

LE TAXI AUTO, UN MODE DE TRANSPORT URBAIN EN REGRESSION DANS LES VILLES DE L'AFRIQUE CENTRALE ET DE L'OUEST : LE CAS DE LA VILLE DE GAROUA AU CAMEROUN.

Abdoulkarim Sadou (Doctorant, Département d'Histoire, Faculté des Arts et Sciences Humaines, Université de Ngaoundéré) abdou_sadou@yahoo.fr

RESUME

Garoua est l'une des agglomérations les plus importantes du Cameroun après Douala, Yaoundé et Bafoussam. Le taxi auto y est cependant depuis plus de vingt (20) ans progressivement supplanté par le taxi moto. La régression se caractérise par une baisse de la recette, du rythme des immatriculations et un changement de zone d'activités qui passe du centre urbain à la zone périurbaine voire rurale. Cette chute est l'une des marques qui caractérisent spécifiquement beaucoup de villes d'Afrique centrale et de l'ouest. Les investigations menées à Garoua sur le déclin de ce mode de transport révèlent le rôle des pouvoirs publics qui accordent leur priorité et financement à d'autres modes de transport urbain que sont le bus et le taxi moto. IL y a aussi le coût d'investissement élevé du véhicule, les charges fiscales et d'entretien importantes, la mauvaise qualité des prestations de nombreux chauffeurs, la structure urbaine défavorable à la circulation du taxi auto etc. Le retour du taxi à son cadre originel qui est la ville passe par une action conjuguée des décideurs, des opérateurs économiques et des usagers de ce secteur.

Mots clés : Taxi auto, Taxi moto, Transport urbain, Garoua.

I – LE DECLIN DU TAXI AUTO A GAROUA

Dès les lendemains de l'indépendance du Cameroun intervenue en 1960, le taxi auto était l'unique moyen de transport en commun connu dans la ville de Garoua¹. Son fonctionnement consistait à sillonner la ville pour ramasser des clients stationnés le long de la route et les déposer aux destinations proposées moyennant une contrepartie. En principe quatre (04) personnes suffisent pour faire le plein de passagers.

Cependant, compte tenu du fait que le nombre de taxis était faible par rapport à la clientèle, la pratique de surcharge était devenue courante si bien qu'il n'est pas rare de voir un taxi auto avec à son bord huit (08) à neuf (09) personnes². Dès le début des années 1980, avec l'entrée en scène de façon clandestine d'un nouveau mode de transport urbain, le taxi moto en l'occurrence, l'on constate un ralentissement de l'activité dans le secteur du taxi auto. Ce ralentissement se traduit par la baisse du chiffre d'affaires et de la recette journalière. En effet, avant l'arrivée des motos dans le transport urbain, un conducteur de taxi auto réalisait au moins 25000FCFA de recettes par jour. Mais depuis l'arrivée des motos, ce montant est descendu à 13000FCFA³. Tous les chauffeurs de taxi auto rencontrés à Garoua reconnaissent que leur chiffre d'affaires a considérablement baissé. En guise d'exemple, Monsieur Bouba, 41 ans ancien chauffeur et propriétaire de taxi se rappelle qu'au mois de décembre 1993, il n'avait réalisé que 360000FCFA de recette mensuelle ; en janvier 1994, il s'était retrouvé à 299000FCFA alors qu'en temps normal, il aurait dû avoir au mois 750000FCFA.

Cette réduction du chiffre d'affaires est la conséquence de la baisse de la recette journalière. Ainsi, les propriétaires de taxi auto au lieu de percevoir au moins 10000FCFA à la fin de la journée, se retrouvent le plus souvent avec 5000FCFA⁴. La réduction du chiffre d'affaires et de la recette journalière montrent que la clientèle a baissé.

Cette situation sur le plan institutionnel, se caractérise par un ralentissement dans le rythme d'immatriculations des portières de taxi auto, ralentissement qui lui-même traduit la baisse des investissements dans ce secteur de transport. Les chiffres contenus dans le tableau ci-dessous qui

¹ Souleymanou Koraou, 69 ans, 1^{er} Président du syndicat national des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau régional du Nord-Cameroun, Entretien du 25 mars 2005 à Garoua

² Ousmanou Manou, 64 ans, 1^{er} Secrétaire général du syndicat national des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau régional du Nord-Cameroun, Entretien du 27 février 2007 à Ngaoundéré

³ Mohamadou Ahidjo Dawa, 54 ans, Actuel Président du syndicat des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau provincial de l'Adamaoua, Entretien du 25 février 2007 à Ngaoundéré

⁴ Abdoulaye, 68 ans, Ancien propriétaire de taxi auto, Entretien du 26 mars 2007 à Garoua

exprime le rythme d'immatriculations des portières de taxi de novembre 1988 à mars 2007 sont, assez révélateurs du déclin de l'activité du taxi auto.

Tableau 1 : Evolution du rythme des immatriculations des portières de taxi

198	198	199	199	199	199	199	199	199	199	199	199	199	200	200	200	200	200	200	200	200
8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	
213	124	118	112	109	30	148	16	30	39	40	68	11	17	38	41	48	34	25	03	

Source : synthèse réalisée par Abdoul Karim et Boubakari Siddiki (Agent d'Appui au Bureau de Transport de la Communauté Urbaine de Garoua) sur la base de données recueillies dans le registre auxiliaire de suivi immatriculation des portières de taxi.

Il ressort de ce tableau une évolution en dents de scie. Dans l'ensemble, on note une régression considérable du nombre d'immatriculations allant de 213 taxis immatriculés en 1988 à 03 seulement en mars 2007. Par ailleurs, entre 1988 et 1995, c'est-à-dire avant la légalisation de l'activité de taxi moto, le nombre d'immatriculations est resté à 03, excepté l'année 1993. Mais à partir de 1995, il descend à 02 jusqu'en 2006, puis baisse davantage à 01 de janvier à mars 2007. Le paradoxe cependant est que la demande en transport urbain croît de façon exponentielle sous l'effet conjugué de l'explosion démographique et de l'extension spatiale. Ainsi, d'une bourgade vers la fin du XVIIIe siècle, la ville de Garoua a subi des transformations importantes sur les plans politique, culturel et économique pour devenir dès les années 1900 la capitale du Nord - Cameroun⁵. Depuis 1901 la ville connaît des changements progressifs et importants qui le placent aujourd'hui parmi les quatre premières villes du Cameroun.

Sur le plan démographique, Garoua, dont la population était estimée à 5000 habitants⁶ en 1901 a subi au fil des années une explosion remarquable telle que le relèvent les différents dénombrements effectués par l'administration et consignés dans le tableau suivant :

⁵ Mohamadou, et Bassoro, A, *Garou : Traduction historique d'une cité peuhle du Nord-Cameroun*, CNRS, Paris, 1980, P21

⁶ Simeu Kamdem, M, «Garoua, une métropole régionale au Nord-Cameroun», Thèse de 3^{ème} cycle, Université de Yaoundé, 1985, P32

Année	Population
1901	5000
1916	10000
1961	18500
1968	28974
1970	32000
1976	63900
1980	90000
1988	125000
2005	362000

Tableau 2 : Evolution
ville de Garoua de 1901 à

démographique de la
2005.

Source : Synthèse réalisée à partir de différents dénombrements de la population effectuée par l'administration.

Il ressort de ce tableau une croissance continue de la population, avec une accélération à partir des années 1970. En six ans (1970 à 1976) on relève le doublement de la population, avec un taux d'accroissement annuel de 15% qui se situe au-delà des performances démographiques de la ville de Douala et de Yaoundé qui sont respectivement de 08% et de 09%⁷.

A l'origine de cette forte croissance, il faut signaler l'accroissement naturel et le flux migratoire. En moyenne le taux d'accroissement est estimé à 3,2% par an depuis 1960 (Chiffre des recensements de 1976). La frange la plus importante de cette dynamique démographique est celle

⁷ Simeu Kamdem, M, Op. Cit. P.246

des adultes (20 à 59 ans) avec, dans la balance, 40,7% d'importance. L'apport migratoire explique dans une large mesure cette forte croissance. En provenance de l'étranger et de l'intérieur du pays, ces migrants sont estimés à 50% de la population totale⁸. La ville de Garoua qui, du fait de son importance démographique va connaître une extension spatiale aussi rapide favorisée par son assiette topographique et la situation géographique, accueille sans grande difficulté l'extension du tissu urbain et les équipements socio collectifs.

Les manifestations de cette extension urbaine sont respectives d'un certain nombre d'étapes depuis 1960. A partir de cette année, et ces près de 6 ans après, il n'y a pas de modifications sensibles de l'environnement urbain. Au sud-ouest de la ville s'installent la CICAM et l'usine d'égrenage du coton ; au nord, la Procure des missions et ce qui sera plus tard le Lycée classique ; sur le rebord Sud, le marché, l'hippodrome et la banque centrale se sont installés. Ce timide décollage va s'intensifier entre 1966 et 1973, période où le tissu urbain verra ses vides résiduels comblés dans les quartiers centraux (foulbéré 1 koléré...) des constructions modernes émergent çà et là. Un indicateur non négligeable de l'urbanisation est la création de la zone industrielle, où sont installés les entrepôts de la SODECOTON et de la savonnerie industrielle. Les lotissements résidentiels sont enclenchés par la création du quartier "plateau" renforçant ainsi l'extension de la ville dans sa partie Nord.

L'accélération de l'extension spatiale entre 1973 et 1980 va ouvrir la ville aux zones périphériques. C'est suite à la poussée démographique très remarquable de cette période que la recherche parfois anarchique de nouveaux habitats va s'étendre sur des kilomètres. C'est ainsi que sortiront des fonds baptismaux les quartiers "Poumpoumré, Roundé adja au nord, Ouro-hourso", "Ouro-kanadi" au Sud. Entre 1980 et 1983, le souci d'aménagement du territoire a entraîné le déguerpissement et le recasement de certaines populations, avec pour conséquence l'extension de la ville vers l'ouest (Djamboutou).

En résumé, la ville de Garoua a vu son extension spatiale subir une forte accélération entre 1973 et 1980. En sept ans, la superficie de la ville a doublé, passant de 338 ha en 1962 à 1800 ha en 1979 et à 2500 ha en 1980. Ce développement démographique et spécial n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement du centre urbain. En trois décennies, le périmètre de la ville a été multiplié par 8, ce qui a entraîné l'émergence des problèmes tels l'insuffisance des équipements collectifs ou l'allongement des distances entre les différents quartiers de la ville⁹, des

⁸ MINEPAT, Recensement général de la population et de l'habitat, Avril 1976.

⁹ Simeu Kamdem, M, Op. Cit, P.267

contraintes dans les déplacements et la nécessité d'une réponse à la demande désormais importante et pressante en matière de transport.

Pendant que la demande en transport urbain s'accroît, on relève, non seulement la baisse de l'investissement dans la filière de taxi auto, mais aussi une variation dans son champ de couverture. Essentiellement urbain, ce champ s'étend à la zone semi urbaine et se spécialise sur des itinéraires des villes avec ses périphéries. Des investigations menées dans ce sens ont permis de faire un constat résumé dans le tableau suivant:

Itinéraires	Nombre de taxi	Distance	Tarif	Tour de la marche
Garoua-Adoumri	/	50km	/	
Garoua-Ngong	67	40km	700fcfa	
Garoua-Djeyfatou	/	33km	/	
Garoua-Nakon	/	17km	/	
Garoua-Pitua	55	15km	300fcfa	
Garoua-Gashiga	20	14km	400fcfa	
Garoua-Djalingo		13km	/	

Garoua-Aéroport	10	Par négociation	

Source : Synthèse réalisée par nos soins à travers des enquêtes menées à Garoua

Il découle effectivement de ce tableau un changement de zone de couverture de taxi auto. Aujourd'hui, il est fonction d'itinéraires définis essentiellement vers les zones se trouvant hors du centre urbain, au delà de 10km.

Il faut ensuite remarquer que dans l'ensemble, quelques facteurs justifient cette préférence des zones éloignées de la ville, en particulier les jours du marché périodique, moment où la clientèle est très nombreuse. Entre autres facteurs, il y a la demande qui est importante, les coûts de transport intéressants, la mobilité facile sur les axes bitumés comme la ligne Garoua-Pitoa ou encore Garoua-Ngong¹⁰. Pour aller de Garoua à Ngong long de 40km, le taximan parcourt en moyenne 30mn. Ainsi en une journée, il peut effectuer 10 tours, avec une recette moyenne de 2800fcfa par déplacement sans surcharge. Le tableau ci-dessus le montre bien si l'on tient compte du nombre de taxi autos (67) qui assurent la desserte Garoua-Ngong. Cependant sur les itinéraires non bitumés tels que Garoua-Gashiga, Garoua-Adoumri ou Garoua-Nakon, il n'y a pas d'engouement manifeste justement à cause de la mauvaise qualité des routes¹¹.

En somme, malgré une croissance démographique avérée et une extension urbaine phénoménale, la ville de Garoua, depuis la fin des années 1980, a vu son parc de taxis diminuer de façon drastique, si bien que le reste de taxi autos en circulation ne dessert que les zones périurbaines et rurales. Cette situation atypique se doit à des causes qu'il serait judicieux de traiter.

II- LES CAUSES DU DECLIN DE TAXI AUTO DANS LA ZONE URBAINE

Parmi les causes qui expliquent le déclin de l'activité de taxi auto en milieu urbain, il y a le coût d'investissement élevé. L'achat d'une voiture neuve susceptible d'être mise en circulation au titre de taxi varie entre 10 et 14 millions de FCFA¹². De surcroît, les charges d'exploitation d'une auto sont importantes. Le taxi auto consomme en moyenne 20 litres de carburant par jour alors que la

¹⁰ Boubakari, 39 ans, Chauffeur et propriétaire de taxi, Entretien du 28 mars 2007 à Garoua

¹¹ Sabo Ibrahim, 42 ans, Chef de gare de taxi auto, Entretien du 28 mars 2007 à Garoua

¹² Ahmadou Abdoulaye, 54 ans, propriétaire de taxi auto, Entretien du 25 mars 2007 à Garoua

moto n'en consomme que 5 litres¹³. Les pièces de recharge aussi sont rares et plus chères, pendant que ces charges sont moins importantes dans le cas de la moto. A titre d'illustration, un cardan de taxi coûte 40.000fcfa en moyenne et n'est pas disponible sur place pendant que le bloc cylindre - piston d'une moto coûte 28500FCFA et se trouve partout dans les échoppes de pièces de recharge¹⁴. IL apparaît donc que pendant que les coûts d'investissement et les charges d'exploitation sont importants, il y a une baisse continue du chiffre d'affaires. En clair il se crée un manque à gagner.

En outre, l'action des pouvoirs publics qui milite en faveur du développement des modes de transport urbain concurrents est aussi un facteur non négligeable de son déclin. L'Etat légalise en 1995 l'activité de transport par moto qui est un mode concurrent jadis dans la clandestinité. Ce feu vert réglementaire va encourager le développement extraordinaire de ce mode de transport qui va croître avec une célérité impressionnante. A cela s'ajoute le laxisme dans l'application des textes régissant l'activité de taxi moto. En effet, sur plus de 4000 taxis motos en circulation dans la ville de Garoua, seulement 853 respectent les prescriptions légales¹⁵.

De surcroît, afin de palier aux insuffisances de la moto comme taxi notamment dans le transport des personnes invalides, du troisième âge, des malades, des femmes enceintes etc., la Communauté Urbaine de Garoua met en circulation quatre bus¹⁶, ce qui défavorise davantage le taxi auto. Depuis leur mise en circulation en avril 2004, ces bus assurent le transport en commun dans la zone urbaine sur les itinéraires suivants :

- Camps chinois - gare marchandise
- Djamboutou - port sur la Bénoué
- Hôtel de ville – Nassarao
- Port sur la Bénoué - base aérienne

Le prix du billet est fixé à 100FCFA. A ce cela s'ajoute le fait que les frais de mise en circulation de façon légale d'un taxi auto s'accroissent considérablement. Ainsi les frais d'assurance sont passés de vingt six mille FCFA (26000FCFA) pour deux mois, à cinquante quatre mille FCFA (54000FCFA). Pour deux mois, la licence de transport est passée de huit mille cinq cent FCFA

¹³ Hama Adama, 36 ans, chauffeur de taxi auto, Entretien du 26 mars 2007 à Garoua

¹⁴ Mohamadou Ahidjo Dawa, 54 ans, actuel Président du syndicat des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau provincial de l'Adamaoua, Entretien du 24 février 2007 à Ngaoundéré

¹⁵ Mohamadou, 34 ans, Chef du bureau des transports à la communauté urbaine de Garoua, Entretien du 25 mars 2007 à Garoua

¹⁶ Ibrahima Bayero, Chef service comptable à la Communauté urbaine de Garoua, Entretien du 25 mars 2007

(8500FCFA) à vingt mille quatre cent FCFA (20400FCFA), la carte bleue de dix sept mille FCFA (17000Fcf) à vingt six mille cinq cent FCFA (26500FCFA)¹⁷.

Si à ces dépenses, on ajoute le coût du carburant qui est allé croissant, on comprend les raisons du déclin du taxi auto. En 1986 en effet, le litre du carburant à la pompe coûtait 175FCFA, avec une consommation moyenne de 20 litres par jour et par véhicule soit 3500FCFA. En 2007, le litre de carburant est passé à 570FCFA, soit 11400 Fcfa les 20 litres nécessaires à un taxi auto pour son fonctionnement journalier. Ce facteur entraîne l'augmentation du tarif de ramassage de taxi auto qui est passé de 50Fcf dans les années 1980 à 200fcfa de nos jours en journée et 300FCFA dans la nuit¹⁸.

En outre, l'existence d'une structure urbaine peu favorable à la circulation du taxi auto vient davantage renforcer son déclin. Ainsi, la ville de Garoua, malgré son développement démographique et spatial, se caractérise par l'absence d'un plan d'ensemble. Il en résulte une organisation anarchique des quartiers traditionnels. La circulation y est difficile à cause de l'insuffisance et de l'exiguïté des voies. On y trouve plutôt des ruelles appelées ici « Loungou », qui sont « d'étroits passages sinueux et irréguliers entre les groupes de sarés juxtaposés dont elles épousent les contours; tantôt s'étranglant en simples sentiers, tantôt s'épanouissant en placettes ou en terrains vagues, elles se terminent maintes fois en culs-de-sac »¹⁹. Dans ces conditions, de nombreuses concessions sont éloignées des routes carrossables. Elles sont enclavées et ne peuvent donc être accessibles qu'aux piétons, vélos et motocyclettes.

L'activité de taxi auto va enfin connaître un obstacle lié à un contrôle excessif des policiers. Quelque soit la situation du taxi, le laissez-passer est conditionné par un billet de banque qu'il faut payer à tout contrôle²⁰.

Ces facteurs ont inexorablement entraîné le déclin de l'activité de taxi auto dans la ville de Garoua, avec comme corollaire la montée en puissance du taxi moto. Cependant le taxi moto va aussi montrer ses limites qui sont essentiellement liées à l'insécurité et au manque de confort. Aujourd'hui, il se manifeste un besoin réel de retour de taxi auto dans le circuit du transport urbain. Mais ce retour pour être durable appelle des solutions appropriées.

¹⁷ Souleymanou Koraou, 69 ans, 1^{er} Président du syndicat national des exploitants des taxis du Cameroun, Bureau régional du Nord-Cameroun, Entretien du 27 mars 2007 à Garoua

¹⁸ Ahmadou Moustapha, 38 ans, ancien chauffeur de taxi auto, Entretien du 28 mars 2007 à Garoua

¹⁹ Vennetier, P, *Les villes d'Afrique tropicale*, Masson, Paris, 1976, P.94.

III- SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA REMISE EN CIRCULATION DE TAXI AUTO DANS LE CIRCUIT URBAIN

Etant donné que les causes ayant conduit au déclin de l'activité de taxi auto relèvent de la responsabilité de tous les acteurs directement ou indirectement impliqués, les solutions à mettre en œuvre pour la restauration de cette activité engagent plus ou moins tous ces acteurs.

D'abord, il serait judicieux de mettre sur pied un cadre institutionnel incitatif susceptible de mettre en confiance les investisseurs. Il en sera ainsi de l'allègement des taxes relatives à l'activité. Mieux il s'agira, pour les pouvoirs publics d'organiser toute la filière des transporteurs en milieu urbain à travers un cadre de concertation permettant de répartir les champs d'action en fonction de la capacité et du profil du transporteur à être efficace sur le terrain.

Ensuite, l'Etat à travers les services techniques spécialisés et les structures décentralisées doit éduquer ses agents impliqués dans le contrôle et la mise en circulation de taxi auto.

Par ailleurs, les professionnels du transport en milieu urbain gagneraient à s'organiser davantage au sein d'une structure forte. Et particulièrement les investisseurs dans la filière devraient mettre l'accent sur la qualité du véhicule, ce qui permettrait de remettre la clientèle en confiance.

Quant aux conducteurs de taxis, ils devraient s'atteler à identifier les cibles spécifiques à leur profession tels que les touristes, les accidentés, les personnes âgées et autres clients potentiels, pour développer des services spécialisés comme l'institution des points de ramassage, contacts téléphoniques, services de nuit, etc.

Bien plus, la nécessité s'impose à la structure ayant pour charge la gestion de taxi autos de mettre hors d'état de nuire des acteurs indisciplinés. Les conducteurs quant à eux devraient être en règle et donner une image propre et responsable de leur profession : Eviter les surcharges et la corruption, avoir toutes les pièces requises, respecter le client sont entre autres les premières mesures à prendre. Tout cela servirait à rassurer le client, qui, en dernière analyse a besoin des services rendus par le taxi auto pour son confort et sa sécurité. En clair, toutes ces mesures visent

²⁰ Abdoulaye, 46 ans, chauffeur de taxi auto, Entretien du 26 mars 2007 à Garoua

la modernisation de la profession, modernisation qui s'avère incontournable pour un retour efficace et durable du taxi auto dans le circuit du transport urbain.

Au moment de conclure, il importe de rappeler que notre préoccupation à travers cette communication consistait à identifier les facteurs qui ont conduit à la défaillance du taxi auto à Garoua. Ce faisant, il nous a été donné de constater qu'au départ, le taxi auto était le seul mode de transport urbain des populations dans cette ville. Mais, boutés hors du centre ville par le taxi moto et le bus sur lesquels les populations jetteront leur dévolu, le taxi auto va se replier vers les zones périurbaines. Seulement, ni la moto ou le bus ne réussiront à remplacer le taxi auto dont le besoin est d'ailleurs toujours ressenti. Aussi nous a-t-il semblé indispensable de réfléchir et proposer à toutes fins utiles quelques solutions susceptibles de contribuer à la réhabilitation du taxi auto à Garoua, solutions qui impliquent un grand nombre d'acteurs. Seulement, les uns et les autres sauront-ils jouer chacun sa partition ?

REFERENCES

- BASTIE (J.) - DEZERT (B.) : *L'espace Urbain*, MASSON, PARIS, 1980, 383 p.
- CABANE (C.) et AL : *Lexique de Géographie humaine et économique*. Dalloz, Paris, 1984, 427 p.
- DEMUR (C) : «Les transports urbains à Abidjan», in la croissance urbaine en Afrique Noire et Madagascar. Paris, C.N.R.S., 1972, pp.501-524.
- KENGNE FODOUOP : «Les transports routiers dans la province de l'Ouest au Cameroun», in Revue géographique du Cameroun - Vol. 2', n° 1, 1981, pp. 1-11.
- KENGGNE FODOUOP : «Les transports "clandestins" autour de Yaoundé», in Cahier d'Outre-Mer, 38 (ISO). Avril juin 1985, pp.175-195.
- MOHAMADOU (E.) - BASSORO (A.) : *Tradition historique d'une cité Peule du Nord-Cameroun*. C.N.R.S., Paris, 1980, 197 p.
- MORICE (A.) : «Les vélos de Kaolack (Sénégal)», in Cahiers d'Etudes Africaines - XXV - 81-83-XXI-1-3, pp. 197-210.
- MOUGOUE (B.) : «La circulation automobile à Yaoundé», in Revue de Géographie du Cameroun - Vol VII, n° 2, 1987, pp. 109-124.
- SIMEU KAMDEM (M.) : «Garoua, une métropole régionale au Cameroun». Thèse de 3^e cycle - Université de YAOUNDE, 1985, 437.
- VENNETIER (P.) : *Les villes d'Afrique tropicale*. Masson, PARIS, 1976, 190 p.