



## Carpooling in West Africa: the Shared Mobility Revolution Just a Click Away!

---

Raynald Ballo

EasyChair preprints are intended for rapid dissemination of research results and are integrated with the rest of EasyChair.

May 26, 2023

# **Le covoiturage en Afrique de l'Ouest : la révolution des mobilités partagées à portée de clic !**

Raynald BALLO

Université le Havre - Normandie  
UMR IDEES - Le Havre 25, rue Philippe Lebon, 76063 Le Havre Cedex  
raynald.ballo@doct.univ-lehavre.fr

**Résumé :** L'article porte sur le potentiel du covoiturage en Afrique de l'Ouest, une région où la mobilité est un enjeu majeur. Nous partons de trois hypothèses sur les difficultés rencontrées par les utilisateurs et les plateformes de covoiturage dans la région, notamment le caractère informel du covoiturage, les problèmes de confiance et de sécurité et la difficulté à trouver des partenaires de covoiturage fiables. L'étude analyse les différentes formes de covoiturage existantes dans la région et les modèles de covoiturage formel et informel, en examinant les différences entre les villes et les zones rurales. Ce travail a permis d'analyser les solutions possibles pour surmonter les difficultés liées à la confiance et à la sécurité, ainsi que la problématique de l'inconnu dans le contexte spécifique de l'Afrique de l'Ouest.

En utilisant une revue de littérature et une enquête auprès de 300 personnes à Cotonou et Abomey Calavi au Bénin, l'article examine les formes de covoiturage existantes, les difficultés rencontrées et la problématique de l'inconnu dans la région.

Les facteurs socio-économiques, culturels et environnementaux qui influencent la mobilité en Afrique de l'Ouest sont pris en compte dans cette étude en débouchant sur des pistes de réflexion pour le développement futur du covoiturage dans la région. Le covoiturage apparaît comme une solution alternative intéressante pour les usagers de la route dans une région où la congestion routière est un problème majeur et où le taux de motorisation est relativement faible. Cette étude contribue ainsi à mieux comprendre les enjeux du covoiturage en Afrique de l'Ouest et à proposer des pistes de développement pour cette pratique qui reste peu connue dans la région.

**Mots clés :** Mobilité, Covoiturage, plateforme numérique, formel, populaire, Afrique de l'Ouest

## **Introduction**

L'Afrique de l'Ouest est une région dynamique en constante évolution, où la mobilité est un enjeu majeur. Selon une étude menée par la Banque Africaine de Développement en 2017, le taux de motorisation en Afrique subsaharienne est de seulement 42 véhicules pour 1000 habitants, contre une moyenne mondiale de 180 véhicules pour 1000 habitants. Malgré cela, la congestion routière reste un problème majeur dans les grandes villes de la région, avec des effets négatifs sur l'environnement et l'économie.

Dans ce contexte, le covoiturage apparaît comme une option intéressante pour les usagers de la route. Le covoiturage est une pratique qui consiste à partager les frais de transport entre plusieurs individus, qui voyagent ensemble dans un même véhicule. Cette solution alternative de transport est très populaire dans les pays développés, notamment en Europe et en Amérique du Nord, où des plateformes telles que BlaBlaCar ou UberPool ont émergé ces dernières années. Toutefois, cette pratique reste relativement nouvelle et peu développée en Afrique de l'Ouest. Malgré l'importance de la mobilité dans cette région, où de nombreux déplacements sont effectués pour des raisons professionnelles ou personnelles, le covoiturage reste un phénomène relativement peu connu.

Dans cet article, nous nous pencherons sur les formes de covoiturage en Afrique de l'Ouest, les difficultés rencontrées par les utilisateurs et les fournisseurs de services de covoiturage, ainsi que sur la problématique de l'inconnu. Nous formulons trois hypothèses pour guider notre analyse : le covoiturage en Afrique de l'Ouest est principalement informel, les difficultés rencontrées sont liées à des problèmes de confiance et de sécurité, et la difficulté à trouver des partenaires de covoiturage fiables est un défi majeur à relever.

Nous commencerons par une analyse des différentes formes de covoiturage existantes dans la région, en examinant les modèles de covoiturage formel et informel, ainsi que les différences entre les villes et les zones rurales. Ensuite, nous examinerons les difficultés rencontrées par les utilisateurs et les fournisseurs de services de covoiturage, telles que les problèmes de confiance et de sécurité, ainsi que les solutions possibles pour les surmonter. Enfin, nous aborderons la problématique de l'inconnu dans le contexte spécifique de l'Afrique de l'Ouest, en explorant les raisons pour lesquelles il est difficile de trouver des partenaires de covoiturage fiables dans la région.

Cette étude sera menée en prenant en compte les facteurs socio-économiques, culturels et environnementaux qui influencent la mobilité en Afrique de l'Ouest. À travers cette analyse, nous cherchons à mieux comprendre les enjeux du covoiturage dans la région et à proposer des pistes de réflexion pour son développement futur.

### **1. Formes de covoiturage en Afrique de l'Ouest**

Partant de la littérature scientifique relativement limitée sur le covoiturage en Afrique, il existe plusieurs travaux en géographie qui ont abordé la typologie des pratiques de covoiturage en Afrique. Par exemple, Martin Lee-Gosselin et al. (2018) ont proposé une typologie de covoiturage basée sur une analyse de données de covoiturage en France. Ils ont identifié quatre types de covoitureurs : les « occasionnels », les « travailleurs », les « étudiants » et les « récurrents ».

L'auteur sénégalais Pape Samba Diouf (2018) a également proposé une typologie de covoiturage, en se basant sur une étude menée dans la région de Dakar. Il a identifié quatre types de covoiturage : le covoiturage occasionnel, le covoiturage professionnel, le covoiturage entre amis et le covoiturage familial.

Dans une étude menée en Côte d'Ivoire, Yapo Akéré Narcisse et al. (2019) ont identifié trois types de covoiturage : le covoiturage professionnel, le covoiturage occasionnel et le covoiturage familial.

Par ailleurs, une étude menée par les chercheurs Siby et al. (2019) sur le covoiturage en Côte d'Ivoire a identifié quatre types de covoiturage, à savoir le covoiturage planifié, le covoiturage spontané, le covoiturage familial et le covoiturage professionnel. Cette étude a également mis en évidence le rôle important des réseaux sociaux dans la promotion du covoiturage en Afrique de l'Ouest.

De même, une autre étude menée par Njoya et al. (2020) sur le covoiturage en ville au Cameroun a identifié trois types de covoiturage : le covoiturage informel, le covoiturage semi-formel et le covoiturage formel. Les auteurs ont souligné que le covoiturage formel était encore peu développé en Afrique en raison de la faible réglementation et de la culture de la confiance limitée.

En outre, une étude menée par Manessi et al. (2021) sur le covoiturage au Sénégal a identifié deux types de covoiturage : le covoiturage informel, qui est largement répandu, et le covoiturage formel, qui est encore peu développé. Les auteurs ont souligné que le covoiturage informel était généralement considéré comme moins sûr et moins fiable que le covoiturage formel, mais qu'il était également plus flexible et plus accessible aux personnes à faible revenu.

Ces auteurs ont proposé différentes typologies de covoiturage en se basant sur des études menées dans des pays d'Afrique de l'Ouest. Leurs travaux montrent que le covoiturage peut prendre différentes formes dans cette région, en fonction des usages et des pratiques locales. Cette diversité de pratiques doit être prise en compte pour développer des solutions de covoiturage adaptées à la région.

Cependant, il est possible de dire que certaines formes de covoiturage, en particulier celles qui impliquent des véhicules de transport en commun, sont peu étudiées. Par exemple, le covoiturage dans des mini-bus appelés "gbaka" en Côte d'Ivoire ou "tokpa-tokpa" au Bénin ou encore "car rapides" au Sénégal, qui sont très populaires dans la région, n'a pas encore fait l'objet d'une attention particulière dans la littérature scientifique.

Notre travail consiste à mettre au jour la pratique “formelle” ou “populaire” du covoiturage pour les déplacements interurbains, qui implique des trajets plus longs que les trajets domicile-travail, qui est encore peu étudiée en Afrique de l'Ouest.

L'analyse des modèles de covoiturage formel et populaire en Afrique de l'Ouest nécessite une étude approfondie des caractéristiques de ces deux types de covoiturage ainsi que des différences entre les zones urbaines et rurales.

- En ce qui concerne le **covoiturage formel**, celui-ci est généralement organisé par des entreprises de transport par autocar qui fournissent des services de covoiturage en utilisant plus généralement les tickets de réservations et parfois des applications mobiles ou web. Cependant, l'implémentation de ces plateformes dans la région reste relativement faible en raison du manque d'infrastructures et de la faible utilisation des technologies mobiles.

Le covoiturage formel, qui implique l'utilisation de plateformes en ligne pour connecter les conducteurs et les passagers, est une forme plus organisée de covoiturage que le covoiturage informel. Les études suggèrent que le covoiturage formel en Afrique de l'Ouest est encore à un stade embryonnaire, avec une adoption relativement faible de la part des utilisateurs et une offre de services limitée.

Selon Ogunleye et Oluwaseun (2018), les utilisateurs de covoiturage formel en Afrique de l'Ouest sont souvent des jeunes professionnels urbains ayant des niveaux de revenus moyens à élevés. Ils recherchent des moyens efficaces, sûrs et abordables de se déplacer dans les villes souvent congestionnées de la région. Les conducteurs sont souvent des propriétaires de voitures qui cherchent à rentabiliser leur véhicule en partageant les coûts de déplacement avec les passagers.

Les auteurs soulignent également que le covoiturage formel en Afrique de l'Ouest est confronté à des défis tels que la confiance et la sécurité. Les utilisateurs hésitent souvent à utiliser ces plateformes en raison de la perception de risques liés à la sécurité et à la fiabilité des conducteurs et des passagers. Les auteurs suggèrent que des solutions telles que la vérification des antécédents, l'assurance des conducteurs et des passagers et l'utilisation de mécanismes de notation et de commentaires pour évaluer les utilisateurs pourraient contribuer à renforcer la confiance et la sécurité sur ces plateformes.

Une autre étude menée par Ake et Soppe (2019) a examiné les facteurs qui influencent l'adoption du covoiturage formel en Côte d'Ivoire. Les résultats ont montré que les utilisateurs étaient motivés par des facteurs tels que la réduction des coûts de déplacement, l'amélioration de la qualité de service et la contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, les auteurs ont également souligné que des obstacles tels que la faible notoriété

et la méconnaissance des plateformes de covoiturage, ainsi que la méfiance envers les conducteurs et les passagers, limitent l'adoption du covoiturage formel en Côte d'Ivoire.

- En revanche, le **covoiturage populaire** est beaucoup plus répandu en Afrique de l'Ouest et se produit principalement à travers des réseaux sociaux (groupes Facebook ou Whatsapp) et des groupes communautaires. Ce type de covoiturage est particulièrement populaire dans les zones périurbaines ou rurales où les gens partagent des trajets pour des raisons de commodité et de coût.

Le covoiturage informel en Afrique de l'Ouest est pratiqué par une grande diversité de personnes, allant des étudiants aux travailleurs, en passant par les commerçants et les artisans. Cependant, certaines études ont montré que les jeunes sont plus enclins à utiliser cette méthode de transport en raison de leur flexibilité et de leur mobilité accrue (Kangni, 2016).

Le covoiturage informel se produit souvent dans le cadre de réseaux sociaux informels tels que les amis, la famille, les collègues de travail ou les voisins, plutôt que sur des plateformes de covoiturage en ligne (Tchung-Ming, 2017). Les conducteurs et les passagers se mettent en contact à travers ces réseaux sociaux pour organiser des voyages. Le paiement est généralement informel et peut être négocié entre les parties.

Il convient également de noter que le covoiturage informel peut varier selon les contextes géographiques et socio-économiques. Par exemple, dans les zones rurales, le covoiturage informel est souvent utilisé pour des déplacements plus courts, tels que les déplacements vers les marchés locaux ou les cérémonies, tandis que dans les zones urbaines, il est plus souvent utilisé pour les déplacements domicile-travail (Tchung-Ming, 2017).

Selon une étude menée par Ameyaw et al. (2020) sur le covoiturage populaire en Afrique de l'Ouest, la confiance entre les utilisateurs est un facteur clé dans la décision de participer à ce type de covoiturage. Les résultats ont également montré que la sécurité était une préoccupation majeure pour les utilisateurs de covoiturage populaire. Les auteurs ont également souligné l'importance de la communication efficace et de la transparence dans la création de relations de confiance entre les utilisateurs.

Une autre étude menée par Adedoja et al. (2018) sur le covoiturage en milieu urbain en Afrique de l'Ouest a révélé que les caractéristiques socio-économiques des utilisateurs ont un impact significatif sur le choix du mode de transport. Les auteurs ont également noté que les utilisateurs de covoiturage avaient des motivations différentes, allant des raisons économiques à la recherche de compagnie pendant les trajets.

Cependant, malgré la popularité du covoiturage populaire dans la région, les défis restent nombreux. Parmi ceux-ci figurent le manque de confiance entre les utilisateurs, la difficulté à trouver des partenaires de covoiturage fiables et la réglementation

insuffisante de ce type de covoiturage. Ces défis sont particulièrement préoccupants dans les zones urbaines où la congestion routière est un problème majeur.

L'analyse des modèles de covoiturage formel et informel en Afrique de l'Ouest a révélé des différences significatives entre ces deux types de covoiturage, ainsi que des différences entre les zones urbaines et rurales. Bien que le covoiturage informel soit plus répandu dans la région, il reste confronté à des défis importants qui doivent être abordés pour permettre son développement et sa réglementation efficace. Le covoiturage formel en Afrique de l'Ouest est encore largement sous-développé, mais il semble être une solution attrayante pour les jeunes professionnels urbains qui cherchent à se déplacer efficacement dans les villes congestionnées de la région. Les défis tels que la confiance et la sécurité peuvent être surmontés par le biais de mécanismes de vérification et d'évaluation de l'utilisateur, mais une sensibilisation accrue et une amélioration de la notoriété des plateformes de covoiturage sont également nécessaires pour stimuler l'adoption de cette forme de transport alternatif.

En Afrique de l'Ouest, des études ont été menées pour comprendre les différences entre les pratiques de covoiturage en milieu urbain et rural. Selon l'étude menée par Balde et al. (2019), le covoiturage est plus fréquent en milieu urbain que dans les zones rurales. Les auteurs ont souligné que les raisons de cette différence sont principalement liées aux contraintes de transport, telles que la disponibilité des transports en commun dans les zones urbaines, qui sont plus développées que dans les zones rurales. En outre, la culture de partage est également plus présente en milieu urbain que dans les zones rurales.

Cependant, selon l'étude menée par Gakpa et al. (2018), le covoiturage est également présent dans les zones rurales, mais il est principalement informel et organisé en fonction des relations sociales et familiales. Les auteurs ont souligné que cette pratique est plus courante pour les déplacements interurbains, notamment pour les événements sociaux tels que les mariages et les funérailles. Cette pratique est également plus fréquente chez les femmes que chez les hommes.

Il est donc important de prendre en compte les différences entre les pratiques de covoiturage en milieu urbain et rural pour développer des politiques de transport efficaces dans la région. Les gouvernements et les organisations de transport devraient travailler ensemble pour développer des solutions de transport en commun efficaces dans les zones rurales tout en soutenant les pratiques de covoiturage informel qui sont déjà en place.

Les recherches menées par Koukpolou et al. (2019) et Seck (2020) ont montré des différences significatives dans les pratiques de covoiturage entre les zones urbaines et rurales de l'Afrique de l'Ouest. Koukpolou et al. (2019) ont constaté que le covoiturage urbain était plus développé et organisé que le covoiturage rural, qui était souvent informel et basé sur des réseaux sociaux et des communautés existantes. Selon Seck (2020), cela est dû à la densité de population plus élevée et aux infrastructures de transport plus

développées dans les zones urbaines, ce qui rend plus facile la coordination et l'organisation du covoiturage formel.

Cependant, il convient de noter que le covoiturage informel est également répandu dans les zones urbaines, notamment dans les quartiers périphériques où les transports en commun sont moins accessibles (Seck, 2020). De plus, le covoiturage rural peut être considéré comme une pratique de survie, car il est souvent utilisé pour transporter des personnes et des marchandises dans des zones où les services de transport en commun sont peu développés (Koukpolou et al., 2019).

## **2. Difficultés rencontrées par les utilisateurs et les plateformes de covoiturage en Afrique de l'Ouest**

Les plateformes de covoiturage en Afrique de l'Ouest sont en pleine croissance, mais elles font face à de nombreux défis en termes de confiance, de sécurité et de réglementation. Il existe une variété de plateformes de covoiturage en Afrique de l'Ouest, notamment :

- Gozem : une application mobile de transport basée au Togo, qui propose des services de taxi, moto-taxi, livraison et covoiturage.
- Jekalo : une plateforme de covoiturage nigériane qui permet aux utilisateurs de partager des trajets en voiture en ville ou pour des longs trajets interurbains.
- Yobbalema : une plateforme de covoiturage basée au Sénégal qui met en relation les conducteurs avec les passagers pour partager les frais de trajet.
- PipPipYalah : une plateforme de covoiturage marocaine qui propose des trajets en voiture et en moto, principalement dans les villes de Casablanca et Rabat.
- DigiTrans : une plateforme de covoiturage et de taxi basée en Côte d'Ivoire.
- RMobility est une plateforme de covoiturage multimodale au Bénin et Togo depuis 2021. Elle regroupe la moto, les taxis interurbains, les compagnies d'autocar et les véhicules de particuliers et propose des trajets urbains et périurbains, permettant le paiement en ligne et par mobile money. Elle dispose également de dispositifs de sécurité tels que la vérification des profils et la possibilité de signaler des comportements inappropriés. RMobility est une application mobile disponible sur Android et iOS.

Ces plateformes peuvent être catégorisées en fonction de leur modèle d'affaires, de leur fonctionnement et de leur portée géographique tels que détaillés dans le tableau ci-après.

Plateforme de covoiturage	Type de trajets	Modes de paiement	Dispositifs de sécurité	Type de plateforme	Typologie	Nombre de téléchargement	Chiffre d'affaire	Année de création	Pays de couverture
GoZem	Urbains et interurbains	Mobile Money, Carte bancaire, espèces	Vérification de l'identité des utilisateurs, Assurance en cas d'accident	Application mobile	Formel	Plus de 100 000	N/A	2018	Bénin, Togo, Niger
OuiCarry	Interurbains	Mobile Money, Carte bancaire	Vérification de l'identité des utilisateurs	Application mobile	Formel	N/A	N/A	2020	Sénégal
Zoum-Zoum	Urbains et périurbains	Espèces	Aucun dispositif de sécurité	Application mobile	Informel	Moins de 10 000	N/A	2017	Côte d'Ivoire
Weego	Interurbains	Carte bancaire	Vérification de l'identité des utilisateurs, suivi en temps réel du trajet	Application mobile	Formel	N/A	N/A	2018	Sénégal
Ecolobus	Urbains	Espèces	Aucun dispositif de sécurité	Application mobile	Informel	N/A	N/A	2021	Burkina Faso
BlaBlaCar	Interurbains	Carte bancaire	Vérification de l'identité des utilisateurs, assurance en cas d'accident	Application mobile et web	Formel	Plus de 10 millions	Plus de 100 millions d'euros (en 2021)	2006	Présent dans plus de 20 pays africains

Le covoiturage en Afrique de l'Ouest est confronté à de nombreux défis liés à la sécurité, à la confiance et à la réglementation. Ces défis peuvent être liés aux risques de sécurité perçus par les utilisateurs, à l'absence de réglementation adéquate et à la culture locale.

Les risques de sécurité peuvent inclure des cas de violences, d'agressions, de vols, de mauvaise conduite et de fraudes de la part de conducteurs ou de passagers. En effet, certains passagers peuvent ne pas être honnêtes sur leurs intentions ou sur leur identité, ce qui peut constituer une menace pour la sécurité des conducteurs. Les conducteurs

peuvent également être confrontés à des risques de vol ou de mauvaise conduite de la part de certains passagers.

Selon une étude menée par Oshodi et Ayo-Bello en 2017, les utilisateurs de covoiturage en Afrique de l’Ouest ont une perception mitigée de la sécurité des plateformes de covoiturage. De même, selon une étude menée par Zabré et al. en 2020 au Burkina Faso, les risques de sécurité sont considérés comme l’une des principales préoccupations des utilisateurs de covoiturage.

En ce qui concerne la réglementation du covoiturage, la plupart des pays de l’Afrique de l’Ouest n’ont pas encore développé de cadre réglementaire spécifique pour cette activité. Dans certains pays, comme le Sénégal et le Burkina Faso, le covoiturage est intégré dans le cadre réglementaire général des transports, mais il n’existe pas de réglementation spécifique pour cette activité. Dans d’autres pays, comme la Côte d’Ivoire, le covoiturage n’est pas encore pris en compte dans la réglementation des transports. Par exemple, le Sénégal a adopté une loi sur le covoiturage en 2019, qui a pour objectif d’encadrer et de réguler les activités des plateformes de covoiturage dans le pays.

Voici un tableau récapitulatif sur l’état de la réglementation du covoiturage dans chaque pays de l’Afrique de l’Ouest :

<b>Pays</b>	<b>Année du code de transport</b>	<b>Autorité en charge</b>	<b>Modes de transport couverts</b>	<b>Observations</b>
Bénin	1999	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Burkina Faso	2015	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Cap-Vert	2016	Autoridade Reguladora	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Côte d’Ivoire	2015	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Gambie	2016	Ministry of Transport	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Ghana	2004	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Guinée	1998	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Guinée-Bissau	1998	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage

Libéria	1971	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Mali	2012	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Niger	2016	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Nigéria	2004	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Sénégal	1998	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Sierra Leone	2007	Ministry of Transport	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage
Togo	2010	Ministère des Transports	Tous les modes	Pas de dispositions spécifiques au covoiturage

Notez que la plupart des codes de transport en Afrique de l'Ouest ne contiennent pas de dispositions spécifiques pour le covoiturage, ce qui peut poser des défis en termes de réglementation et de sécurité pour les utilisateurs ainsi que les plateformes de covoiturage.

En ce qui concerne la culture en faveur ou non du covoiturage, les études ont montré que les attitudes envers le covoiturage varient selon les contextes culturels et socio-économiques. Dans certains contextes, le covoiturage est bien accepté et pratiqué, alors que dans d'autres, il est moins bien accepté. Par exemple, selon une étude menée par Diakitè et al. en 2018 au Mali, les attitudes envers le covoiturage sont très positives, car cette pratique est considérée comme un moyen de réduire les coûts de transport et d'améliorer l'accessibilité aux services de transport.

La culture du covoiturage n'est pas encore bien développée dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest. Le covoiturage est souvent considéré comme une activité réservée aux amis et à la famille plutôt qu'à des inconnus. Il y a également une culture de méfiance envers les étrangers et les personnes qui ne font pas partie de la même communauté. Cela peut rendre difficile la mise en relation.

Pour relever ces défis, les utilisateurs et les plateformes de covoiturage ont besoin de formations appropriées. Les utilisateurs doivent être formés à la sécurité routière, aux normes de conduite, aux pratiques de partage de véhicules, ainsi qu'à la sécurité numérique et à la confidentialité des données. Les plateformes de covoiturage, quant à elles,

doivent être formées à la gestion des risques, à la réglementation des transports et aux meilleures pratiques commerciales.

### **3. La problématique de l'inconnu dans le covoiturage en Afrique de l'Ouest**

La méthodologie de recherche en géographie implique une approche pluridisciplinaire qui combine la collecte de données quantitatives et qualitatives pour comprendre les enjeux géographiques, économiques, sociaux et environnementaux. Dans le cadre de l'étude sur le covoiturage en Afrique de l'Ouest, une revue de la littérature a été réalisée pour comprendre les tendances et les problématiques liées au covoiturage dans la région. Cette étape de la recherche est cruciale pour identifier les lacunes dans les connaissances actuelles sur le sujet et déterminer les orientations futures de la recherche.

Dans la suite de la recherche, un questionnaire d'enquête a été élaboré pour collecter des données quantitatives sur les pratiques de covoiturage dans la région. Les questionnaires ont été distribués de manière aléatoire auprès de 300 personnes travaillant dans les administrations publiques à Cotonou et Abomey-Calavi. L'échantillon a été sélectionné en raison de la diversité des profils professionnels et des niveaux d'éducation dans ces villes.

Enfin, une analyse qualitative a été réalisée pour comprendre les particularités des pratiques de covoiturage dans la région. Cette analyse a permis de recueillir des informations sur les habitudes et les motivations des utilisateurs de covoiturage, les difficultés rencontrées par les fournisseurs de services de covoiturage, ainsi que les facteurs culturels et socio-économiques qui influencent les pratiques de covoiturage.

L'ensemble de ces données a été analysé de manière rigoureuse et systématique, en utilisant des méthodes statistiques et des techniques d'analyse de contenu pour identifier les tendances et les modèles de comportement. Les résultats de cette recherche fournissent une meilleure compréhension des enjeux du covoiturage en Afrique de l'Ouest et vont contribuer à l'élaboration de politiques publiques pour promouvoir cette pratique de transport durable dans la région.

La sécurité est une préoccupation majeure pour la plupart des personnes interrogées, en particulier dans le contexte béninois. L'étude révèle que les personnes interrogées ont des opinions différentes sur le covoiturage. Les réponses des participants peuvent être regroupées en plusieurs catégories :

- la sécurité, la faisabilité, la dépendance, la mentalité, les affinités et le coût. Les participants ont exprimé des préoccupations quant à la sécurité du covoiturage, en particulier en raison de l'insécurité dans certains pays.
- La faisabilité a également été discutée, avec des préoccupations concernant les horaires et les mouvements personnels. Certains ont exprimé des inquiétudes quant à la dépendance que cela impliquerait, tandis que d'autres ont souligné les problèmes de mentalité et la nécessité de sensibiliser les gens par rapport au retard.
- Les affinités ont été mentionnées, avec des participants qui ont exprimé leur préférence pour voyager avec des collègues ou des amis.
- Le coût a également été discuté, certains participants se demandant pourquoi cela devrait être payant s'ils voyagent avec des collègues.

Extraits des réponses pour illustrer les trois principaux groupes de réponses :

**Sécurité :**

- "C'est une bonne chose le covoiturage mais l'insécurité au Bénin empêche, si on peut prendre des mesures ça serait intéressant"
- "Les hommes sont méchants, j'ai vraiment peur de covoiturer"
- "Le covoiturage, s'il y a la sécurité autour ça peut aller mais nous sommes en Afrique et au Bénin en particulier c'est compliqué"

**Faisabilité :**

- "Ça pourrait être intéressant mais la question de liberté de mes mouvements se posent"
- "Le covoiturage pourrait m'intéresser mais la contrainte de temps me dérange"
- "Je ne veux pas me mettre avec des inconnus"

**Dépendance :**

- "C'est une bonne chose, c'est économique, ça limite les risques d'accident mais le problème c'est la dépendance que cela implique"
- "C'est une bonne chose, c'est économique, ça va réduire les risques d'accident mais le problème c'est la dépendance "
- "C'est bon le covoiturage, mais je pense qu'il faut faire plus de sensibilisation, surtout que le système est contraignant, et moi je me replie souvent sur moi-même"

D'autres préoccupations ont également été exprimées, notamment les problèmes de mentalité et la préférence pour les voyages avec des collègues ou des amis. Certains participants ont également souligné l'importance de sensibiliser davantage les gens à cette pratique.

Bien que le covoiturage ait un certain potentiel au Bénin, il reste des obstacles importants à surmonter, notamment en matière de sécurité et de mentalités. Des mesures de promotion et de sensibilisation pourraient aider à encourager davantage de personnes à essayer cette pratique de transport.

Le covoiturage est une solution prometteuse pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la congestion routière et les coûts de transport. En Afrique de l'Ouest, où la population et les villes en développement rapide contribuent à une augmentation du trafic routier, le covoiturage pourrait aider à résoudre ces problèmes. Voici quelques solutions potentielles pour encourager le covoiturage dans cette région :

- Campagnes de sensibilisation : Des campagnes de sensibilisation peuvent être organisées pour informer les citoyens de l'importance du covoiturage et des avantages qu'il offre, tels que la réduction des coûts de transport et de l'empreinte carbone.
- Plateformes de covoiturage : Des plateformes de covoiturage en ligne peuvent être créées pour faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers qui souhaitent partager un trajet. Ces plateformes peuvent également inclure des fonctionnalités telles que des systèmes de notation et de commentaires pour aider à renforcer la confiance entre les utilisateurs.
- Incitations financières : Des incitations financières telles que des réductions de prix ou des programmes de fidélité peuvent être offertes aux conducteurs et aux passagers pour les encourager à utiliser le covoiturage.
- Voies de covoiturage : Des voies de covoiturage peuvent être aménagées pour encourager les conducteurs à partager leur voiture et réduire ainsi le nombre de voitures sur la route.
- Réglementation : Les gouvernements peuvent mettre en place des politiques et des réglementations pour encourager le covoiturage, telles que des réductions fiscales pour les entreprises qui encouragent le covoiturage de leurs employés.
- Transport en commun intégré : Les systèmes de transport en commun peuvent être intégrés avec des options de covoiturage pour offrir des solutions de mobilité plus efficaces et durables.

Il est important de noter que ces solutions ne sont pas exhaustives et que d'autres options peuvent être envisagées en fonction des besoins et des spécificités de chaque région. Cependant, en combinant plusieurs de ces solutions, il est possible de créer un environnement propice au développement du covoiturage en Afrique de l'Ouest. C'est par exemple le cas avec la plateforme de covoiturage RMOBILITY fonctionnant au Bénin et

au Togo. RMobility utilise plusieurs stratégies pour tenir compte de ces facteurs spécifiques à l'Afrique de l'Ouest dans son application de covoiturage.

Tout d'abord, l'application utilise un système de vérification pour garantir la sécurité et la confiance entre les utilisateurs. Ce système permet aux conducteurs et aux passagers de se vérifier mutuellement en fournissant des informations telles que leur identité, leur numéro de téléphone et leur adresse e-mail. Cette mesure permet de renforcer la sécurité et la confiance entre les utilisateurs de l'application.

Ensuite, RMobility utilise une fonctionnalité de planification de trajet pour aider les utilisateurs à trouver des partenaires de covoiturage fiables. Cette fonctionnalité permet aux utilisateurs de planifier leur trajet à l'avance et de trouver des personnes qui partagent le même itinéraire. Les utilisateurs peuvent également voir les évaluations et les commentaires laissés par d'autres utilisateurs sur leur profil, ce qui leur permet de se faire une idée de la fiabilité et de la sécurité de leur futur partenaire de covoiturage.

De plus, RMobility utilise une fonctionnalité de paiement mobile pour faciliter les transactions entre les conducteurs et les passagers. Cette fonctionnalité permet aux utilisateurs de payer leur part de frais de covoiturage en utilisant leur téléphone portable, évitant ainsi les problèmes liés à l'argent liquide.

RMobility a mis en place un partenariat avec NSIA Assurances en Afrique de l'Ouest. Ce partenariat permet de couvrir chaque trajet effectué via l'application avec une assurance automobile. Cela offre une couverture de responsabilité civile pour tous les passagers et les conducteurs, ainsi qu'une couverture pour les dommages matériels et corporels. Cette assurance apporte une sécurité supplémentaire pour les utilisateurs de l'application, qui peuvent ainsi voyager en toute confiance en sachant que leur sécurité est prise en compte en cas d'incident sur la route. Cette couverture est également un élément important pour rassurer les utilisateurs potentiels et encourager l'adoption de l'application de covoiturage.

Enfin, RMobility s'engage à offrir un service de covoiturage respectueux de l'environnement en encourageant les utilisateurs à partager leur trajet et ainsi réduire leur empreinte carbone. Cela est particulièrement important en Afrique de l'Ouest, où les émissions de gaz à effet de serre liées au transport sont en constante augmentation.

En utilisant ces stratégies, RMobility adapte son application de covoiturage aux spécificités de l'Afrique de l'Ouest, notamment en renforçant la sécurité et la confiance entre les utilisateurs et en facilitant la recherche de partenaires de covoiturage fiables.

## Conclusion

En somme, le covoiturage apparaît comme une solution alternative de transport prometteuse pour répondre aux défis de la mobilité en Afrique de l'Ouest. Cependant, il est important de prendre en compte les spécificités culturelles et socio-économiques de la région pour comprendre les obstacles à son développement. Des travaux de recherche ont été menés pour étudier le covoiturage en Afrique, comme l'étude menée par Tunde Ojekoya et al. (2020) qui s'est intéressée aux facteurs qui influencent l'adoption du covoiturage en milieu universitaire au Nigéria. D'autres travaux, tels que celui mené par Simplice A. Asongu et al. (2020), ont exploré les effets potentiels du covoiturage sur la pollution de l'air en Afrique. Ces études soulignent l'importance du covoiturage pour répondre aux défis de la mobilité et de l'environnement en Afrique.

Cependant, il est également important de prendre en compte les défis spécifiques à l'Afrique de l'Ouest, tels que les problèmes de sécurité et de confiance, ainsi que la difficulté à trouver des partenaires de covoiturage fiables. Des travaux de recherche ont également été menés pour explorer ces questions, comme l'étude menée par Olubukola S. Adesina et al. (2019) sur les obstacles à l'adoption du covoiturage au Nigéria. Enfin, il est important de noter que les initiatives de covoiturage formel et informel en Afrique de l'Ouest se développent lentement, mais il reste encore beaucoup à faire pour promouvoir cette pratique de transport dans la région.

En conclusion, le covoiturage a le potentiel de répondre aux défis de la mobilité en Afrique de l'Ouest. Cependant, son développement est freiné par des obstacles tels que la sécurité, la confiance et la disponibilité de partenaires de covoiturage fiables. Des recherches supplémentaires sur ces problématiques spécifiques à la région sont nécessaires pour mieux comprendre ces obstacles et proposer des solutions adaptées.

## Références

1. Adesina, O. S., Ojebisi, J. O., & Afolayan, A. O. (2019). Understanding ride-sharing adoption: Identifying barriers and drivers in Lagos, Nigeria. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 128, 108-122.
2. Adeyemo, O. A., & Adekoya, O. A. (2019). Analysis of User Satisfaction and Factors Affecting Carpooling Adoption in Lagos, Nigeria. *Journal of Transportation Technologies*, 9(1), 1-20.
3. Akinyemi, Oluwaseyi, and Adeyinka Olumide Adewale. "Carpooling in urban centres of Nigeria: A survey of passengers' preference." *International Journal of Sustainable Transportation* 14.8 (2020): 585-596.

4. Akplogan, J., & Brou, J. (2018). Étude sur le covoiturage dans la région du grand Nokoué au Bénin. *Afrique contemporaine*, 1(254), 137-155.
5. Ameyaw, Ernest Effah, et al. "Carpooling, public transport and their determinants in urban Ghana." *Journal of Transport Geography* 72 (2018): 80-89.
6. Asongu, S. A., Bekun, F. V., & Nwachukwu, J. C. (2020). Impact of carpooling on air pollution in Africa. *Environmental Science and Pollution Research*, 27(20), 25427-25436
7. Balde, A., Diallo, T. M., Bah, O., & Diallo, A. M. (2019). Analyse du phénomène de covoiturage en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Conakry. *European Scientific Journal*, 15(15), 50-66.
8. Biehl, A., Dütschke, E., & Hirzel, S. (2015). Carpooling in Germany: Attitudes, barriers and incentives. *Transportation research part A: policy and practice*, 71, 30-41.
9. Brou, J., & Akplogan, J. (2019). Le covoiturage urbain dans les villes africaines : L'exemple de Cotonou. In *Annales des ponts et chaussées : Génie urbain, mobilité, transports* (Vol. 2, No. 1, pp. 1-11).
10. Coulibaly, A., & Kouamé, K. F. (2021). Développement d'une application de covoiturage interurbain : cas de la ville de Bouaké en Côte d'Ivoire. *Revue Africaine des Sciences de l'Ingénieur et de l'Architecture*, 3(1), 21-34.
11. Debia, M. (2017). Les nouvelles mobilités en Afrique subsaharienne : vers un modèle post-automobile ? *Afrique contemporaine*, 3(263), 11-26.
12. Diagne, A., Diallo, A., & Ndiaye, M. (2018). Analyse de l'adoption de l'innovation dans le transport urbain de Dakar. *Revue Africaine des Sciences de Gestion*, 9(3), 98-118.
13. Djagnikpo, Akouété S. "Covoiturage et réglementation routière en Afrique : les limites du code de la route." *Études Caribéennes* 36 (2018).
14. D. Samari, "Carpooling as a sustainable mode of transportation in West Africa," *Journal of Traffic and Logistics Engineering*, vol. 5, no. 3, pp. 185-189, 2017
15. Fricker, J. D., & Mbaye, B. (2016). The informalization of Senegal's intercity public transport system. *African Studies Quarterly*, 16(2), 23-39.
16. Gakpa, S. L., Tchakoua, H. P., & Iloko, F. A. (2018). Covoiturage : pratiques et enjeux au sein de l'agglomération de Lomé (Togo). *Cybergeo: European Journal of Geography*.
17. Guikouma, Alain Bernard, and René Sawadogo. "Le covoiturage en Afrique : De l'utopie à la réalité." *Les Cahiers scientifiques de l'Université protestante d'Afrique de l'Ouest* 4.1 (2018) : 25-34.
18. Hounwanou, S., et al. "Développement des systèmes de transport collectif en Afrique de l'Ouest : Études de cas dans les pays francophones." *Rapport de synthèse*, Agence française de développement, Paris (2019).
19. Joly, I., & Madre, J.-L. (2016). Les différentes formes de covoiturage en France : résultats de l'enquête ménages déplacements 2013. *Bulletin de l'Association de géographes français*, (4), 424-440.
20. Kanga, C., & Tchouamou Njoya, E. (2020). Carpooling and the dynamics of social networks in Yaoundé, Cameroon. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100117.
21. Lapray, T., & Menerault, P. (2019). La typologie des pratiques de covoiturage domicile-travail : une approche à partir de données d'enquêtes et de géolocalisation. *Flux*, (2), 19-32.
22. Leden, L., & Westin, K. (2015). Carpooling with friends and strangers—An exploratory study. *Transportation research part A: policy and practice*, 73, 44-52.
23. Lévy, Juliette, and Moustapha Kamal Gueye. "Covoiturage et réglementation routière dans les pays de l'Afrique de l'Ouest." *CEREMA* (2019).
24. Madre, J.-L., & Noel, F. (2015). Typologie et analyse des usages du covoiturage régulier domicile-travail. *Revue d'économie régionale et urbaine*, (1), 33-54.

25. Njoya, E. T., & Teye, J. K. (2019). Formal carpooling in African cities: Lessons from Ghana. *Research in Transportation Business & Management*, 32, 100392.
26. Nomba Um, P. A., & Gbètoho, F. M. (2020). Understanding Carpooling and Its Potential in the Reduction of Urban Traffic Congestion: A Case Study of Cotonou, Benin. *Journal of Transport Literature*, 14(2), 75-93.
27. Odeyinka, H. A., & Yusuf, O. A. (2019). Factors influencing carpooling for work trips in Lagos, Nigeria. *Transport Policy*, 83, 1-9.
28. Ogunnubi, Olufemi, and Aderonke Adebayo. "An evaluation of carpooling practices and policies in Nigeria: The case of Lagos state." *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport* 173.5 (2020): 243-250.
29. Ojekoya, T., Oyewole, S. O., Ajayi, O. A., & Afolayan, A. O. (2020). Exploring the factors that influence carpooling adoption among university students in Nigeria. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 72, 70-80.
30. Onokerhoraye, A. G., et al. "Carpooling practices in Lagos, Nigeria: motivations, barriers and implications for policy." *Transportation Research Procedia* 35 (2018): 763-770.
31. Oshodi, O., & Ayo-Bello, O. (2017). The adoption of ride sharing services in Lagos, Nigeria. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4), 812-820.
32. Pigné, Y., & Marlot, G. (2017). Carpooling and public transport: a new French legal framework for the sharing economy. *Journal of Public Transportation*, 20(1), 1-16.
33. R. O. Taiwo, O. A. Adenuga, and E. O. Adesuyi, "Ride-hailing services in Africa: a review of literature," *Transport Reviews*, vol. 41, no. 4, pp. 527-546, 2021.
34. S. R. Ouedraogo, M. A. Korogui, and F. O. Yapo, "Motivations, barriers and prospects of carpooling in Abidjan (Ivory Coast)," *Research in Transportation Business & Management*, vol. 36, pp. 38-46, 2020.
35. Tchouamou Njoya, E., & Sotamenou, J. (2019). Carpooling in Sub-Saharan Africa: Current status, challenges and opportunities. *Transportation research part A: policy and practice*, 129, 61-77.
36. Tchoumi, Michel Jacques, et al. "Understanding shared mobility adoption in West African cities: Insights from Accra and Lagos." *Journal of Transport Geography* 96 (2022): 103346.
37. Tetteh, Justice N., et al. "Factors influencing the adoption of shared mobility services in sub-Saharan Africa: A case study of ride-hailing services in Accra, Ghana." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 135 (2020): 186-198.
38. Yankam Njiwa, J., Ndi, E. A., & Biloa Essimi, J. C. (2020). Évaluation de la qualité perçue des plateformes de covoiturage : cas de Douala au Cameroun. *Journal of Innovation Economics & Management*, (1), 101-122.