



Thinking Africa

NOTE D'ANALYSE POLITIQUE

INNOVATION DANS LE TRANSPORT
ET LA MOBILITÉ URBAINE :
ÉMERGENCE DES TAXIS MOTOS
DANS LA VILLE DE BANGUI

par **Molambo Gbessou Mboutouma Octave**

Doctorant en sociologie économique. Laboratoire des sciences de l'homme et de la société,
université de Douala (Cameroun)

RÉSUMÉ

L'apparition d'une nouvelle mode de mobilité urbaine en RCA (moto-taxis) et plus précisément dans la ville de Bangui se présente comme un palliatif aux limites des modalités formelles du transport traditionnel. Bien qu'innovante cette activité comporte des enjeux politiques, socioéconomiques et environnementaux.

CONTEXTE

L'urbanisation accélérée des villes africaines et l'accroissement de la population citadine cause le problème de la mobilité urbaine. La ville de Bangui dans son expansion pose un problème accru de mobilité urbaine. La commune de Bangui ne disposant pas d'une régie de transport en commun s'appuie sur l'entrepreneuriat particulier dans le transport en commun à travers les taxis (voitures peintes en jaune) et les mini-bus peints en vert qui effectuent des liaisons entre les différents points de la ville et sur les différents axes. Celui-ci ne pouvant desservir tous les coins se trouve limité dans cette tâche. Au vu de ses nombreuses difficultés nous assistons à l'apparition de cette nouvelle mode de mobilité urbaine (taxi-moto).

IDÉES MAJEURES

- Le développement des motos taxis démontre la défaillance des pouvoirs publics dans la mobilité urbaine, périurbaine et même rurale. Car non réglementé le coût des transports est fixé par les propriétaires des véhicules et motos en fonction de la situation économique et de leurs intérêts sans tenir compte des revenus des usagers.

- La création d'une nouvelle activité socioéconomique favorisant l'intégration socioprofessionnelle des jeunes diplômés et/ou non chômeurs dans la vie active. Mais aussi comme une source extra de revenu à d'autres fonctionnaires ou travailleurs à faible revenu. Le développement de plusieurs activités annexes comme la multiplication des garages sur les axes routiers, le point de vente des carburants, les pièces détachées et divers points de ventes des pièces de rechanges de motos

- Une organisation (textes juridiques réglementant ce domaine d'activité) de ce secteur de l'entrepreneuriat qui vient au secours de l'État dans la mobilité mais urbaine et périurbaine de la population.

PROBLÉMATIQUE

- Les taxis – motos peuvent-ils pallier la crise de transport urbain et périurbain dans la ville de Bangui ?

- Comment a-t-il vu le jour et émerger en RCA particulièrement à Bangui ? Constitue-t-il un moyen de transport durable ?

- Est-il un facteur socioéconomique pérenne pour les principaux acteurs ?

MOTS CLÉS

Innovation – mobilité urbaine – transport – taxi moto – Bangui

INTRODUCTION

Le malaise socioéconomique en Afrique sub-saharienne rend précaire le mode d'accès au marché du travail et les revenus ce qui rend problématique le déplacement des biens et individus suite à la fermeture de certaines sociétés de transports interurbains étatiques. À l'instar de nombreux pays et villes africaines avec la fermeture de sociétés de transport public tels que la SOTUC¹ au Cameroun (Kaffo et al, 2007) et la RMTU² au Lomé (TUBLU Komi, 2010) et la SOTRECA en RCA principalement dans la ville de Bangui. Le secteur du transport urbain se structure sur les taxis³ et les minibus – bus ayant des secteurs et lignes préalablement définis à desservir.

La crise militaro-politique qu'a connue la RCA vient fragiliser le secteur transport commun par le vol de voiture et mini-bus pouvant servir au transport en commun tel le cas de la SONATU⁴ et des taxis (voitures privées). La persistance de la crise et l'inaccessibilité dans certains secteurs de la ville a vu la naissance d'une nouvelle mode de transport par les engins à deux roues (motocycles). Le taxi-moto vient comme un palliatif à un secteur en crise bien avant la crise militaro-politique (Kassidjodjo, 2013).

Timide à ses débuts dans la ville de Bangui comme dans les autres villes africaines précurseurs (Agoussounnoukpo, 2003) ce mode de transport de transport s'est installé comme une voie incontournable dans la mobilité urbaine à Bangui desservant ainsi le centre-ville et la périphérie. L'évolution de cette pratique sociale s'accompagne d'un accroissement du parc moto et la prolifération des garages sur les grandes artères publiques. L'activité des taxis – motos a aussi pour conséquence la confusion des motocycles personnelles aux celles pratiquant le transport inter urbain et périphérique.

1. Société de transport Urbain du Cameroun de 1973 - 1994

2. Régie municipale de transport urbain, au Lomé de 1962 – 1982

3. Appellation pour désigner les voitures peintes en jaunes servant dans le transport commun avec des itinéraires bien définis.

4. SONATU : société nationale de transport urbain

1. L'APPARITION DES TAXIS – MOTOS EN RCA ET À BANGUI

«**Bend skin**» au Cameroun, «**zemidjan**» au Bénin, «**oléya**» au Togo, «**Okada**» au Nigéria et taxis – moto en RCA. Le phénomène de taxi moto entre dans la culture centrafricaine dans les années 2000 avec la prolifération des motocycles de fabrication chinoise à moindre coût et qui a une chaîne de montage au Cameroun principalement à Douala. Pendant les crises sociopolitiques des années 1990 au Cameroun «**villes mortes**» (Kaffo et al, op. cit), la circulation des voitures était réglementée ce qui occasionne le développement de cette activité qui était juste comme un palliatif en temps de crise. C'est ainsi que cette pratique dans la dynamique sociale envahit les pays voisins tels que le Tchad et la RCA.

Le phénomène de taxis – moto en RCA était juste un phénomène rural, pratiqué dans la région du Nord-Ouest, Ouest et du Sud-ouest limitrophes avec le Cameroun. Peu à peu cette pratique arrive dans les centres urbains tels que la ville de Berberati, Carnot, Nola et Bouar par l'absence d'un système de transport urbain formel dans les années 2004. Il s'introduit dans la périphérie de la ville de Bangui à partir de l'année 2009 – 2010. Desservant le quartier Combattant, Damala, Don Bosco et Ngola dans le 8^e arrondissement de Bangui. Mais aussi le quartier Cattin dans le 3^e arrondissement et le quartier Boeing dans la commune de Bimbo. Les taxis – motos envahissent la ville de Bangui pendant et après la crise militaro-politique de 2013 par l'absence des moyens roulants conventionnels servant de moyens de transport commun (voitures et mini – bus). Ces voitures étaient des cibles de braquages des groupes armés dans les différents de la ville principalement le quartier Mamadou M'baïki ou «**Kilomètre 5**» dans le 3^e arrondissement de Bangui. Le prix prohibitif du carburant à cette époque excluait les engins à grande consommation d'investir dans la perte. La situation sécuritaire a favorisé la mobilité de la population du centre-ville vers la périphérie contribuant ainsi à un élargissement de la périphérie. L'ensemble de ces facteurs sécuritaires, sociaux et démographiques a créé un terreau socioéconomique favorable au développement du phénomène de taxi – moto dans la ville de Bangui.

2. LES LOGIQUES D'USAGE DES TAXIS – MOTOS DANS LA MOBILITÉ URBAINE

Les logiques d'usage des taxis – motos rendent compte des significations que les individus attri-

buent à ce moyen de mobilité urbaine. La logique d'usage (Perrault, 2008) est la construction par l'individu du choix d'un instrument et d'un type d'emploi pour accomplir un projet. Les différents entretiens nous ont permis de catégoriser deux types d'usages.

2. a. La logique d'adaptation face à la crise du secteur formel de transport urbain

L'émergence du mode de transport à deux roues dans les grandes villes africaines a toujours succédé à des crises sociopolitiques ou socioéconomiques. (Kaffo C et al, 2007). Cette situation qui entraîne l'introduction et l'évolution des taxi – motos crée des nouvelles conduites socioéconomiques chez les individus. La pratique des taxi – motos a connu une évolution rapide et généralisée suite à la crise militaro-politique qu'a connue la RCA dont la capitale Bangui fut l'épicentre. Durant cette crise la raréfaction des moyens conventionnels de transport (taxis et mini – bus) fut palliée par les motocycles ce qui donne une nouvelle habitude de mobilité urbaine à la population. La circulation des voitures était risquée car elles étaient la cible principale des groupes armés qui trouvent par là un moyen de s'en approprier et de les revendre. Certaines villes africaines dans lesquelles on trouve les taxis – motos ont vu émerger ce phénomène suite ou pendant les conflits, crise sociale (TUBLU KOMI, op.cit) ou crise politico sécuritaire. Comme ce fut le cas de la ville de Bouaké (Kassidjodjo, 2013) qui a vu l'intégration du transport à deux roues pendant la crise post-électorale. Le transport urbain formel dans la ville de Bangui présente des limites face à l'élargissement de la ville vers les périphéries. L'offre en mobilité urbaine est inférieure à la demande des usagers suite à une mauvaise politique du transport public. Mais aussi l'inquiétude des promoteurs des taxis qui par peur des braquages et vols des voitures et mini – bus n'investissent plus ou quasi plus dans ce secteur.

2. b. La logique de l'accessibilité et de la flexibilité du coût de transport

Le développement de la ville suite à l'expansion démographique de la population favorise l'extension de la ville vers les périphéries. Cet étalement de la ville est dû d'une part à l'occupation de certains quartiers par des groupes armés obligeant la population à se recaser dans les périphéries de la ville de Bangui. Ces périphéries ne bénéficiant des services de base de voirie (route, lotissement, électricité et adduction d'eau potable). Comme plusieurs villes africaines les périphéries se trouvent très éloignées

des services administratifs et bancaires obligeant la population à se déplacer sur des longues distances.

La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de Véhicules» écrivait X. GODARD (2002)» L'accessibilité dans les zones périurbaines de la ville de Bangui est seulement praticable en moto à cause des mauvais états des voies d'accès surtout pendant la saison pluvieuse. L'absence des taxis pouvant desservir toutes ces contrées les taxis – motos gagnent du terrain. Cette facilité qu'ont les taxis-motos de franchir les obstacles et d'arriver dans les coins reculés devient un maillon essentiel de la mobilité urbaine. Les taxis – motos innovent avec une nouvelle mobilité à la demande (TUBLU KOMI, op cit.) celle-ci consiste au fait que l'utilisateur donne sa destination et une possibilité de négociation de prix. La mobilité à la demande permet à ce que l'utilisateur soit déposé devant sa porte en fonction du prix ce qui n'est pas possible avec les taxis et bus ayant des itinéraires bien précis.

3. LA PRATIQUE DES MOTOS TAXIS DANS LA VILLE DE BANGUI ET SA PÉRIPHÉRIE

Intégrée et adoptée par la population la mobilité urbaine par les engins à deux roues constitue le maillon essentiel du transport en milieu rural et un appui essentiel à la population péri-urbaine et périphérique. Ce mode de transport est pratiqué et utilisé par des acteurs et à des répercussions socioéconomiques

3.a. Catégories sociales des acteurs (conducteurs) de motos taxis

L'activité de moto taxi regroupe plusieurs types d'acteurs. Le premier type d'acteurs sont les conducteurs permanents (ceux qui en ont fait leur principale activité). Il y a les conducteurs propriétaires ceux qui possèdent leurs propres motocycles et travaillent à leurs propres comptes. À côté de cette catégorie il y a aussi les conducteurs non propriétaires ; ceux-ci travaillent pour propriétaires selon des clauses établies entre les deux parties. Le plus souvent le conducteur doit verser une somme journalière de cinq mille francs (5 000) comme recette celle-ci peut varier en fonction de l'état de l'engin et moyennant une rémunération à la fin du mois. La deuxième catégorie regroupe les conducteurs temporaires ou occasionnels. Ceux-ci pratiquent cette activité pour arrondir les fins du mois. Il s'agit des ouvriers ou des fonctionnaires au petit revenu et certains étudiants. Il y a aussi une catégorie qui regroupe les conducteurs

locataires (locataires simple et condition vente). Les conducteurs locataires simples ont une clause avec le propriétaire celle-ci varie en fonction du marché et de l'état de l'engin. Il s'agit parfois d'un versement journalier, avec les frais du carburant qui s'élève à quatre ou cinq mille (4000 ou 5000) le reste est considéré comme la paie du conducteur. Par contre la condition vente, le conducteur doit verser une somme journalière qui représente le remboursement du prix d'achat au propriétaire ; une fois la somme atteinte le conducteur devient propriétaire de l'engin. La pratique de moto – taxi comme moyen de transport urbain regroupe tous les types d'acteurs les conducteurs professionnels, les temporaires (fonctionnaires, étudiants) qui trouvent un moyen d'arrondir les fins du mois sans tenir compte de la réglementation (permis de conduire des motocycles, le port de casque).

Ainsi ce mode de transport est utilisé par toutes les couches sociales pour sa rapidité et sa praticabilité dans les zones difficiles d'accès. Même si les conducteurs la plupart sont des jeunes déscolarisés ou chômeurs accro aux stupéfiants exposant ainsi la vie des usagers à des accidents et dangers divers par manque de maîtrise de l'engin et/ou de la méconnaissance du Code de la route il demeure le moyen le plus prisé maintenant dans la ville de Bangui.

3.b. Répercussions socioéconomiques du moto taxi

Dans la divergence des points de vue et des logiques l'activité de moto taxi est porteuse (Andji-pakoto G, 2020). Elle se trouve être un vivrier pour les conducteurs et les propriétaires. La majorité des conducteurs sont des jeunes déscolarisés ceux-ci ne pouvant avoir accès à un emploi décent trouvent dans cette activité informelle une source inépuisable de revenu pouvant nourrir leurs familles. Martial taxi- moto man dans la commune de Bimbo : «*je ne vis que de petits métiers parce que je suis déscolarisé au CM2 avec le transport par la moto je parviens à mener une vie paisible. En prenant soins de ma famille sur tous les plans*». D'autres acteurs s'y investissent avec plusieurs engins créant ainsi un marché à la limite des politiques publiques défaillantes. Robert propriétaires de plusieurs engins nous révèle ceci : «*avec le salaire comme seule source de revenu je ne m'en sors pas avec une famille. L'avènement des taxis – moto après la crise m'a permis de diversifier mes sources de revenus et de pallier mes problèmes financiers à travers l'exploitation de mes trois motocycles.*»

L'activité de moto – taxis est pratiquée par toutes les couches sociales les jeunes et adultes mais aussi

les fonctionnaires, les chômeurs, les diplômés en attente d'intégration dans la fonction publique ou des concours administratifs et les désœuvrés. Elie agent de sécurité affirme ceci : « *il m'arrive de transporter les passagers sur mon itinéraire afin d'avoir mon carburant ou quelques pièces pour les consommateurs de petit-déjeuner des enfants ou de lessive.* » Cette activité favorise un échange économique entre les acteurs permettant aux conducteurs d'avoir une source de revenus. Certains acteurs de ce système de transport parviennent à investir dans d'autres activités à base des revenus de la moto. Ceux-ci bien qu'investissant dans un autre domaine n'abandonnent pas totalement l'activité de moto – taxi.

CONCLUSION

La mobilité urbaine en Afrique fait face à plusieurs enjeux (politiques et socioéconomiques et l'incivisme). La mauvaise politique du secteur de transport public en Afrique subsaharienne face à l'accroissement démographique est dans un déficit de satisfaire la population urbaine et rurale dans sa mobilité. Le dépôt de bilan de la SOTRECA en RCA, de la SOTUC au Cameroun et de la RMTU au Togo en est la conséquence.

Les failles de ce système ont favorisé l'émergence d'une nouvelle mode de transport des engins à deux roues. Ainsi les motos – taxis font leur intégration dans nos pratiques quotidiennes de mobilité. Les taxis motos par la flexibilité des prix et d'accès dans les zones inaccessibles par les moyens de transport en commun conventionnels ont pu s'implanter dans les pratiques sociales de mobilités.

Le transport à deux roues regroupant des acteurs variés selon les logiques variées (conducteurs permanent ou professionnelle) ceux qui exploitent la moto – taxi comme activité principale, les périodiques ou occasionnels (fonctionnaires à faible revenus et étudiants) mais aussi les chômeurs et les désœuvrés. Cette activité permet aux acteurs d'avoir une vie décente car source de revenus (prise en charge de la famille ration, maladie et autres). Ce mode de transport devient inévitable pour la mobilité dans la ville de Bangui il mérite d'être organisé sur la question de sécurité routière et le respect du Code de la route.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. AGOSSOU N.S.A., 2004, *Les taxis-motos zémidjan à Porto-Novo et Cotonou*, in Autre part, n° 32, 135-148.
2. ANDJIPAKOTO G. Taxis moto et réduction de la pauvreté à Bangui en Centrafrique, éditions universitaires européennes, 2020.
3. CODATU X, *La mobilité urbaine pour tous*, Lomé 2002
4. Diaz L. O. et ali, *Les moto-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, Colloque International sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
5. Fièvre des taxi-motos au Togo [En ligne] publié le 22/11/, www.afrik.com/article5303.html consulté le 20 mars 2010
6. EAMAU, *Étude exploratoire sur les motos taxis dans les villes africaines: le cas de Lomé*, Lomé, Septembre 1998, 47p
7. GARCIA-ORIOU, (1989) *Les taxis métro de Lomé, étude d'un transport urbain informel*, DESS, Grenoble, 1989, 102p
8. GUEZERE A. (2000), *Le rôle des taxis motos dans le transport informel urbain et dans le développement socio-économique de Lomé*, Mémoire de DEA, Université du Bénin, 2000 49p
9. GUEZERE A., *Taxis collectifs et taxis motos: un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain à Lomé*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
10. Les moto-taxis ou la danse de la mort [En ligne] publié le 25/07/2002, www.afrik.com/article4754.html consulté le 20 mars 2010
11. KAFFO C. et al, (2007), *L'intégration des «moto-taxis» dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'État: une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*. Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
12. KASSI DJODJO I. (2013) «les taxis – moto un transport de crise dans la ville de Bouaké (côte d'ivoire)», Géotransport, transports et développement des territoires.
13. GODARD X. Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Karthala –INRETS 2002, 410 p
14. MARGUERAT Y. et ali, *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo (1897-1997)*, collection Patrimoine, Presse de L'UB, Lomé, 1998, 492 p
15. TOSSOU C.A., 1993, *Les taxi-motos urbains de Cotonou: sécurité et environnement*, in act de la Codatu Transport urbain dans les pays en développement, Tunis, 15-19 fév. Section XII, 45-55

À PROPOS DE THINKING AFRICA

Crée en janvier 2013 par une équipe de chercheurs et experts africains, Thinking Africa est un institut de recherche et d'enseignement sur la paix. Réseau de jeunes chercheurs, d'universitaires confirmés et d'experts, il offre, aux institutions, aux gouvernements, aux sociétés civiles, et aux organisations, des analyses, recommandations et formations pour vivre la paix sur le continent africain.

Nous publions des notes stratégiques sur les enjeux politiques, économiques et sociétaux en Afrique, formons des hauts fonctionnaires, officiers et décideurs africains au leadership, à la médiation et à la négociation. Nous organisons des conférences scientifiques et débats sur les enjeux névralgiques africains.

Thinking Africa
25 BP 1751 Abidjan 25
Côte d'Ivoire