

LES MOTOS-TAXIS DANS LES VILLES D'AFRIQUE AU SUD DU SAHARA

Lourdes Diaz Olvera (Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE- Université Lyon 2- CNRS) diaz@entpe.fr, **Didier Plat** (Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE- Université Lyon 2- CNRS) plat@entpe.fr, **Pascal Pochet** (Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE- Université Lyon 2- CNRS) pochet@entpe.fr, **Maïdadi Sahabana** (chargé d'études, Communauté urbaine de 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 mean 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 motor bike-taxi drivers, a household survey on daily travel and an on-board survey.

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

1. Introduction

L'accroissement démographique rapide des villes africaines ces dernières décennies a profondément marqué la production de l'espace urbain, par densification des zones centrales et surtout par extension des périphéries d'habitat « spontané », dépourvues d'infrastructures et services de base. Cette production de la ville « par le bas » prend 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 est symptomatique de villes marquées par la pauvreté et de capacités limitées d'intervention publique 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 a favorisé le développement d'une offre privée majoritairement artisanale. Dans ce secteur peu encadré, les opérateurs exploitant des véhicules de grande capacité sont de plus en plus concurrencés par des structures de plus petite taille, celles-ci assurant le plus souvent la quasi-totalité de l'offre actuelle de transport collectif (TC). 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.

Cette offre artisanale repose sur l'exploitation de véhicules de taille variée, parmi lesquels les berlines exploitées comme taxis collectifs régulièrement enregistrés ou clandestins tiennent une place prépondérante au sein du système de mobilité dans la plupart des villes. Plus récemment est apparue, dans plusieurs villes, une nouvelle forme de transport artisanal : 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.

Réponse « par le bas » à la crise multiforme qui frappe les villes africaines, l'essor des motos-taxis suit une certaine logique dans ce contexte (2. et 3.). L'analyse de la place actuelle des motos-taxis dans le système de mobilité invite à se poser la question de son apport réel dans la satisfaction des besoins de déplacements (4.). Enfin, nous essaierons de préciser dans quelle mesure ils peuvent améliorer ou aggraver la situation et quel peut être le rôle de la puissance publique face à ces initiatives (5.). Sont mobilisées, dans cet objectif, des analyses secondaires de

travaux de terrain menés à Douala : entretiens auprès d'habitants et de conducteurs de moto-taxi, ainsi que deux enquêtes quantitatives : une enquête auprès de 600 ménages sur la Pauvreté et la Mobilité urbaine (PMU) et une enquête embarquée (Sitrass, 2004, 2005).

2. La genèse du service moto-taxi

Si le moto-taxi urbain est de diffusion relativement récente, son ancêtre rural, le vélo-taxi, est utilisé depuis des décennies pour le transport de personnes et de marchandises, que ce soit au Bénin, au Kenya ou encore en Ouganda, sans parler du vélo-taxi de Kaolack, au Sénégal, apparu dès les années 30, à l'initiative des commerçants de la ville (Morice, 1981). C'est dans les années 70 que l'on situe l'apparition des motos-taxis en Asie comme en Afrique, au Nigeria (Oyesiku, 2001). Mais sur le continent africain, 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).

Tableau 1 : Les motos-taxis dans quelques pays d'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

* Nom utilisé tant pour les bicyclettes que pour les deux-roues moteur utilisés comme taxis

2.1. Une réponse à la pénurie

Les infrastructures et les services de base n'ont pas suivi la croissance urbaine et les besoins quotidiens de mobilité des populations périphériques vers d'autres quartiers sont en conséquence importants. Le moto-taxi apparaît comme une réponse à la conjonction d'une triple pénurie : de véhicules privés, d'infrastructures et de TC. L'acquisition et l'usage des véhicules particuliers motorisés étant trop chers eu égard aux faibles niveaux de revenus de la population, les taux d'équipement des ménages sont extrêmement bas. Le manque d'infrastructures viaires, leur mauvais état, ne permettent pas la desserte de certaines périphéries par les transporteurs. Si, dans les grandes villes, l'offre de transport est très insuffisante, dans les villes de plus petite taille, elle est le plus souvent inexistante.

Cette pénurie du transport s'est intensifiée dans deux types de situation. Le premier est la fermeture de la frontière, comme à Konni, à la frontière du Niger et du Nigeria (Dillé, 2002), ou 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, avec appels à la grève générale et opérations « ville morte », comme à Lomé, à Douala et d'autres villes camerounaises au début des années 90 (Godard et Ngabmen, 2002 ; Ngabmen et al., 2000). Dans ces situations, les véhicules de transport se voyaient empêchés de circuler et les deux-roues moteur ont profité de leur « discrétion » pour suppléer le manque de moyens de transport. Parallèlement à la pénurie des transports, l'appauvrissement des ménages a joué un rôle déterminant. La « crise », devenue structurelle, se caractérise par une forte contraction de l'emploi salarié, un important excédent de main d'œuvre, ainsi qu'une baisse continue du pouvoir d'achat des ménages. Les transports sont un secteur où les initiatives individuelles masculines sont facilement accueillies. Les « déflatés », les chômeurs plus ou moins jeunes, deviennent des conducteurs de véhicules de TC (dont des motos-taxis), ou exercent des petits métiers liés : apprentis, rabatteurs au terminus, vendeurs de carburant, mécaniciens et fabricants de pièces de rechange, laveurs de véhicules (Teurnier, Mandon, 1997, Kponhassia, 2003)¹. Mais l'appauvrissement des populations implique aussi la restriction des dépenses qui ne sont pas les plus vitales, les déplacements en transport public se voyant réduits aux plus indispensables (Diaz Olvera et al., 2007).

2.2. Des facteurs de production mobilisables

Dans ce contexte global de pénurie, l'apparition du moto-taxi dans les différentes villes est favorisée par la disponibilité des facteurs de production : véhicules, carburant et 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 personnel, qu'il provienne des unités de montage locales ou du Nigeria, ou qu'il soit importé, légalement ou non, d'Europe, du Japon et plus récemment de Chine. La disponibilité du carburant obéit au même cas de figure, soit directement 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. Ainsi les conducteurs de benderskin camerounais ont eu recours au zouazoua, carburant de contrebande venant du Nigeria et qui a fait sa percée pendant les périodes de « villes mortes ». Le carburant de contrebande, moins cher, offre un avantage comparatif, car les opérateurs de véhicules plus classiques se risquent moins à utiliser des carburants potentiellement nuisibles pour les mécaniques.

¹ A Douala, les emplois indirects pour l'ensemble du secteur des TC urbains sont estimés à plus de 15 000 (Sitrass, 2004).

Enfin, nous l'avons vu, la population en quête de travail est abondante, notamment des jeunes sans qualification professionnelle. Ce vivier de main d'œuvre a fourni des conducteurs aux propriétaires de motos destinant leur véhicule à une exploitation commerciale pour apporter un complément de revenu.

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, lors de l'apparition des premiers motos-taxis, les deux-roues moteur étaient exclusivement considérés comme mode de transport individuel. Selon les caractéristiques techniques du véhicule, l'entrée dans le métier de moto-taxi ne nécessitait parfois ni l'immatriculation de l'engin, ni la possession d'un permis de conduire.

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). Pour service rendu, les autorités le tolèrent tout en le considérant comme un mode de transport temporaire. La pratique de ce mode de transport a pu aussi représenter pour le pouvoir politique un moyen de réduire la portée des grèves appelées par l'opposition (Ngabmen et al., 2000). Dans un second temps, la concurrence que fait peser le moto-taxi sur les autres opérateurs, la force politique représentée par leur nombre, les externalités négatives induites, provoquent des réactions de diabolisation et de répression de la part des autorités publiques. Enfin, si l'existence de ce mode de transport est progressivement intégrée dans la réglementation, il existe toujours un décalage entre le contenu et l'application des décrets et arrêtés régulant la profession.

2.4. Une offre très variable selon les lieux

Comme pour les autres formes de transport artisanal, le nombre approximatif de 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 motos-taxis est le plus élevé eu égard au nombre d'habitants (un pour 20 habitants, contre un pour 40 à Kaolack, un pour 100 à Douala).

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

	Parc de motos-taxis (estimation)	Source
Bénin Cotonou	50 000	Godard, Ngabmen, 2002
Cameroun Douala	22 000	Sitrass, 2004

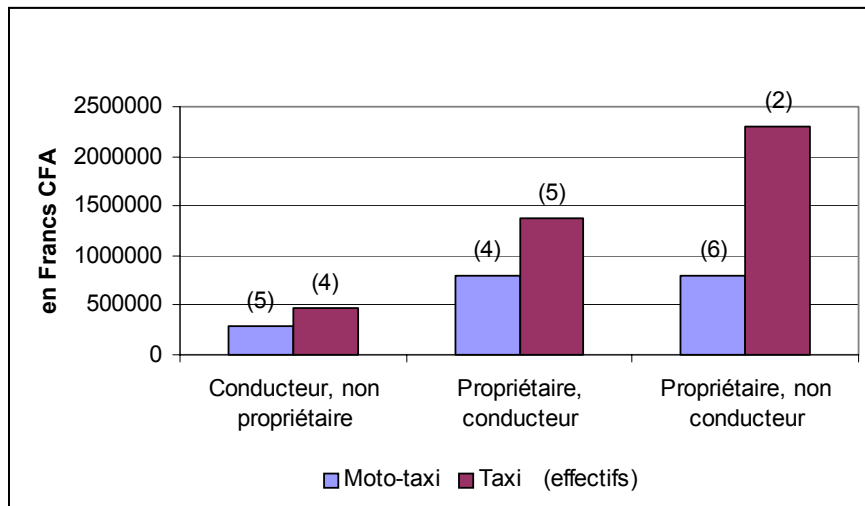
Sénégal Kaolack	6 000	Mbaye, 2004
Ouganda	70 000	Howe, Maunder, 2004

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, écrits ou non. 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. Ce dernier a pour obligation de rapporter chaque semaine une somme fixée. Toutes les dépenses inhérentes à l'activité sont à sa charge, le propriétaire se contentant d'encaisser le montant contractuel. Dans certains cas (systèmes du « travailler-payer »), au bout d'une période arrêtée à l'avance, la moto appartient au conducteur. Lorsque tout se passe bien, la rentabilité est très bonne pour l'investisseur, puisque 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 avec des coûts d'entretien de plus en 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 citadins 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 PMU (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 motos-taxis en 2003 (contre 9000 en 1997), le nombre de conducteurs ne saurait dépasser 30 000 sur les 43 000 que compterait l'ensemble du secteur des transports urbains. Selon cette enquête (une vingtaine de conducteurs de motos-taxis repérés), le profil-type du conducteur est un homme de moins de 35 ans, dans l'activité depuis moins de 3 ans, généralement scolarisé au moins jusqu'au premier cycle du secondaire.

Les revenus fournis par l'activité de bendskin, estimés par l'enquête et par entretiens, sont faibles, à peine supérieurs au salaire minimum légal (282 000 Fcfa/an) pour les conducteurs non propriétaires (Figure 1). Pour les conducteurs ou les propriétaires, l'activité est bien moins rémunératrice qu'un taxi collectif.

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



Source : Enquête PMU à Douala

L'activité de moto-taxi est également plus pénible que celle de taxi collectif. L'activité, généralement le fait d'une seule personne travaillant toute la journée avec l'engin, n'obéit bien entendu pas au droit du travail. Le conducteur de moto-taxi est exposé au climat difficile, aux gaz d'échappement, et surtout aux risques d'accidents. Au Bénin, plus de 30 % des patients admis aux urgences de l'hôpital de Cotonou étaient dus à des accidents de zémidjans (Agossou, 2004) ; à Douala, le pavillon des urgences de l'hôpital Laquintinie a été rebaptisé bendskin car il accueille entre cinq et dix accidentés chaque jour (Wamé, 2002)... Si c'est la méconnaissance et le non-respect du code de la route qui sont surtout dénoncés, les conducteurs de bendskins et leurs passagers sont également plus vulnérables que les automobilistes. Sur les axes à fort trafic, les conducteurs de motos, en tentant de se faufiler dans la circulation ou en grillant les feux, s'exposent eux-mêmes et leurs passagers fortement.

Autre problème majeur pour la collectivité, la pollution atmosphérique et sonore est due au mauvais état mécanique des motos, à la mauvaise qualité du carburant, à la conduite agressive des opérateurs et au nombre élevé de véhicules en circulation. Les motos en service, bien que de plus en plus récentes, n'en restent pas moins des mécaniques bon marché, mal réglées et très polluantes, surtout si le carburant est de mauvaise qualité². Aux heures de pointe, ce sont de véritables brouillards de fumée qui couvrent les principaux axes de la ville, irritant les yeux et causant des problèmes respiratoires.

Dans une perspective de planification et d'élaboration d'une politique des transports urbains, les enjeux environnementaux et de santé publique soulevés par ce mode de transport sont

² 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).

considérables. Ces effets externes sont, à l'évidence, insuffisamment pris en compte dans l'évaluation globale du « système bendskin ».

4. Usagers et usages des bendskins à Douala

Forte disponibilité de l'offre, rapidité du mode, service porte à porte, adaptation à une voirie difficile et tarifs raisonnables, les points forts des bendskins ressortent de l'analyse des usagers des bendskins à Douala, de leur mobilité et de leurs opinions.

4.1. Des usagers très divers

Le premier enseignement de l'enquête PMU est la grande popularité de ce mode :

- en semaine, le bendskin intervient dans 9 % des déplacements (marche à pied incluse), pour un tiers des déplacements en TC, ce qui en fait le second mode de transport public après le taxi, lequel assure plus de la moitié des déplacements TC. Les déplacements combinés bendskin – taxi collectif représentent 8 % des déplacements TC ;
- deux enquêtés (de plus de 10 ans) sur trois citent le moto-taxi comme l'un des modes qu'ils utilisent le plus ;
- 26 % l'ont utilisé au moins une fois la veille (en semaine), soit comme mode de transport principal, situation la plus fréquente, soit pour effectuer un trajet terminal avant ou après avoir pris un taxi collectif ou un bus³ ;
- parmi les usagers des TC la veille, 48 % ont utilisé au moins un bendskin ;
- parmi les actifs travaillant hors du domicile, entre un sur trois (hommes) et deux sur cinq (femmes) déclarent utiliser le moto-taxi pour se rendre au travail ;
- parmi les usagers des bendskins en jour ouvrable, 54 % sont des hommes, 70 % pouvant être classés dans la population active ;
- les pauvres⁴ représentent 52 % des usagers des motos-taxis. Ils sont plutôt jeunes (28 ans en moyenne), majoritairement des femmes (57%). Ce groupe compte un peu plus d'individus sans activité rémunérée que la moyenne ;
- mais le bendskin attire également des populations moins défavorisées. Ce sont alors presque exclusivement des actifs, plus âgés (34 ans en moyenne) et majoritairement masculins (66 %).

Le second trait saillant est le fait que l'utilisation du mode se traduit par une mobilité élevée. Les usagers des bendskins se déplacent plus que les autres usagers TC, surtout les hommes actifs. Ce surplus de déplacements suggère que ce mode de transport répond à des besoins non satisfaits, plus qu'il ne remplace un autre mode collectif (Tableau 3). La moitié de la mobilité des usagers

³ 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 citoyens 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).

des bendskins est assurée par les transports publics, dont les trois quarts par les motos-taxis, seuls ou combinés avec le taxi collectif. Pour les étudiant(e)s, ce dernier type d'usage est particulièrement notable.

Tableau 3 : La mobilité des utilisateurs des bendskins et des transports publics en jour ouvrable

	Mobilité	% de la mobilité			% du transport public		
		Marche à pied	Bendskin*	Transp. public	Bendskin	Bendskin + taxi coll.	Taxi collectif
Usagers des bendskins							
Etudiant(e)	5,2	58	37	41	56	34	10
Femme active	5,1	48	40	51	68	10	20
Femme inactive	4,8	48	35	48	62	10	27
Homme actif	5,8	43	38	52	58	16	23
Homme inactif	4,8	45	38	55	61	9	31
Ensemble usagers moto-taxi	5,4	47	38	50	61	16	21
Usagers des transports collectifs							
Etudiant(e)	5,0	58	13	40	21	13	60
Femme active	4,9	45	21	54	34	5	57
Femme inactive	4,6	48	17	51	28	5	64
Homme actif	5,3	43	23	54	34	9	50
Homme inactif	4,4	46	18	53	31	4	58
Ensemble usagers transports publics	5,0	47	20	50	31	8	56

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

4.2. Deux grands types d'usage

⁴ 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, 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.

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 courts, 16 mn en moyenne, et 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 de 20 %). Le travail motive deux déplacements sur cinq, le reste se répartissant entre les déplacements liés aux activités domestiques et la sociabilité.

Les déplacements pour lesquels le moto-taxi assure un trajet terminal sont plus longs (40 mn en moyenne), plus complexes (2,8 trajets) et la quasi-totalité (98 %) concerne des liaisons de « long cours », entre le quartier du domicile et des quartiers lointains. Le poids de la sphère professionnelle est déterminant (plus de la moitié pour le travail, près d'un cinquième par les études), mais la sociabilité motive encore plus de 20 % des déplacements.

Le moto-taxi, seul ou combiné, fournit ainsi des services non couverts par les autres modes de transport, particulièrement par le taxi collectif :

- 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 autres TC⁵ ;
- trajets terminaux de déplacements très longs et pour lesquels il n'y a pas de moyen de transport direct et rapide.

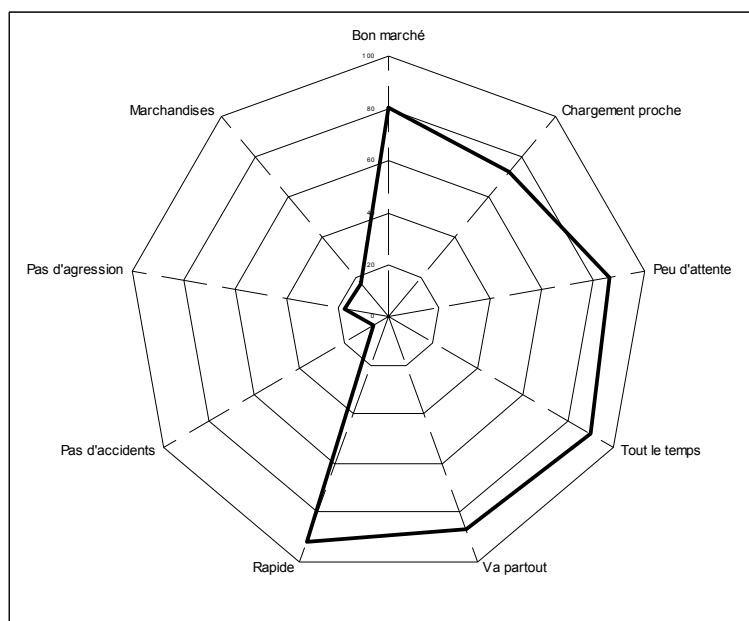
Dans les deux cas il s'agit bien de déplacements ou de trajets de relative proximité, qui mettent en évidence la disponibilité, la souplesse et la rapidité du moto-taxi, qualités apparaissant nettement au travers des opinions exprimées par les utilisateurs doualais.

4.3. Le *bendskin* vu par ses usagers

A Douala, le *bendskin* permet de se rendre dans des endroits inaccessibles aux autres véhicules. Une vendeuse de rue 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 ». Trois quarts des citoyens pauvres utilisant fréquemment ce mode estiment que le point de chargement est proche de leur domicile et près de 90 %, qu'il va partout (Figure 2). Seul bémol, 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, domicilié à Bépanda Petit Wouri).

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

⁵ En jour ouvrable, les déplacements en taxi collectif durent en moyenne 26 mn (10 mn de plus que la durée moyenne en *bendskin*), du fait notamment de la nécessité de trajets terminaux à pied.



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

S'il peut être qualifié de degré zéro du transport collectif car limité – théoriquement... – à 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 ; aussi pour plus de 90 % de ses usagers, est-il jugé rapide, alors qu'aucun autre mode de transport public ne récolte une majorité d'opinions favorables sur ce thème. Enfin, il semble plus disponible, au long de la journée, et en termes d'attente, que les autres modes de transport public tout en fournissant un service de porte à porte : « [Au] retour du marché, je prends le bendskin (...) parce que c'est (...) plus rapide et surtout que ça me laisse directement à la maison » (commerçante du marché central et habitant en périphérie). En effet, les bendskins se trouvent disséminés en peu partout dans la ville. Certains se spécialisent dans la desserte des périphéries et assurent les trajets terminaux. D'autres ne se limitent à aucune zone de la ville et se regroupent en différents points de chargement, tant dans le centre que dans des quartiers périphériques.

Quant au coût pour l'utilisateur, il est inférieur à celui des autres TC, de l'ordre d'un tiers par rapport aux taxis collectifs (respectivement 122 Fcfa contre 185 Fcfa selon l'enquête PMU). Pour plus de 80 % des citoyens pauvres qui l'utilisent, le bendskin est bon marché, et apparaît loin devant le taxi collectif, le minibus ou encore le taxi clandestin. Certes, « les bendskins, c'est pour les courtes distances ; quand c'est déjà un peu long, là ils sont un peu chers » (habitant de Bonabéri), « le bendskin, c'est bon seulement pour les courtes distances, surtout pour entrer dans les quartiers » (vendeuse habitant à Bepanda Yoyong). 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 de véhicule.

Si les opinions sur les motos-taxis sont très positives sur nombre d'aspects, à l'inverse, les enquêtés sont unanimes pour souligner les risques d'accidents et d'agressions. 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] » (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 entraînent dans des zones isolées pour les dépouiller.

Enfin, très rares sont ceux qui considèrent que l'on peut transporter des marchandises en bendskin, résultat 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, à Konni, la disponibilité du moto-taxi, sa rapidité et son caractère bon marché, en permettant des approvisionnements fréquents au Nigeria, évitent aux commerçants d'avoir à garder des stocks importants pour leur activité (Dillé, 2000).

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

Le vide dans la réglementation et les besoins de transport mal satisfaits ont contribué à une augmentation démesurée du nombre de motos-taxis de telle manière que les autorités ne peuvent désormais les ignorer. Si elles reconnaissent l'existence de ce mode de transport dans le système urbain, elles souhaitent aussi son organisation et son encadrement par les différentes institutions locales. Ainsi, 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, mais l'arrêté réglementant précisément les conditions d'exploitation n'avait pas encore été publié en 2004 (Mbaye, 2004).

La plupart des villes se trouvent dans cette phase de reconnaissance, plus ou moins avouée, de ces opérateurs, 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 les organisations professionnelles sont peu représentatives et contestées. 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 redouté par la population et par les forces de police car leur manque d'organisation formelle ne les empêche 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, comptant nombre de jeunes déçus par les décideurs actuels, ont un certain poids politique. Il ressort de nos travaux de terrain une méfiance certaine des autorités centrales vis-à-vis de cette profession ; une part 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 ». L'attitude des élus locaux peut être différente, les maires des communes d'arrondissement, élus au suffrage universel, essayant plutôt de capter cette force politique. Certains élus doualais affichent ainsi 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 vision globale des transports urbains, d'où 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. Le manque de coordination conduit souvent à des mesures mal adaptées ou contradictoires voire à une absence de décision (Sitrass, 2005).

- Le délai pour la publication des textes administratifs nécessaires à l'application des réglementations est trop long, quand ils sont publiés. De plus, le respect des réglementations est difficile à imposer, tant du fait du refus des opérateurs que de la banalisation des pratiques de corruption. Enfin, certaines réglementations sont difficilement applicables. Par exemple, le port obligatoire du casque pour le passager se heurte pêle-mêle aux questions de rentabilité de l'activité, au refus de la clientèle féminine, aux questions d'hygiène et de santé publique.

6. Des réponses individuelles à l'intérêt collectif, du « système 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 des citoyens eux-mêmes aux multiples contraintes qui pèsent sur l'organisation du transport urbain : 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, 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. Bien que fortement discuté et critiqué, ce mode, issu d'initiatives privées, a démontré dans les faits son utilité collective et il paraît totalement inenvisageable de l'exclure de l'offre de transport dans les villes où il s'est installé. Déplacements courts et trajets terminaux dans des zones en mal de desserte par les autres TC, les motos-taxis assurent une offre complémentaire aux services existants. Les atouts de ce mode ne doivent se lire uniquement en fonction de la pénurie de transport ou de son caractère bon marché ; ses usagers ne se recrutent pas seulement parmi les pauvres mais comptent dans leur rang nombre d'actifs à revenu médian, attirés par son caractère pratique et rapide.

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 sont parmi les moins bien lotis : forte exposition aux accidents et à la pollution, amplitude horaire élevée et conditions de travail pénibles, position de faiblesse vis-à-vis des propriétaires de véhicules ;

- limites quant aux conséquences collectives des externalités induites 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 et plus coûteux pour 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 » afin de mieux intégrer la composante motos-taxis dans l'ensemble du système de transport public. 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, 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 toutefois incontournables et devraient guider une telle réorganisation : reconnaissance de plein droit de l'activité de transport public de personne à moto, définition de ses aires de pertinence dans la ville, organisation de la profession et professionnalisation de l'activité. Cette réorganisation nécessite une réflexion d'ensemble visant à 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 leur 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 améliorer la mobilité, 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 constituent l'un des principaux freins 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, 135-148.
- Association Moto-Action, Moto Action [En ligne] www.motoaction.org/moto.php (Page consultée en 03/2007).
- Bobiokono C., Dang P.E., 2003, 'Benskin' : les nouveaux maîtres de Douala, *Le Quotidien Mutations*, 7 oct.
- 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., 2007, à paraître, Household transport expenditure in Sub-Saharan African cities: Measurement and Analysis, *Journal of Transport Geography*.
- Dillé 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, Univ. Lyon 2, 297 p.
- Dillé 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, 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. + ann.
- 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 Cap, 21-25 sept., Rotterdam, Balkema, 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, Coll. 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, 397-406.
- Howe J., 2003, 'Filling the middle': Uganda's appropriate transport services, *Transport Reviews*, n°2, 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 juillet, 10 p.
- Mbaye D., 2004, Transport et pauvreté : les vélos-taxis au Sénégal. Entre suppression et réglementation, in *Actes du colloque Sitrass Mobilité et système de transport en Afrique Sub-Saharienne : Les défis de la pauvreté*, Lyon, Sitrass, 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, 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.
- Le Bris E., 1991, Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, *Espaces et Sociétés*, n°65, 61-81.
- Morice A., 1981, Les vélos de Kaolack, *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 81-83, 197-210. [En ligne] www.persee.fr (Page consultée 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 Min. français des Affaires Etrangères.
- United Nations, 2004, *World Urbanizations Prospects: The 2003 Revision, Data Tables and Highlights*, New York, ONU, 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 juillet, 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, Univ. 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 nov., 15 p.

Sitrass, 2004, Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport final, Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub-Saharienne, Recherche pour la Banque mondiale et la Commission Economique pour l'Afrique, Lyon, SITRASS, sept., 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-Adoléhoume 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 Codatu Transport urbain dans les pays en développement, Tunis, 15-19 fév. section XII, 45-55.

Wamé B., 2002, Les moto-taxis ou la danse de la mort [En ligne] publié le 25/07/2002,
www.afrik.com/article4754.html