

La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du sahara

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du sahara. ASRDLF. Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p. halshs-00175729

HAL Id: halshs-00175729

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00175729>

Submitted on 1 Oct 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Association de Science Régionale
De Langue Française**

XLIII^e colloque de l'ASRDLF

Grenoble-Chambéry

11,12,13 juillet 2007

LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

DÉBATS ET ENJEUX

ENTRE LES DIFFÉRENTES APPROCHES DISCIPLINAIRES

LA DIFFUSION DES MOTOS-TAXIS DANS L'AFRIQUE URBAINE AU SUD DU SAHARA

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

Chercheurs

Laboratoire d'Economie des Transports

(ENTPE-Université Lyon 2-CNRS)

Lyon

diaz@entpe.fr; plat@entpe.fr; pochet@entpe.fr

Maïdadi Sahabana

Chargé d'études

Communauté Urbaine

de Douala

Douala

sahabana@yahoo.fr

Résumé :

Dans plusieurs villes africaines, une nouvelle forme de transport artisanal tend à s'imposer rapidement : le moto-taxi. Ce mode de transport public satisfait une partie importante des besoins de transport mais suscite aussi de nombreuses critiques de la part des usagers, des autres opérateurs de transport public et des autorités. L'objectif de cette communication est d'une part, de montrer que l'essor des motos-taxis représente une réponse « par le bas » à la crise multiforme des villes et d'autre part, d'évaluer la place actuelle du moto-taxi dans le secteur des transports urbains et le système de mobilité, son intérêt et ses limites. Nous nous appuyons principalement sur des entretiens auprès des habitants et des conducteurs de moto-taxi de Douala ainsi que sur deux enquêtes quantitatives (enquête-ménages sur la mobilité quotidienne et enquête embarquée).

Mots clés : transport urbain, mobilité, transport public, secteur informel

Abstract:

In a number of African cities, a new form of transport is rapidly expanding, the motor bike-taxi. This means of public transport meets a large part of the daily travel needs but it also gives rise to critics from users, other public transport operators and authorities. This paper attempts i) to show that the development of motor bike-taxis represents a "by the bottom-up" response to the multiform crisis of cities and ii) to assess the current place of the motor bike-taxi in the urban transport sector and the daily travel system, its advantages and disadvantages. Our study is mainly based on fieldwork undertaken recently in Douala, i.e. interviews of inhabitants and moto-taxi drivers, a household survey on daily travel and an on-board survey.

Key-words : urban transport, daily travel, public transport, informal sector

Classification : JEL R41

LA DIFFUSION DES MOTOS-TAXIS DANS L'AFRIQUE URBAINE AU SUD DU SAHARA

INTRODUCTION

Les processus démographiques, économiques, politiques qui ont transformé progressivement les sociétés d'Afrique subsaharienne s'accompagnent de niveaux d'urbanisation sensiblement plus faibles que dans d'autres régions du monde. En moyenne, à l'instar des pays d'Asie, moins de 40 % de la population habite dans les villes, comparé aux trois quarts en Amérique latine, en Europe ou en Amérique du nord (United Nations, 2004). Cependant, ce sont les pays africains qui connaissent actuellement les taux de croissance démographique des aires urbaines les plus élevés, de l'ordre de 5 % par an, et ce malgré le ralentissement des migrations d'origine rurale et l'amorce de transition démographique. En 1950, on recensait une seule ville de plus d'un million d'habitants, en 2010 le continent devrait en compter près de 75.

Ce rapide accroissement démographique a profondément marqué la production de l'espace urbain. Fortement influencée par la préférence traditionnelle pour l'habitat horizontal, elle repose sur la densification des zones centrales et surtout le développement des périphéries d'habitat « spontané », dépourvues d'infrastructures et services de base. Cette production de la ville « *par le bas* » prend alors généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (Le Bris, 1991). La nature de la croissance urbaine actuelle est symptomatique de villes marquées par la pauvreté. Cette pauvreté tient à la fois de la crise économique, apparue dès la fin des années 70 et de l'adoption par la suite de politiques macro-économiques censées enrayer les effets, notamment par la réduction des dépenses publiques et la privatisation de nombre de services urbains. La capacité d'intervention de l'Etat et des collectivités locales est de plus en plus limitée et insuffisante eu égard aux besoins croissants des villes en services et infrastructures.

La situation des transports urbains illustre ce manque de moyens qui touche à la fois acteurs privés et publics. Le réseau routier est généralement peu développé et en mauvais état, les voies bitumées sont limitées au centre et aux principales liaisons centre/périphérie. Les entreprises publiques de transport ont disparu dans la plupart des villes du fait de la conjonction des effets des politiques macro-économiques reposant sur le retrait de l'Etat, de l'absence d'une politique de transports cohérente et des errements dans la gestion de ces entreprises. Fortement incitée par les Projets Sectoriels de Transport, la dérégulation s'est donc imposée et a encouragé le développement d'une offre privée majoritairement artisanale. Celle-ci a concurrencé dans un premier temps les entreprises publiques rescapées jusqu'à assurer la quasi-totalité de l'offre actuelle de transport public. Sans véritable alternative et dans un contexte de forte demande de transport public (la motorisation individuelle est encore réservée à une minorité), la diffusion rapide de l'offre artisanale s'appuie également sur une absence d'obligation de service public et profite d'un cadre réglementaire opaque et appliqué de manière très lâche par les autorités.

L'offre artisanale est très variée selon le type de véhicule : midibus (30 à 40 places, comme les *Ndiaga Ndiaye* de Dakar ou les *daladalas* de Dar es Salaam), camionnettes transformées (*cargos* de Douala), minibus (*sotramas* de Bamako, *magbanas* de Conakry, *gbakas* d'Abidjan, *matatu* de Nairobi), berlines exploitées comme taxis collectifs régulièrement enregistrés (*taxis de banlieue* de Dakar) ou clandestins (*clandos* de Dakar ou de Douala). De façon générale, dans ce système peu encadré, les opérateurs exploitant des véhicules de grande capacité sont de plus en plus concurrencés par des structures de plus petite taille, mais

plus souples. C'est dans ce contexte que, dans plusieurs villes, une nouvelle forme de transport artisanal est apparue et tend à s'imposer rapidement : le moto-taxi. Ce mode de transport public, *a priori* minimal, satisfait une partie de plus en plus importante des besoins de transport des citoyens tout en suscitant de nombreuses critiques aussi bien de la part des usagers, que des autres opérateurs de transport public et des autorités.

L'objectif de cette communication est double. Dans un premier temps, à travers une analyse du contexte socio-économique et des conditions de transport nous montrons que l'essor des motos-taxis, qui répond à une certaine logique, représente une réponse « par le bas » à la crise multiforme qui frappe les villes africaines. Dans un deuxième temps, nous nous intéressons à la place actuelle du moto-taxi dans le secteur des transports urbains et le système de mobilité, son intérêt et ses limites. Dans quelle mesure ces initiatives issues de la base sont-elles à même d'améliorer (ou d'aggraver) la situation en matière de déplacements quotidiens, et quel peut être le rôle de la puissance publique face à ces initiatives ? Pour apporter des éléments de réponse à ces questions, nous nous appuyons sur des analyses secondaires de travaux de terrain menés à Douala dans le cadre d'études sur la mobilité quotidienne. Il s'agit, d'une part, d'entretiens auprès des habitants et des conducteurs de moto-taxi et, d'autre part, de deux enquêtes quantitatives, une enquête-ménages sur la mobilité quotidienne et une enquête embarquée (Sitrass, 2004 ; Sitrass, 2005).

2. La genèse des services de motos-taxis

Avant d'aborder la genèse du moto-taxi en Afrique sub-saharienne, nous ne pouvons faire une impasse sur son ancêtre, le vélo-taxi, utilisé pour le transport de personnes et de marchandises en milieu rural. Dans l'Afrique de l'Ouest, au Bénin, le transport d'*akassa* se faisait par bicyclette (*kèkè-kannan*), le transport de voyageurs venant ultérieurement compléter cette activité (*taxi-kannan* ; Tossou, 1993). A l'Est, au Kenya et en Ouganda, le *boda-boda* est apparu dès les années 60 dans les zones autour de leur frontière commune. Il permettait alors le transport, en toute discrétion, de personnes et de produits entre les deux pays, évitant ainsi les démarches administratives requises pour les véhicules motorisés (*Boda boda*, s.d.). Au début des années 70, du fait des contraintes économiques de la période Idi Amin Dada en Ouganda, la contrebande de marchandises en provenance du Kenya s'est notablement accrue, ce qui a encore favorisé le développement des *boda boda*. L'utilisation du vélo-taxi en milieu rural s'est ensuite diffusée en milieu urbain aussi bien au Bénin qu'en Ouganda. Enfin, en zone urbaine, nous pouvons également mentionner le vélo-taxi de Kaolack, dans le bassin arachidier sénégalais. Il est apparu dès les années 30, à l'initiative des commerçants de la ville qui achetaient de vieux cadres de vélo, les réparaient et les mettaient en location (Morice, 1981).

Tandis qu'en Afrique sub-saharienne l'ancêtre du moto-taxi est un simple vélo, sans transformation majeure du véhicule, la situation en Asie du Sud-Est, où l'utilisation du moto-taxi s'est également répandue, est différente. En effet, on observe dans cette région une utilisation plus ancienne de véhicules à deux ou trois roues, motorisés ou non, en tant que mode de transport public urbain auxquels on ajoute généralement un « réceptacle » pour le(s) passager(s) : *beçak* en Indonésie, *trisikad* aux Philippines, *tuk-tuk* en Thaïlande, etc.

En Asie du Sud-Est comme en Afrique, le moto-taxi est un phénomène relativement récent. C'est dans les années 70 que l'on situe l'apparition des motos-taxis au Cambodge, notamment à Phnom Penh (Duru, 2001), et – aussi bien dans le transport urbain qu'interurbain ou rural – au Nigeria (Oyesiku, 2001). En Afrique, c'est véritablement à partir du milieu des années 80 que le moto-taxi apparaît en tant que tel, comme au Niger et au Cameroun, ou bien comme résultat d'une évolution du vélo-taxi, comme au Bénin (Agossou, 2004) et en Ouganda (Howe, Maunder, 2004). Le moto-taxi est surtout présent dans des pays de l'Afrique de

l'Ouest (Tableau 1). En Amérique latine, à l'exception de la République Dominicaine où les *moto-conchos* ont commencé à opérer dès le milieu des années 80, le moto-taxi est apparu plus tardivement et plus timidement. C'est notamment le cas à Caracas où il est apparu au milieu des années 90, à Lima et dans d'autres villes plus petites comme Sincelejo (Colombie) où il est fait mention des motos-taxis. Ailleurs, en Amérique Centrale et au Mexique, les vélos et les deux-roues motorisés apparaissent progressivement dans le transport public, certaines formes rappelant les véhicules asiatiques, tels que les *rickshaws* indiens ou les *becaks* indonésiens.

Tableau 1 : Les motos-taxis en Afrique subsaharienne

Pays	Appellation locale
Bénin	zémidjan (prends-moi vite, transport rapide porte à porte)
Cameroun	bendskin (penche-toi pour mieux t'accrocher au véhicule ; danse traditionnelle de l'Ouest du Cameroun)
Kenya	boda-boda* (border to border)
Niger	kabu-kabu
Nigéria	okada (marque de motocyclette japonaise)
Ouganda	boda-boda* (border to border)
Sénégal	vélo-taxi*
Togo	oléyia

* Ce nom est utilisé tant pour les bicyclettes que pour les deux-roues moteur utilisés comme taxis, ce qui peut se prêter à confusion dans les textes.

2.1. Une réponse à des situations de pénurie de transport

Dans plusieurs cas africains, le moto-taxi est une réponse individuelle à la conjonction d'une triple pénurie : de véhicules privés, de services de transport public et enfin, d'infrastructures routières. Les infrastructures et les services de base dans les nouvelles aires n'ont pas suivi le développement spatial des villes et les besoins de mobilité des populations périphériques vers d'autres quartiers sont en conséquence importants. Le manque d'infrastructures viaires ou le cas échéant, l'état dégradé de celles-ci, notamment en périphérie et en saison de pluies, ne permettent pas l'accès des véhicules motorisés à certains quartiers et leur desserte par des transporteurs. De plus, dans les grandes villes, l'offre de transport est très insuffisante par rapport à la demande tandis que, dans des villes de plus petite taille, elle est simplement inexistante.

Cette pénurie du transport s'est intensifiée dans deux types de situation. Le premier est la fermeture de la frontière entre deux pays ayant des relations économiques fortes, comme ce fut le cas à Konni, ville nigérienne moyenne située près de la frontière avec le Nigeria, au milieu des années 80 (Dillé, 2002), ou encore à la frontière entre le Kenya et l'Ouganda (Howe, 2003). Le second type de situation renvoie aux tensions sociales résultant de demandes d'ouverture démocratique formulées par les citoyens (appels à la grève générale, opérations « ville morte », comme à Lomé, Douala et plusieurs autres villes camerounaises au début des années 90, Godard et Ngabmen, 2002 ; Ngabmen et al., 2000). Dans ces situations, les véhicules de transport, publics et privés, se voyaient empêchés de circuler et, comme dans les régions frontalières, les deux-roues moteur ont profité de leur « discrétion » pour suppléer le manque de moyens de transport.¹

¹ Une situation similaire s'est produite à Mexico en août 2006. Lors du blocage de la circulation de véhicules dans le quartier des affaires par le parti politique ayant perdu l'élection présidentielle, des pratiques de transport payant en motocyclette sont apparues spontanément pour des déplacements à l'intérieur du périmètre bloqué.

Parallèlement à la pénurie des transports, la paupérisation des ménages dans un contexte économique qui a commencé à se dégrader rapidement dès la fin des années 70 constitue un facteur à l'origine des motos-taxis. Si pendant de nombreuses années on a parlé, et on parle encore, de « la crise », cette situation est devenue structurelle et se caractérise par une forte contraction du marché de l'emploi salarié, un important excédent de main d'œuvre qualifiée et surtout non qualifiée, ainsi qu'une baisse continue du pouvoir d'achat des ménages. Par exemple, au Nigeria, par rapport à une base 100 en 1985, dans la période 1990-1997, l'indice de prix à la consommation en milieu urbain a augmenté de 849 % pour l'ensemble des articles et de 1004 % pour le transport, tandis que les salaires ont augmenté de seulement 210 % (Oyesiku, 2001). En outre, divers événements, telles que l'expulsion dans plusieurs pays de travailleurs africains vers leur pays d'origine, les guerres civiles ou des périodes de sécheresse, ont fortement contribué à la détérioration des économies.

Cet appauvrissement des populations urbaines a entraîné la recherche permanente de stratégies de survie et le développement de petits métiers. Les transports sont un secteur où les initiatives individuelles masculines sont facilement accueillies, sans requis préalable de formation ou d'expériences spécifiques (apprentis dans les véhicules, rabatteurs aux terminus...). C'est ainsi que des « déflatés » et des chômeurs, plus ou moins jeunes, deviennent des conducteurs de véhicules de transport public, dont des motos-taxis, ou exercent d'autres activités qui découlent de son exploitation². Mais l'appauvrissement des populations implique également la restriction des dépenses, les postes de consommation les moins vitaux étant bien évidemment les plus pénalisés. Le transport se trouve dans ce cas-là et les déplacements en transport public sont restreints aux plus indispensables, notamment pour le travail et les études (Diaz Olvera et al., à paraître).

2.2. Des facteurs de production disponibles

Dans ce contexte global de pénurie, l'apparition du moto-taxi dans les différentes villes est favorisée par la disponibilité de trois facteurs de production : les véhicules, le carburant et la main d'œuvre.

Si la possession d'une voiture particulière est généralement hors d'atteinte dans les villes où le moto-taxi s'est développé, une partie de la population disposait d'un deux-roues moteur comme véhicule de transport individuel. Outre des salariés, dont des fonctionnaires, il s'agissait également d'inactifs et de chômeurs ayant pu acheter un véhicule grâce à leur indemnité de départ et/ou à leurs économies, comme cela a été le cas de Béninois expulsés du Nigeria et rentrés au pays avec une moto. L'achat de ces véhicules a été facilité, soit par l'existence sur place d'unités de fabrication ou de montage, comme au Nigeria, soit par la proximité des ports et des frontières permettant l'importation, légale ou illégale, de véhicules le plus souvent d'occasion en provenance du Nigeria, d'Europe, du Japon et plus récemment de Chine.

La disponibilité du carburant obéit au même cas de figure que les véhicules. Il est soit directement disponible, dans les pays producteurs, soit importé de manière légale ou frauduleuse à partir de ces mêmes pays. Là encore le Nigeria a joué un rôle important dans la promotion de ce mode dans les pays voisins. Ainsi, par exemple, les conducteurs de *bendskin* camerounais ont eu recours au « *zouazoua* », carburant de contrebande bien moins cher venant du Nigeria et qui a fait sa percée pendant les périodes de « villes mortes ». Dans le cas de contrebande de carburant, le prix est bien plus bas que par les circuits légaux, ce qui contribue à améliorer la rentabilité à court terme des motos-taxis par rapport aux autres

² Voir par exemple Teurnier, Mandon, 1994 sur les « maîtrisards » de Dakar et Kponhassia, 2003 qui relate l'histoire d'un comptable devenu chauffeur de « woro woro ».

opérateurs de transport public qui y ont un accès limité, parfois en raison des conséquences de la mauvaise qualité de ce carburant³.

Enfin, la population en quête de travail est abondante, avec des profils professionnels certes très variés, mais dont un nombre important sont des jeunes sans aucune formation professionnelle et pour lesquels l'espoir de trouver un travail stable et rémunérateur est très limité. Ce vivier de main d'œuvre a fourni des conducteurs aux propriétaires de motos-taxis destinant leur véhicule à une exploitation commerciale pour rapporter un complément de revenu. De nombreuses activités se sont progressivement créées autour du moto-taxi, telles que la vente de carburant, la fabrication et la vente de pièces de rechange, la réparation et le lavage de véhicules, générant des emplois pour la plupart peu ou pas qualifiés⁴.

2.3. Un cadre réglementaire permissif

L'émergence des motos-taxis a enfin été facilitée par des manques dans les réglementations locales des transports publics. En effet, à l'époque de l'apparition des premiers motos-taxis, les deux-roues moteur étaient exclusivement considérés comme mode de transport individuel ; leur utilisation en tant que transport public n'était alors pas envisagée dans les différents textes administratifs et réglementaires. Selon les caractéristiques techniques du véhicule, l'entrée dans le métier de moto-taxi ne nécessitait parfois même pas l'immatriculation de l'engin et la possession d'un permis de conduire.

Dans les différentes villes, le poids des motos-taxis dans le transport public a progressivement amené les autorités à mieux les prendre en compte :

- Dans un premier temps, ignorance, indifférence et tolérance prédominent (Godard et Ngabmen, 2002). Etant donné que le moto-taxi apporte des solutions aux problèmes de mobilité, surtout dans les zones périphériques et en situation de crise, les autorités le tolèrent tout en le considérant comme un mode de transport temporaire. Ce furent notamment les cas de Lomé et de Douala lors des grèves nationales. La pratique de ce mode de transport représente alors pour le pouvoir politique en place un avantage car c'est un moyen de réduire la portée des grèves appelées par l'opposition (Ngabmen et al., 2000). Ce fut également le cas dans les régions frontalières lors des « fermetures » politiques des frontières car le moto-taxi permet la continuation des échanges économiques.

- Dans un second temps, la concurrence que le moto-taxi constitue pour les autres opérateurs de transport, les externalités générées par les conditions d'exploitation et la force politique que les opérateurs de moto-taxi commencent à représenter en tant que groupe provoquent des réactions de diabolisation et de répression de la part des autorités publiques. Par exemple, à Kaolack, au début des années 80, transporteurs et autorités locales souhaitaient la suppression des motos-taxis. Ceux-ci étaient considérés comme « un fléau » car, non seulement ils étaient la source d'accidents qui restaient impunis, mais ils détournaient également les jeunes de leurs études du fait de « l'appât du gain » (Mbaye, 2004). A Konni, au milieu des années 90, les *kabu-kabu* alors accusés d'être en connivence avec des voleurs étaient interdits de circulation pendant la nuit.

³ Outre les pollutions générées, la mauvaise qualité du carburant a des conséquences importantes sur la durée de vie du véhicule. Aussi se risque-t-on moins à l'utiliser pour les voitures, plus coûteuses et d'une mécanique plus complexe.

⁴ Ces activités servent généralement plusieurs modes de transport public et en conséquence la part de chacun de ces modes dans la génération d'emplois indirects est très difficile à évaluer. A Douala, les emplois indirects pour l'ensemble du secteur des transports publics urbains sont estimés à plus de 15 000 (Sitrass, 2004).

Mais, même si l'attitude actuelle a commencé à intégrer l'existence de ce mode de transport dans la réglementation, il existe toujours un décalage entre le contenu des arrêtés et décrets régulant la profession et leur application.

2.4. Une offre très variable selon les villes

Comme pour les autres formes de transport artisanal, le nombre des motos-taxis en activité dans les différentes villes est inconnu et l'on dispose au mieux d'estimations (Tableau 2). C'est au Bénin, et plus particulièrement à Cotonou, que le nombre de véhicules est le plus élevé eu égard au nombre d'habitants. Dans cette ville il y aurait un moto-taxi pour 20 habitants, tandis qu'à Kaolack cette proportion serait d'un pour 43 habitants et à Douala d'un pour 104 habitants⁵.

Tableau 2 : Estimation du parc de motos-taxis dans quelques villes et pays

	Parc de motos-taxis (estimation)	Source
Bénin Cotonou	170 000 50 000	Association Moto-Action Godard, Ngabmen, 2002
Cameroun Douala	22 000	Sitrass, 2004
Sénégal Kaolack	6 000	Mbaye, 2004
Ouganda	70 000	Howe, Maunder, 2004

3. Les conditions d'exploitation. L'exemple de Douala

Le fonctionnement de l'activité de moto-taxi diffère peu, dans ses grandes lignes, de ce qui est généralement constaté dans le transport artisanal en Afrique au Sud du Sahara. L'acquisition de la moto fait appel à des capitaux propres, à des aides familiales ou encore à des circuits de financement informel. Ceux qui ne peuvent disposer d'un capital travaillent pour le compte d'un propriétaire de moto par le biais de contrats d'affermage, éventuellement dans des systèmes de « travailler-payer ». Le propriétaire, généralement une connaissance ayant d'autres activités professionnelles et possédant parfois plus d'un véhicule destiné au transport public, confie la moto à un conducteur, leur relation pouvant être formalisée par un contrat écrit ou non. Le conducteur a pour obligation de rapporter un certain montant hebdomadaire fixe. Toutes les dépenses inhérentes à l'activité sont à sa charge, le propriétaire se contentant d'encaisser le montant contractuel. Dans le cas du système « travailler-payer », au bout d'une période arrêtée à l'avance, la moto appartient au conducteur. Généralement, le propriétaire double son investissement initial en un peu moins d'un an. La durée de vie moyenne d'une moto étant d'environ quatre ans, le conducteur-propriétaire en dispose pour les trois dernières années. Mais ces années correspondent alors à des coûts d'entretien progressivement plus importants.

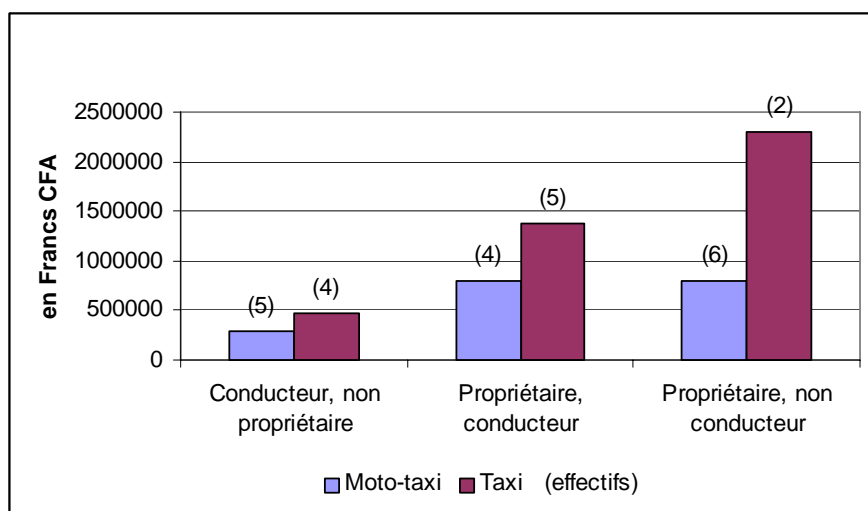
A Douala, les *bendskineurs* interviewés sont devenus conducteurs de moto-taxi faute de mieux, après avoir perdu leur travail ou bien parce qu'à la sortie des études, aucune autre opportunité ne s'est présentée. C'est un métier qui permet aux chômeurs et aux citoyens déscolarisés de gagner leur vie, en attendant mieux, d'autant plus que les *bendskineurs* eux-mêmes pensent que la concurrence devient très forte. A partir des informations recueillies dans l'enquête Pauvreté et Mobilité Urbaine (Sitrass, 2004), nous avons estimé le nombre d'emplois générés par l'activité de moto-taxi à Douala. En considérant un parc de 22 000

⁵ La population de Cotonou est estimée à 1 million d'habitants, celle de Kaolack à 260 000 habitants et celle de Douala à 2,3 millions.

motos-taxis en 2003 (contre 9 000 en 1997), le nombre de conducteurs ne saurait dépasser 30 000⁶, ce qui représente environ 7 emplois directs sur dix dans l'ensemble du secteur des transports urbains⁷. Selon cette enquête, où une vingtaine de conducteurs de motos-taxis a été recensée, les conducteurs sont des hommes jeunes⁸ qui exercent cette activité, en moyenne, depuis moins de 3 ans et la plupart ont été scolarisés au moins jusqu'au premier cycle du secondaire.

L'enquête permet également d'estimer des niveaux de revenu moyens produits par l'activité de *bendskin*. Bien qu'il s'agisse de moyennes obtenues sur de faibles effectifs, elles sont confortées par les entretiens qualitatifs avec les conducteurs. Comme le montre la Figure 1, le revenu annuel moyen d'un conducteur est à peine supérieur au salaire minimum légal⁹. Que ce soit pour les conducteurs ou les propriétaires, le moto-taxi est bien moins rémunérateur qu'un taxi collectif.

Figure 1 : Revenu annuels générés par le moto-taxi et le taxi collectif, à Douala



Source : Enquête PMU à Douala

Moins rémunératrice qu'un taxi collectif, l'activité de moto-taxi est également plus pénible. L'activité n'obéit bien entendu pas à la législation du travail et est généralement le fait d'une seule personne travaillant toute la journée avec l'engin. Le conducteur de moto-taxi est exposé au difficile climat des villes sub-sahariennes (chaleur, forte pluviométrie, poussière), aux émissions de gaz d'échappement de la circulation automobile, mais surtout aux risques d'accidents. Au Bénin, plus de 30 % des patients reçus dans le service des urgences de l'hôpital départemental de l'Ouémé étaient dus à des accidents de *zémidjans* (Agossou, 2004). A Douala, le pavillon des urgences de l'hôpital Laquintinie a été surnommé « *bendskin* » du fait de l'importance de ceux-ci dans les accidentés admis : entre cinq et dix accidentés tous les

⁶ Il est ressorti de l'entretien avec les opérateurs de motos-taxis que l'exploitation du véhicule est très individualisée. On n'a pas, comme pour les taxis, deux conducteurs qui exploitent le véhicule à tour de rôle. Ceci n'exclut pas des cas où le conducteur souhaite se reposer ou a des contraintes qui l'empêchent de travailler et passe la moto à un petit frère ou un ami pour qu'il puisse gagner un peu d'argent. On peut alors faire une hypothèse de tout au plus deux conducteurs « suppléants » pour cinq véhicules.

⁷ Nos estimations atteignent environ 43 000 emplois directs, dont 12 000 pour les taxis et 30 000 pour les *bendskins*, le reste se répartissant entre les bus de la Socatur, les minibus et cargos et enfin, les taxis clandestins.

⁸ Ils ont pratiquement tous entre 20 et 35 ans, l'âge moyen étant d'à peine 28 ans. Ils sont bien plus jeunes que la quinzaine de conducteurs de taxi recensés dont l'âge moyen est de 36 ans.

⁹ Le minimum horaire garanti est de 23 500 Fcfa/mois pour 40 heures de travail par semaine, soit un revenu annuel de 282 000 Fcfa.

jours (Wamé, 2002). Si c'est la méconnaissance ou le non-respect du code de la route qui sont surtout dénoncées, les conducteurs de *bendskins* et leurs passagers sont également plus vulnérables que les automobilistes. Sur des axes à forte demande, les motos tentent de se faufiler dans la circulation ou grillent les feux pour gagner du temps, ce qui les expose plus fortement aux risques d'accident. Certes, les taxis sont tout aussi téméraires et leur conduite aussi dangereuse mais les conséquences sont généralement moins graves en cas d'accident.

Cette insécurité routière et la crainte des agressions ont été clairement manifestées par les usagers des *bendskins* (cf. section 4.3). Un autre problème sérieux pour la collectivité, provoqué par l'activité de *bendskin*, est celui de la pollution atmosphérique et sonore due au mauvais état mécanique des véhicules, à la mauvaise qualité du carburant, à la conduite agressive des opérateurs et au nombre élevé de véhicules en circulation. Les motos qui sont en service, bien que de plus en plus neuves, n'en restent pas moins des mécaniques bon marché, mal réglées et très polluantes, consommant souvent du carburant de mauvaise qualité¹⁰. Aux heures de pointe, ce sont de véritables brouillards de fumée de gaz d'échappement qui couvrent les principaux axes de la ville, irritant les yeux et causant des problèmes respiratoires, aspects insuffisamment pris en compte dans l'évaluation globale du « système *bendskin* ». Nous ne développerons pas cet aspect ici mais il est certain que, dans une perspective de planification et d'élaboration d'une politique des transports urbains, les enjeux en matière de santé publique et de développement durable concernant ce mode de transport sont considérables.

4. Usagers et usages des *bendskins* à Douala

La large diffusion des motos-taxis et le succès qu'ils rencontrent auprès des usagers tiennent très certainement à plusieurs facteurs : forte disponibilité de l'offre, rapidité du mode, service porte à porte, adaptation à une voirie difficile et tarifs raisonnables (Godard et Ngabmen, 2002). Une analyse plus précise des usagers des *bendskins* à Douala, de leur mobilité et de leurs opinions permet de mieux comprendre à quels besoins ils répondent.

4.1. Les usagers des *bendskins*

Selon l'enquête Pauvreté et Mobilité Urbaine de Douala¹¹, plus des deux tiers des personnes interrogées citent le moto-taxi comme l'un des modes de transport qu'ils utilisent le plus fréquemment et 26 % l'ont effectivement utilisé au moins une fois la veille du jour d'enquête (jour ouvrable), soit comme mode de transport principal, situation la plus fréquente, soit pour effectuer un trajet¹² terminal avant ou après avoir pris un taxi collectif ou un bus¹³. En prenant

¹⁰ Les motos-taxis contribuent à l'émission de nombreux polluants. A Cotonou, ville où les carburants importés illégalement du Nigéria sont omniprésents, l'impact du transport est évalué, en 1998, à 245 tonnes de COV produites annuellement, dont 221 provenant des motos (privées et motos-taxis), et 572 tonnes de CO, dont 316 générées par les motos (Godard et Ngabmen, 2002).

¹¹ L'enquête Pauvreté et Mobilité Urbaine a été réalisée en 2003 auprès de 600 ménages et 1885 individus de plus de 10 ans appartenant à ces ménages. Des informations sur les caractéristiques socio-économiques des ménages et des individus interrogés ont été recueillies, ainsi que sur leur mobilité de la veille.

¹² Notre enquête-ménages recueillait l'ensemble des déplacements (un déplacement étant un changement de lieu motivé par une activité à destination) réalisés la veille du jour de l'interview de chaque membre du ménage âgé de plus de 10 ans. Les déplacements à pied sont dans l'ensemble bien plus nombreux que les déplacements mécanisés. Chaque déplacement impliquant un mode mécanisé peut être composé d'un ou plusieurs trajets, selon le nombre de véhicules utilisés et l'existence de cheminements terminaux à pied.

¹³ Au Nigeria, la proportion d'utilisateurs serait encore plus élevée. Selon des enquêtes réalisées en 1999-2000 à Lagos, Ijebu-Ode, Port Harcourt et Abuja, 71 % des enquêtés de ces quatre villes ont utilisé les *okada* au moins une fois pendant la semaine d'enquête, soit comme mode de transport principal, soit comme mode de rabattement (Oyesiku, 2001).

comme référence la seule population ayant utilisé les transports publics la veille, la proportion d'usagers de *bendskins* est de 48 %.

Parmi l'ensemble des usagers des *bendskins* en jour ouvrable, 54 % sont des hommes et la population économiquement active représente sept utilisateurs sur dix. D'ailleurs, parmi les actifs travaillant hors du domicile, deux femmes actives sur cinq et un tiers des hommes actifs déclarent utiliser le moto-taxi pour se rendre au travail. Une analyse plus approfondie permet d'affiner les profils des usagers selon leur niveau de vie. Les usagers pauvres¹⁴, qui représentent 52 % des usagers des motos-taxis, sont plus jeunes (28 ans en moyenne), majoritairement des femmes (57 %). Selon une classification définie par l'occupation et le genre, toutes les catégories se trouvent représentées, avec toutefois un peu plus d'étudiantes et très peu d'hommes inactifs (Tableau 3). Les usagers non pauvres sont presque exclusivement des actifs, plus âgés (34 ans en moyenne) et majoritairement des hommes (66 %).

Tableau 3 : Les utilisateurs des *bendskins* à Douala, selon l'occupation et le niveau de vie (%)

	Pauvre	Non pauvre	Ensemble
Etudiant(e)	28	1	15
Femme active	22	32	27
Femme inactive	21	2	12
Homme actif	23	65	43
Homme inactif	6	0	3
Ensemble	100	100	100

A catégorie donnée, les usagers des *bendskins* se déplacent un peu plus que les utilisateurs de transports publics, et ce notamment les hommes actifs. Ce surplus de déplacements semble indiquer que ce mode de transport tend à répondre à des besoins non satisfaits, plus qu'il ne remplace un autre mode collectif (Tableau 4). La moitié de la mobilité des usagers des *bendskins* est assurée par les transports publics, dont les trois quarts par les motos-taxis et un cinquième seulement par les taxis collectifs. Pour les étudiant(e)s, le poids du moto-taxi est encore plus important, assurant la presque totalité de leur mobilité en transport public, avec plus de déplacements dont les trajets terminaux sont assurés en *bendskin*. Le poids du *bendskin* dans la mobilité de ces usagers diffère sensiblement de celle de l'ensemble des usagers de transports publics. Pour ces derniers, le taxi collectif représente le principal mode de transport public, le *bendskin* n'assurant qu'entre un tiers et deux déplacements sur cinq en transport public, selon la catégorie d'utilisateur.

4.2. Les déplacements en *bendskin*

A Douala, le *bendskin* intervient pour 9 % de l'ensemble des déplacements (marche à pied incluse) et pour un tiers des déplacements en transport public urbain en jour ouvrable, ce qui en fait le second mode de transport public après le taxi, lequel assure plus de la moitié des déplacements en transport public.

Comme nous l'avons mentionné, l'utilisation du *bendskin* peut prendre deux formes : soit comme mode de transport principal, soit pour assurer un trajet terminal. Dans le premier cas, les déplacements sont plus courts (16 minutes en moyenne), constitués de 1,5 trajets. Les liaisons entre quartier du domicile et quartiers lointains sont majoritaires (trois quarts des déplacements en *bendskin*) mais celles entre quartiers limitrophes sont encore significatives (plus d'un cinquième des déplacements en *bendskin*). Le travail est le motif de deux

¹⁴ Les pauvres disposent de moins de 272 000 Fcfa/an/personne (borne supérieure du 1^{er} quartile de revenus *per capita*). A titre de comparaison, parmi l'ensemble de la population enquêtée, le revenu annuel moyen des salariés ayant un emploi permanent est de 619 000 Fcfa pour les hommes et de 328 000 Fcfa pour les femmes.

déplacements sur cinq, les activités liées au fonctionnement du ménage et à la sociabilité¹⁵ motivent pratiquement tous les autres déplacements. Par contre, les déplacements pour lesquels le moto-taxi assure un trajet terminal sont sensiblement plus longs (40 minutes en moyenne), plus compliqués (2,8 trajets en moyenne), et la quasi-totalité (98 %) concernent des liaisons de « long cours », entre le quartier du domicile et des quartiers lointains. Le poids de la sphère professionnelle s'accroît, plus de la moitié des déplacements sont générés par le travail et près d'un cinquième par les études, mais la sociabilité motive encore plus du cinquième des déplacements.

Tableau 4 : La mobilité des utilisateurs des motos-taxis et des transports publics en jour ouvrable

	Mobilité	% de la mobilité			% du transport public	
		Marche à pied	Moto-taxi*	Total transp. public	Moto-taxi*	Taxi collectif
<i>Usagers des bendskins</i>						
Etudiant(e)	5,2	58	37	41	90	10
Femme active	5,1	48	40	51	78	20
Femme inactive	4,8	48	35	48	73	27
Homme actif	5,8	43	38	52	73	23
Homme inactif	4,8	45	38	55	69	31
<i>Ensemble usagers moto-taxi</i>	5,4	47	38	50	76	21
<i>Usagers des transports collectifs</i>						
Etudiant(e)	5,0	58	13	40	34	60
Femme active	4,9	45	21	54	40	57
Femme inactive	4,6	48	17	51	33	64
Homme actif	5,3	43	23	54	43	50
Homme inactif	4,4	46	18	53	35	58
<i>Ensemble usagers transports publics</i>	5,0	47	20	50	39	56

* Inclut les déplacements en moto-taxi comme mode de transport principal et les déplacements avec le moto-taxi comme mode de rabattement

Le moto-taxi, seul ou combiné, fournit des services non couverts par les autres modes de transport, particulièrement par celui qui apparaît actuellement comme le mode dominant dans l'agglomération doualaïse, le taxi collectif. Les résultats précédents montrent que le moto-taxi permet d'effectuer deux grandes catégories de déplacements. Il s'agit d'une part, des déplacements trop longs pour être réalisés à pied sans trop de pénibilité et simultanément trop courts pour représenter un segment de la demande pour les taxis collectifs¹⁶. D'autre part, le moto-taxi permet d'effectuer rapidement, un ou plusieurs trajets terminaux des déplacements très longs et pour lesquels il n'y a pas de moyen de transport direct et rapide. Néanmoins, dans les deux cas il s'agit bien de déplacements ou de trajets de relative proximité. La disponibilité et la rapidité sont des avantages du moto-taxi apparaissant nettement dans les opinions exprimées par les utilisateurs doualaïses.

4.3. Les qualités du *bendskin* selon ses usagers

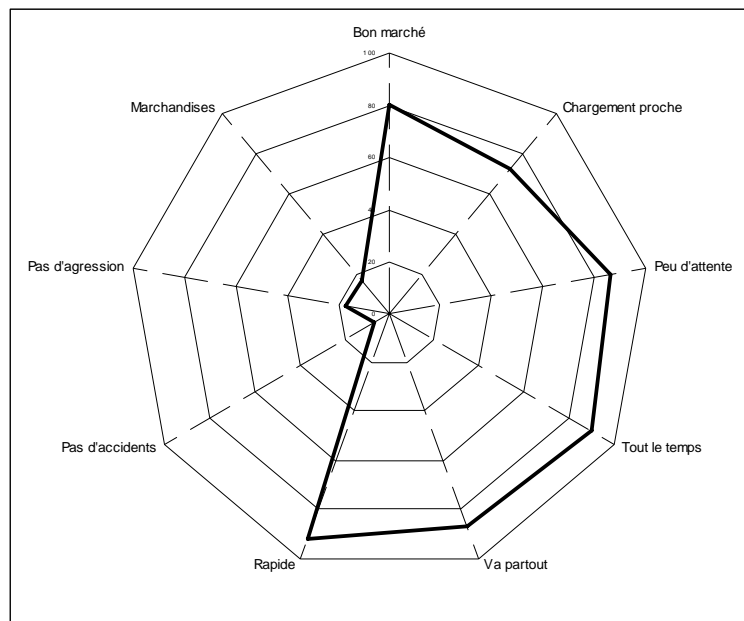
Dans l'agglomération doualaïse où le réseau viaire est limité et fortement dégradé, le *bendskin* peut aller dans des endroits inaccessibles aux autres véhicules de transport. Une vendeuse de

¹⁵ Les activités permettant le fonctionnement du ménage se réfèrent aux achats et services, la santé, la religion. Les activités de sociabilité se réfèrent aux cérémonies, visites (familiales, amis, voisins), loisirs et la participation aux réunions des associations.

¹⁶ En jour ouvrable, les déplacements en taxi collectif durent en moyenne 26 minutes, soit 10 minutes de plus que la durée moyenne en *bendskin*. Par ailleurs, un trajet à pied est plus fréquemment nécessaire pour les déplacements en taxi collectif, lesquels sont composés en moyenne de 1,9 trajets.

rues nous explique qu'elle emprunte « *le bendskin pour aller au marché : son accès [celui du marché] n'est pas bien et on trouve toujours rapidement un bendskin pour y aller* ». Cette qualité est fortement ressentie par la grande majorité des citoyens pauvres enquêtés qui utilisent fréquemment le *bendskin* : trois quarts d'entre eux estiment que *le point de chargement est proche de leur domicile* et près de 90 %, qu'*il va partout* (Figure 2). Seul bémol à cette opinion positive sur la desserte spatiale, les habitants des zones enclavées ne sont plus que 42 % à considérer que le point de chargement est proche du domicile : « *Bien sûr, de la maison il y a pas de goudron jusqu'à la grande route, c'est difficile de trouver les motos qui viennent attendre la clientèle* » (homme actif de 29 ans domicilié à Bépanda Petit Wouri).

Figure 2 : L'opinion des citoyens pauvres, usagers de bendskin



Source : Enquête Pauvreté et Mobilité Urbaine (Sitrass, 2004)

Pouvant être qualifié de degré zéro du transport collectif parce qu'il ne permet théoriquement d'embarquer qu'un seul passager, le service assuré par le moto-taxi en est aussi la forme la mieux adaptée aux conditions de transport difficiles. Entravé ni par les arrêts fréquents ni par les détours pour embarquer ou débarquer d'autres clients, ni par les longues attentes jusqu'au remplissage du véhicule, il permet des gains de temps pour l'utilisateur. De plus, il est moins gêné par les embouteillages que les véhicules motorisés à quatre roues et pour plus de 90 % de ses usagers, *il est rapide*. Aucun autre mode de transport public ne récolte une majorité d'opinions favorables sur sa rapidité. Enfin, il semble plus disponible (au long de la journée, et en termes d'attente) que les autres modes de transport public doulalais tout en fournissant un service de porte à porte. Une commerçante du marché central et qui habite en périphérie nous résume bien les avantages du moto-taxi : « [Au] retour du marché, je prends le bendskin (...) parce que c'est (...) plus rapide et surtout que ça me laisse directement à la maison ». En effet, les *bendskins* se trouvent disséminés en peu partout dans la ville. Certains se cantonnent à la desserte des quartiers périphériques. Ils prennent en charge les usagers dans les quartiers pour les acheminer aux points de chargement des autres transports publics et vice-versa. D'autres, par contre, ne se limitent à aucune zone de la ville et se regroupent en différents points de chargement tant dans le centre administratif et commerçant de la ville que dans des quartiers plus périphériques.

Quant aux tarifs, ils sont inférieurs à ceux des autres modes de transport public. Le coût d'un déplacement réalisé en moto-taxi représente en moyenne deux tiers de celui d'un déplacement en taxi collectif (122 Fcfa contre 185 Fcfa, respectivement). Pour plus de 80 % des citadins pauvres qui l'utilisent, le *bendskin* est *bon marché*. C'est le mode qui récolte le plus d'opinions favorables, loin devant le taxi collectif, le minibus ou encore le taxi clandestin. Certes, comme le précise cet habitant de Bonabéri, « *les bendskins, c'est pour les courtes distances ; quand c'est déjà un peu long, là ils sont un peu chers* » ou encore cette vendeuse de poisson habitant à Bepanda Yoyong « *le bendskin, c'est bon seulement pour les courtes distances, surtout pour entrer dans les quartiers* » ou enfin cette vendeuse ambulante : « (...) *le bendskin est plus cher parce que à partir d'ici [Bépana en périphérie] pour aller à New-Bell [dans le centre], il va te taxer 300-400 francs, ou Bonanjo, il va te taxer 500 francs (...)] [avec] 125 francs, tu trouves le bus* ». Le moto-taxi correspond plutôt à des déplacements de proximité, ce qui explique en partie son moindre coût. Quand ce n'est pas le cas, les prix doivent être négociés et peuvent monter rapidement. De plus, certains motos-taxis n'acceptent de sortir des quartiers qu'ils desservent que contre des sommes inaccessibles à la plupart des utilisateurs de ce mode. Tout le bénéfice de la rapidité du mode se perd alors dans l'attente d'un moto-taxi plus conciliant, dans de longs rabattements à pied pour économiser sur le coût total du déplacement ou dans des changements éventuels de véhicule.

Si les opinions sur les moto-taxi sont très positives sur un certain nombre d'aspects, à l'inverse, les enquêtés sont unanimes pour souligner les risques d'accidents et d'agressions encourus avec les motos-taxis. A tel point que certains citadins affirment préférer « *marcher que de prendre le bendskin car les bendskineurs ne sont pas fiables (...) agressent et font régulièrement [des accidents]* » (un menuisier habitant Bonabéri). Mais si les Doualais se sentent moins en sécurité en moto-taxi que dans les autres transports publics où l'usager ne se retrouve pas seul face à un conducteur qu'il ne connaît pas, les conducteurs de moto-taxi représentent également des cibles faciles pour des agresseurs qui les amènent dans des zones isolées pour les dépouiller.

Enfin, très rares sont ceux qui considèrent que l'on peut transporter des marchandises en *bendskin*. Ce résultat est relativement contradictoire avec des pratiques observées au quotidien. Par exemple, les boulangers ont de plus en plus recours aux *bendskins* pour approvisionner les épiciers et les vendeuses de plats cuisinés dans les quartiers. De même, dans d'autres villes, comme à Konni, ville nigérienne frontalière du Nigéria, Dillé (2000) montre que le fait qu'un moyen de transport comme le moto-taxi soit disponible à tout moment, rapide et économique évite que les commerçants ne prévoient de stocks importants pour leur activité. A tout moment ils peuvent s'approvisionner rapidement chez un collègue ou même directement au Nigeria, à seulement quelques kilomètres du centre-ville.

5. Motos-taxis et pouvoirs publics : une paix armée ?

Le vide dans la réglementation et les besoins de transport mal satisfaits, surtout pour certains types de déplacements, ont contribué à une augmentation démesurée du nombre de motos-taxis de telle manière que les autorités ne peuvent actuellement plus les ignorer, comme au moment de leur apparition. Si les autorités reconnaissent l'existence de ce mode de transport dans le système urbain, elles souhaitent son organisation et son encadrement par les différentes institutions locales. Par exemple, depuis 1989 le moto-taxi a été autorisé au Bénin comme mode de transport de voyageurs et en 1993 la corporation des zémidjans a été réglementée (Gbaguidi, 1998). Au Cameroun, un décret a été publié en 1995 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des *bendskins*, mais le flou réglementaire continue de prédominer. Au Sénégal, en 2000, un communiqué commun de l'Etat, du syndicat de taxis et de celui des motos-taxis de Kaolack, reconnaît enfin ces derniers comme mode de transport

public de personnes. La publication d'un arrêté aurait dû officiellement réglementer les conditions d'exploitation mais en 2004 il n'avait pas encore été publié (Mbaye, 2004).

La plupart des villes se trouvent dans cette phase de reconnaissance, plus ou moins avouée, de ces opérateurs, certains depuis plus longtemps que d'autres, mais plusieurs problèmes entravent l'organisation des opérateurs et leur encadrement par les autorités :

- Les opérateurs de moto-taxi sont organisés en associations ou syndicats, mais souffrent de l'absence d'une véritable organisation professionnelle car ils ne reconnaissent pas toujours leurs représentants, les soupçonnant d'intérêts personnels. Les autorités n'ont pas alors d'interlocuteurs valables pour « négocier » la réglementation et son application.

- Du fait de leur nombre, ils représentent un véritable groupe de pression craint par la population et par les forces de police car leur manque d'organisation formelle ne les empêche pourtant pas de mettre en place des actions communes. A Douala, par exemple, à plusieurs reprises, les conducteurs de motos-taxis ont manifesté leur mécontentement vis-à-vis des forces de l'ordre en bloquant la circulation. Ils font également peur aux autres usagers de la route car « *à la moindre altercation avec l'un d'eux, ils vous envahissent et vous encerclent comme des abeilles pour vous lyncher* », s'est ainsi confié un conducteur de taxi à un quotidien local.

- Les conducteurs de motos-taxis constituent également une force politique, un regroupement de jeunes déçus par les décideurs actuels. Les autorités administratives s'en méfient énormément et une partie de leur inefficacité à organiser le secteur provient des précautions qui entourent les interventions publiques. Un quotidien doualais rapporte ainsi, à l'approche d'une élection présidentielle, les mises en garde du sous-préfet d'un arrondissement de la ville aux *bendskinneurs* : « *Faites simplement votre travail et ne vous mêlez pas à des affaires politiques qui pourraient vous apporter des ennuis inutiles* ». Le discours de cette autorité administrative a-t-il été aussi crû ? Toujours est-il qu'il ressort de notre analyse du terrain à Douala, une certaine méfiance de la part des pouvoirs publics centraux vis-à-vis de ces jeunes incontrôlables. L'attitude des élus locaux peut être différente, où les maires des communes d'arrondissement, élus au suffrage universel, essaient plutôt de capter cette force politique. Certains élus se retrouvent régulièrement au premier plan et affichent publiquement leur sympathie pour ces jeunes gens « *qui ne cherchent qu'à gagner honnêtement leur vie* ». Mais un autre facteur influence également l'attitude des maires des communes. L'impôt libérateur est à acquitter auprès d'une des cinq mairies, indifféremment du lieu d'exploitation de la moto. Pour attirer cette manne financière, certaines mairies ont notamment baissé le montant de cet impôt.

- Le cadre institutionnel des transports urbains est caractérisé par une multiplicité d'intervenants, avec des responsabilités souvent mal identifiées, et une absence de coordination. Chaque entité tente de résoudre les problèmes au coup par coup sans rechercher une vision globale des transports urbains, avec des interférences, voire des contradictions, entre les différents niveaux administratifs (local, régional, national). Les interventions institutionnelles souffrent d'une approche bureaucratique et fiscale, et de l'absence d'une stratégie globale et continue sur les transports urbains. L'absence de coordination conduit souvent à des mesures mal adaptées ou contradictoires ou encore à une absence de mise en œuvre d'actions (Sitrass, 2005).

- Le délai pour la publication des textes administratifs nécessaires pour l'application des réglementations est généralement trop long et il arrive qu'ils ne soient pas publiés. De plus, le respect des réglementations est difficile à imposer, soit parce que les opérateurs les refusent, soit parce que la banalisation des pratiques de corruption ne favorise pas leur stricte application. Enfin, certaines réglementations sont difficilement applicables. Par exemple, le

port obligatoire du casque pour le passager de moto-taxi apparaît difficile à faire accepter : outre le renchérissement du coût d'exploitation, donc une perte de compétitivité par rapport aux autres modes, et le refus de la clientèle féminine pour éviter de se décoiffer, il pose également des problèmes d'hygiène.

6. Des motos-taxis à une nouvelle organisation des transports urbains

Le cas de Douala montre tout l'intérêt du développement des motos-taxis, que l'on peut analyser comme une réponse issue des citoyens eux-mêmes aux multiples contraintes qui pèsent sur les conditions d'organisation du transport urbain dans les villes africaines : mauvais état de la voirie, congestion, faiblesse de la régulation par la tutelle publique, rareté du capital à investir, important volant de main d'œuvre disponible, faible solvabilité et relative diffusion spatiale et temporelle de la demande de déplacements du fait de l'étalement urbain et des faibles densités et du sous-emploi... Ce mode de transport contribue à satisfaire les besoins de mobilité motorisée d'une partie non négligeable de la population et notamment de sa composante économiquement la plus en difficulté. Bien que fortement discuté et critiqué, ce mode, issu d'initiatives d'acteurs privés, a démontré dans les faits son utilité collective et il paraît totalement inenvisageable de l'exclure du jour au lendemain de l'offre de transport dans les villes où il s'est installé.

Néanmoins le système moto-taxi montre aussi ses limites, dans le cas des villes millionnaires tout au moins. Limites quant à la difficulté et la pérennité de l'activité tout d'abord, même si les données présentées dans cette communication ne permettent qu'imparfaitement de saisir cette dimension. Dans l'échelle des métiers du transport, les conducteurs de moto-taxi ne sont pas, loin sans faut, les mieux lotis, par l'exposition aux accidents et aux pollutions urbaines, par l'amplitude horaire et la pénibilité des conditions de travail, par une position de faiblesse vis-à-vis des propriétaires de véhicules lorsque l'exploitation commerciale leur est concédée. Limites quant aux conséquences collectives des effets externes induits ensuite (environnement, sécurité routière et santé publique, voire même, paradoxalement, congestion sur la voirie), qui deviennent de plus en plus préoccupantes au fur et à mesure que leur présence s'accroît dans les rues. Limites quant à la satisfaction même des besoins de déplacement enfin, car, si le moto-taxi répond bien à des déplacements diffus sur de courtes distances, tels que la desserte interne des quartiers enclavés, il se révèle inadapté aux longues liaisons centre/périphérie à forte demande, où d'autres modes de transport public opèrent de plus longue date, et revient sensiblement plus cher à l'utilisateur.

A cette production de service collectif « par le bas », il devient donc de plus en plus nécessaire de proposer une régulation « par le haut ». Il apparaît ainsi indispensable de mieux intégrer la composante « motos-taxis » dans l'ensemble du système de transport collectif. La réorganisation des transports urbains qui renvoie d'abord à la définition des aires de compétence des autorités politiques locales représente un vaste chantier, auquel sont confrontées toutes les agglomérations subsahariennes. Aussi n'avons-nous pas la prétention d'apporter (à plus forte raison en quelques lignes) la solution sur un quelconque mode d'action à adopter, d'autant que les problèmes à résoudre sont multiples. Certains principes importants nous semblent incontournables et devraient guider une telle réorganisation : la reconnaissance de plein droit de l'activité de transport public de personne à moto, la définition de ses aires de pertinence dans la ville, l'organisation de la profession, et plus généralement une meilleure hiérarchisation des modes de transport public au sein des villes, selon la logique développée par Sahabana (2006) : à flux massifiés, priorité aux véhicules de grande capacité (autobus ou autobus articulés sur site propre avec priorité aux intersections) ; à flux plus diffus et moins concentrés, recours aux véhicules plus petits : minibus, taxis collectifs, et motos-taxis.

Les motos-taxis ont à l'évidence une place dans les systèmes de transports urbains africains, en permettant de satisfaire la demande vers et dans les quartiers périphériques, notamment les plus enclavés, afin de réduire les trajets terminaux à pied longs et pénibles et d'améliorer les conditions d'accessibilité. Ce schéma pourrait contribuer d'une part, à réduire les nombreuses ruptures de charge dans les déplacements, et d'autre part, si les autorités parviennent à contrôler les tarifs de l'ensemble des opérateurs de transport, à limiter les dépenses de transport pour les usagers, dépenses qui représentent une forte contrainte budgétaire et un frein à la mobilité. De telles évolutions, qui peuvent nécessiter des adaptations (formation interne et redéploiement des emplois de conducteurs de motos-taxis perdus du fait de la réorganisation, par exemple), apparaissent néanmoins souhaitables dans l'intérêt collectif.

BIBLIOGRAPHIE

- AGOSSOU N. S. A., 2004, « Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n° 32, pp. 135-148.
- Association Moto-Action, Moto Action [En ligne] www.motoaction.org/moto.php (Page consultée en 03/2007).
- BOBOKONO C., DANG P. E. (2003), « 'Benskin' : les nouveaux maîtres de Douala », *Le Quotidien Mutations*, 7 octobre 2003.
- Boda boda. (s.d.). In Reference.com. *Wikipedia, the free encyclopedia*. [En ligne], <http://www.reference.com/browse/wiki/Boda-boda> [Page consultée le 2/02/2007].
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., à paraître, « Household transport expenditure in Sub-Saharan African cities: Measurement and Analysis », *Journal of Transport Geography*.
- DILLE B., 2000, *Frontière et développement régional. Impacts économique et social de la frontière Niger-Nigéria sur le développement de la Région de Konni*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques Spécialité Economie des Transports, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 297 p.
- DILLE B., 2002, « K comme Konni ou la mobilité dans une ville moyenne », in X. Godard (coord.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, Coll. Economie et développement, pp. 167-180.
- DURU J. L., 2001, *Les transports urbains de Phnom Penh à l'heure de l'ASEAN. Quel avenir ?*, Mémoire de DESS Urbanisme, Institut Français d'Urbanisme, 116 p. + annexes.
- GBAGUIDI B. D., 1998, « Rôle de la circonscription urbaine de Cotonou dans les transports urbains », communication à la conférence *Urban Transport Policy. A Sustainable Development Tool*, Le Cape, 21-25 septembre, Rotterdam, Balkema, pp. 843-848.
- GODARD X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, Collection Economie et développement, 410 p.
- GODARD X., NGABMEN H. (2002), Z comme Zemidjan, ou le succès des taxis motos, in X. GODARD (coord.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, Coll. Economie et Développement, pp. 397-406.
- HOWE J., 2003, « 'Filling the middle': Uganda's appropriate transport services », *Transport Reviews*, April-June, n°2, pp. 161-176.
- HOWE J., MAUNDER D. A. C., 2004, « Boda boda – lessons from East Africa's growing NMT industry », communication à la *10th World Conference on Transport Research*, Istanbul, 4-8 July 2004, 10 p.
- MBAYE, D., 2004, « Transport et pauvreté : les vélos taxis au Sénégal. Entre suppression et réglementation », Actes du colloque *Sitrass Mobilité et système de transport en Afrique Sub-Saharienne : Les défis de la pauvreté*, Sally, 22-24 mars 2004, Lyon, Sitrass, pp. 393-402.
- KPONHASSIA, G., 2003, Reconversions professionnelles, reconversions mentales. La reconversion des salariés ivoiriens au chômage dans le secteur des activités informelles autrefois abandonnées aux 'étrangers', in F. LEIMDORFER, A. MARIE (éds), *L'Afrique des citoyens. Sociétés civiles en chantier (Abidjan, Dakar)*, Paris, Karthala, Coll. Hommes et Sociétés, pp. 343-354.

- KOLYANG L. (2004), « Intimidations : Carton jaune aux "Bend Skineurs". Le sous-préfet de Douala IIème les met en garde contre toute participation aux manifestations politiques », *Le Quotidien Mutations*, 10 août 2004.
- LE BRIS E., 1991, « Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire », *Espaces et Sociétés*, n°65, pp. 61-81.
- MORICE A., 1981, « Les vélos de Kaolack », *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 81-83, pp. 197-210. [En ligne] www.persee.fr (Page consulté en 05/2007).
- NGABMEN H., HABYARIMANA M., EBOUMBOU JEMBA C., 2000, *Etude exploratoire sur les taxis-motos dans les villes africaines. Les "bend skin" de Douala*, Groupe Interdisciplinaire d'Etudes et de Recherche sur les Transports (Giret), Rapport pour le Ministère français des Affaires Etrangères.
- United Nations, 2004, *World Urbanizations Prospects: The 2003 Revision, Data Tables and Highlights*, New York, United Nations, 185 p.
- OYESIKU K. O., 2001, « City poverty and Emerging Mobility Crisis: The Use of Motorcycle as Public Transport in Nigerian Cities », communication à la *9th World Conference of Transport Research*, Seoul, 22-27 July, 16 p.
- SAHABANA M., 2006, *Les autobus en site propre intégral, une solution à la crise des transports dans les grandes agglomérations subsahariennes*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, mention Economie des Transports, Lyon, Université Lyon 2, 324 p.
- SAHABANA M., 2006, « Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable », communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management *Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne*, Douala, 20-24 novembre, 15 p.
- SITRASS, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport final*, Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub-Saharienne; Recherche financée par la Banque mondiale et la Commission Economique pour l'Afrique, Lyon, SITRASS, septembre 2004, 142 p. [En ligne] <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf> (Page consultée en 05/2007)
- SITRASS, 2005, *Restriction de la circulation des transports collectifs urbains sur le Pont du Wouri : impacts sur les populations*, Rapport final pour la Communauté Urbaine de Douala, Lyon, SITRASS, 111 p.
- TEURNIER P., MANDON-ADOLEHOUME B., 1994, *L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : le cas de Dakar*, Paris, INRETS-CODATU, 116 p.
- TOSSOU C. A., 1993, « Les taxi-motos urbains de Cotonou : sécurité et environnement », in Actes de la conférence Codatu *Transport urbain dans les pays en développement*, Tunis, 15-19 février, section XII, pp. 45-55.
- WAME B., 2002, « Les moto-taxis ou la danse de la mort », [En ligne] publié le 25/07/2002, www.afrik.com/article4754.html [Page consultée en février 2007].