités partagées et connectées similaires à celles qui se déploient ailleurs dans le monde (en prenant l'exemple des plateformes BlaBlaCar/Blabladaaily, Klaxit en Europe, GojeK en Inde, Poparide au Canada, Waze Carpool aux USA...). La proposition s'appuie sur une recherche-action en géographie destinée à produire une sorte de BlaBlaCar africain adapté aux courtes, moyennes et longues distances. En tirant des enseignements de l'expérimentation en cours au Bénin et dans un degré moindre au Sénégal et en Côte-d'Ivoire, cette plateforme de covoiturage développée par son auteur, s'inscrit dans la philosophie des autres grandes plateformes avec pour spécificités toutefois de prendre mieux en compte les contraintes socio- territoriales africaines : les conditions de déplacements, la sécurité, la confiance, le fétichisme, les représentations sociales. L'enjeu est de mieux comprendre les freins et adhésions des populations pour les plateformes de mobilités partagées en contexte ouest africain.

"Interroger les nouveaux modes d'orientation en Afrique subsaharienne"

Jérémy PASINI

Cette contribution interroge les pratiques d'orientation dans l'espace en Afrique subsaharienne. Les mobilités spatiales étant une condition pour accéder aux ressources, services et administrations situées en ville, chaque individu doit pouvoir se repérer, construire un itinéraire et associer plusieurs modes de transport. En lien avec ce besoin, des applications mobiles ont été créées pour assister les populations dans l'organisation et la réalisation de leurs trajets quotidiens (Ma3route au Kenya et en Ouganda, Talibi au Sénégal, etc.). Cependant, ces applications font face à de nombreuses limites, que nous chercherons à inventorier et à questionner. Par ailleurs, en dehors des applications conçues par les entreprises du numérique, il existe des pratiques d'orientation davantage fondées sur l'échange, l'oralité et la confiance mutuelle. C'est par exemple le cas du « téléguidage » par téléphone portable, qui consiste, pour quelqu'un qui s'estime perdu, à demander à un proche de lui indiquer le chemin à emprunter. Nous explorerons les

modalités concrètes de cette forme originale d'aide à l'orientation et nous tenterons de comprendre ce qu'elle signifie en termes de rapport à l'espace.

La marche à pieds et les plateformes numériques de transport à Lomé : la douce-amère s'adoucit

Yao SAGNA

A Lomé, les mobilités actives telles que la marche à pied, le vélo..., rassemblés sous la terminologie de « modes doux » sous d'autres cieux, sont moins doux que le sens littéral de l'expression. La marche à pied, pour sa part, passe de la mobilité douce à la douce-amère, du fait de la pénibilité qui entoure sa pratique : les conditions climatiques peu favorables (la chaleur), l'absence ou peu d'aménagement de pistes-piétonnes, le non-respect du code de la route rendant vulnérables les traversées piétonnes. Dans ce contexte, marcher devient l'apanage de la classe sociale qui ne peut pas s'offrir les moyens de déplacement individuels, ou se payer un service de transport public ou collectif. Pour ceux qui le peuvent, les mototaxis sont présentes pour faire le relais lors des rabattements ou des diffusions, c'est-à-dire lors des mobilités des premiers et derniers kilomètres, lorsqu'ils sont utilisés comme moyen de transport secondaire. L'effort à la marche diminue sur ces distances et les usagers échappent ainsi à sa pénibilité. L'arrivée des plateformes numériques de transport vient renforcer la quête de moyen d'échappatoire à la douce- amère, la marche à pied, et sont perçues comme créant les conditions pour l'adoucir, en faire non plus comme un moyen de déplacement de secours, mais plutôt pour du plaisir, du loisir ou pour la santé. La présente communication expose ce passage de la douce-amère à la douce-amère qui s'adoucit à travers l'analyse de l'usage des plateformes numériques de transport et leurs impacts sur la marche à pieds. Elle s'appuie essentiellement sur une méthodologie basée sur des entretiens qualitatifs

Régulation de l'industrie du e-hailing en Afrique. Les apprentissages de la littérature

Ayité MAWUSSI

Sans conteste l'émergence et la diffusion rapide des plateformes de e-hailing a été l'une des innovations majeures ces dernières années sur le continent Africains. Alors qu'elles améliorent indéniablement la mobilité et offrent des emplois aux chauffeurs, ces applications bouleversent les systèmes de transport existants créant des tensions et des conflits. Ces derniers sont alimentés entre autres par l'inadéquation des modèles économiques à la fois avec les lois régissant les transports dans les villes africaines et celles réglementant le travail. Cette communication vise d'une part à analyser les régulations proposées dans les contextes africains de l'industrie du e-hailing et d'autre part des jeux d'acteurs autour de la production de cette régulation. L'article mobilise un corpus bibliographique d'une dizaine d'articles. Il ressort que dans les différents pays les plus entreprenants sur le sujet la réglementation du e-hailing en Afrique, la régulation constitue pour un certain nombre d'acteurs une ressource dans la lutte qui les opposent à d'autres.

Les défis des Systèmes de Transport Intelligents (STI) dans la mobilité dans le Grand Abidjan (Côte d'Ivoire)

Vakaramoko BAMBA

Le Grand Abidjan est un ensemble géographique comprenant 19 communes sur une superficie de 2119 km². C'est le premier espace en termes de concentration humaine avec 6 321 017 habitants (INS, 2021) en Côte d'Ivoire. Cette agglomération regorge à elle seule l'ensemble des activités économiques du pays avec 80% des emplois et 90% des entreprises formelles (Gahié, 2019). La concentration humaine et l'extension de la ville entraînent d'énormes problèmes de mobilité avec son corollaire de congestion, d'accidents... Selon le ministère de l'Économie (2022), les populations perdent en moyenne 3 heures dans le transport par jour et cela constitue une perte pour les entreprises et l'Etat entre 1200 et 1600 milliards de F CFA par an soit 5% du PIB. Depuis 2014, l'Etat a concédé à la société Quipux Afrique, la conception et la mise en place d'un système de gestion intégré de l'ensemble des activités du transport routier en Côte d'Ivoire pour améliorer la sécurité routière, doter l'administration d'un système d'information sur les accidents et maîtriser la mobilité des personnes et des biens. Elle se charge à travers sa plateforme technologique à la dématérialisation des documents de transport. Ce qui permet de stocker des volumes importants d'informations. Cette étude vise à identifier et à analyser l'ensemble des challenges qui se pose à ce nouveau mode de gestion du transport en Côte d'Ivoire en général et dans le Grand Abidjan en particulier. La démarche méthodologique s'appuie sur la recherche documentaire, la collecte de données, leur traitement et analyse. Les résultats obtenus montrent que le système mis en place permet un accès en temps réel de l'ensemble des procédures de transport et offre de solutions diverses entre autres la gestion électronique des infractions au code de la route, la dotation de l'administration d'information sur les accidents de la route et la maîtrise de la mobilité des personnes et des biens à travers la consolidation de bases de données uniques.