



La lettre du Pôle d'Excellence *Espaces et Sociétés en Afrique Noire*

N° 02 Novembre 2004





La lettre du Pôle d'Excellence Espaces et Sociétés en Afrique Noire
N° 02 Novembre 2004

Editorial

Activités du Pôle d'Excellence

Grand Jury de Diplômes 2004

Conseil d'Administration de l'EAMAU

Visites

Séminaire du Pôle d'Excellence: « Urbanisation, crises et recompositions »

Images

Images du Patrimoine Bâti à Grand-Bassam, Côte d'Ivoire

Enquête

Le phénomène taxi moto à Yaoundé, par Hubert N'GABMEN

Annonces

Conférence Architecture et Sociétés

09-13 Février, Dakar, Union des Architectes d'Afrique

Il est dorénavant un lieu commun de considérer l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara comme un phénomène à la fois dynamique (taux moyen de croissance, démographique annuel de l'ordre de 6 à 7%) et massif (de plus en plus de villes millionnaires).

Le pôle d'Excellence Régional Espaces et Sociétés en Afrique Noire a enregistré lors de son deuxième trimestre d'activités, deux communications de bonne facture sur les transports urbains en Afrique subsaharienne.

Ainsi, lors du séminaire d'échanges sur l'urbanisation crises et recompositions sociales et territoriales, Monsieur Hubert NGABMEN a retenu l'attention par le titre interpellateur de sa communication : le taxi moto à Yaoundé. La fin d'une exception ? Il me semble qu'il s'agisse là de la problématique de l'expansion du phénomène taxi moto en dépit des contraintes de tous ordres (physique, institutionnel, etc.)

Par ailleurs, lors d'une conférence délivrée à l'EAMAU, Monsieur ADOLEHOUME a abordé la question de taxi moto sous forme de plusieurs interpellations dont notamment celle adressée aux

urbanistes : raisonner la conception urbanistique (Espace urbain) en tenant compte des facteurs économiques (tarifs) sociaux (usagers aux revenus modestes) car les catégories pauvres rejetées à la périphérie s'appauvrissent de plus en plus à cause du coût prohibitif du transport.

En définitive la question de taxi moto n'est pas seulement un problème technique de mobilité mais aussi celui de la pauvreté.

Le croisement des différents questionnements est très foisonnant, voir même fertilisant. La fertilisation systémique des questionnements aux dimensions multiformes s'intègre bien à la thématique faîtière du pôle d'Excellence Régional, à savoir : dynamique spatiale et ajustement des sociétés en Afrique subsaharienne.

Une question pour terminer : l'analyse multicritères ou notamment coûts-avantages nous conduit-elle vers une suppression du mode de transport ou plutôt vers une réglementation de ce mode de transport pour opérer l'intégration des différents ajustements en cours.

Gabriel Yabo OGALAMA

Grand Jury de Diplômes 2004

La session du grand jury de diplômes de l'EAMAU s'est tenu à Lomé du 30 Juin au 03 Juillet 2004. A cette session de diplômes s'étaient présentés 18 candidats architectes urbanistes, issus de la filière longue (bac+6), et 7 candidats techniciens supérieurs en gestion urbaine (bac+3).

Sous la présidence du Président de l'Union des Architectes d'Afrique **M. Jean Jacques**

KOTTO (Cameroun), le jury a regroupé diverses personnalités scientifiques, professionnelles, experts ayant une grande connaissance des enjeux de l'urbanisation et de la pratique des métiers d'architecte et d'urbaniste en Afrique.

Les travaux présentés concernant la filière architecture et urbanisme (bac+6) sont principalement relatifs aux thèmes suivants : patrimoine (sauvegarde et mise en valeur de sites naturels et/ou culturels): 3 travaux ; planification urbaine : 4 travaux ; équipements et

services urbains : 3 travaux ; projet urbain/urbanisme opérationnel : 5 travaux. En ce qui concerne la filière gestion urbaine, les projets étaient relatifs à la gestion du patrimoine urbain, aux transports et aux équipements urbains.

Le caractère international a été renforcé cette année par la participation de deux personnalités en provenance de pays anglophones. Ainsi le **Pr. Dr Henry Nii-Aziri WELLINGTON** de l'Université de Kumasi (Ghana), le **Pr. Dr Ambrose ADEBAYO** de l'Université du Kwazulu Natal (Afrique du Sud) et **M. Gaétan SIEW**, vice-président de l'Union Internationale des Architectes (Ile Maurice) ont eu à apprécier la qualité des travaux.

Dans la foulée des manifestations organisées autour de ce grand jury, une convention entre l'Union des Architectes d'Afrique et l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme a été signée.

Conseil d'Administration de l'EAMAU

Le conseil d'administration de l'EAMAU s'est déroulé les 06 et 07 Juillet 2004 à Lomé.

Le conseil s'est déroulé suivant le protocole en deux étapes, une session des experts des ministères en charge de chaque Etat-membre, suivi d'un conseil des Ministres.

Au nombre des résolutions adoptées par ce Conseil d'Administration, il faut noter le

renouvellement du mandat du Directeur Général, le **Dr KOUADIO N'Da N'Guessan** et la nomination d'un nouveau Directeur du Développement et de la Recherche. **M. ADJAMAGBO Comlan Ambroise**, Architecte Urbaniste, enseignant-chercheur a été nommé à ce poste. L'Agence Universitaire de la Francophonie était représenté à ce conseil par **M. François PESNEAUD**, directeur des programmes du bureau régional de Dakar.

Visites

Le Pôle d'Excellence a reçu la visite d'éminentes personnalités de l'Agence Universitaire de la Francophonie. Le **Pr. Abdelhafid DEBBARH**, Président du Conseil Scientifique et **M. Khalef**

BOUKROUNE, administrateur délégué du programme **Développement et environnement** présents à Lomé à l'occasion d'un colloque du réseau biodiversités de l'Agence Universitaire de

la Francophonie ont tenu à visiter notre Pôle d'Excellence.

M. Alioune KANE, de l'Université Cheikh Anta Diop a effectué au cours du mois de novembre une mission d'évaluation de l'activité du Pôle d'Excellence.

M. Amakoé ADOLEHOUME, délégué général du réseau SITRASS a visité le Pôle d'Excellence au cours de ce mois de décembre. M. ADOLEHOUME a profité de cette visite pour entretenir un vaste public composé de chercheurs et d'étudiants sur la thématique « transports urbains en Afrique subsaharienne ».

M. ADOLEHOUME a dans un premier temps présenté le réseau SITRASS, dont la genèse est liée aux questions de transports de marchandises mais qui s'est très tôt investi à la problématique des transports urbains en Afrique subsaharienne.

Le propos était par la suite axé sur la structure des villes, la répartition spatiale des activités et sur les conditions de mobilité des populations.

L'exemple le plus typique est celui de la ville de Conakry, où la majeure partie des fonctions économiques est concentrée à la pointe de la presqu'île. Dans ce cas l'itinéraire domicile travail des populations réduit à un seul axe s'allonge au fur et à mesure de l'extension de la ville. La

mobilité des populations urbaines les plus pauvres se pose avec acuité dans la mesure où ces dernières rejetées à la périphérie sont contraintes à parcourir les plus longues distances.

M. ADOLEHOUME a ensuite poursuivi son exposé sur la problématique de l'efficacité des entreprises du secteur structurées face aux caractéristiques actuelles de la demande en mobilité des populations urbaines. Se basant sur une étude réalisée dans plusieurs villes africaines, l'intervenant a détaillé les nombreuses conjonctures qui ont conduit à la crise du secteur structuré (dévaluation du franc CFA, hausse du coût de maintenance et de renouvellement du parc, baisse de la qualité du service,...) et à la généralisation de la mainmise du secteur artisanal sur le marché des transports urbains.

Le secteur artisanal, malgré ses caractéristiques peu fiables (offre atomisée, véhicules de petites capacités, âge moyen du parc très élevé, conditions de travail difficile pour les exploitants) présente plus de souplesse et est mieux adapté aux conditions locales (qualité des infrastructures, facilités de maintenance grâce aux circuits de pièces détachées d'occasion, itinéraires souples, pauvreté urbaine,...).

Séminaire du Pôle d'Excellence:

« Urbanisation, crises et recompositions »

L'activité scientifique du Pôle d'Excellence au cours de ce trimestre est essentiellement marquée par la tenue du séminaire régional d'échanges « urbanisation, crises et recompositions ». Le séminaire organisé du 10 au 12 novembre 2004 avait pour objectif outre celui de faire une évaluation des travaux de recherche engagée par les équipes locales du Pôle d'Excellence, de créer un carrefour d'échanges sur la thématique « urbanisation, crises et recompositions ».

Le processus d'urbanisation en Afrique au sud du Sahara est un phénomène décisif dans l'évolution démographique, économique sociale et même politique de cette partie du monde. Ce processus entre dans sa phase active au lendemain des indépendances, période où la plupart des villes capitales affichaient des taux de croissance exceptionnels a provoqué au fil des années nombre de bouleversements.

La mutation continue des modes de vie, des besoins essentiels de la société africaine générée par ce processus est à la base de nivellement permanent des normes sociétales. La crise économique qui est venue se greffer à ce processus au début des années 80, et les troubles politiques qui ont suivi au cours des années 90 sont venus ajouter à ce processus le maximum de tensions et de confusions. Le début de réponse apporté timidement par les jeunes Etats africains aux exigences d'une société en urbanisation accélérée s'est vu considérablement diminué sous les contraintes de la crise et des impératifs de l'ajustement structurel. La ville africaine livrée à elle-même s'est donc efforcée de trouver des solutions aux divers problèmes auxquels elle doit soudainement faire face en tout dénuement. Ces solutions viennent du secteur informel. L'économie informelle est en effet une forme essentielle de recomposition. Aux diverses préoccupations de la société urbaine, le secteur informel a apporté des solutions. Ainsi en est il de l'appropriation ou du travestissement du processus légal d'acquisition foncière, de l'autopromotion du logement urbain, du commerce informel, des transports en taxi motos,... la recomposition est en cela une forme accompli d'autorégulation des diverses paramètres de la société urbaine. Les problèmes de sous-qualification et de sous-emplois sont ainsi réglés par la pléthore d'activités technologiquement non avancées.

La question des taxi motos loin d'être seulement un problème de mobilité est autant un problème de pauvreté (des usagers ? des exploitants ? des propriétaires ?), en tous cas une solution immédiate et efficace aux ennuis financiers de la population urbaine africaine dramatiquement impécunieuse.

Ce faisceau de questionnements, est l'objet subliminal des préoccupations du Pôle d'Excellence Espaces et Sociétés en Afrique Noire, puisqu'en définitive l'ajustement des sociétés africaines aux contraintes imposées par l'espace qu'ils

habitent est un processus dialectique de crises et de recompositions.

Le second séminaire du pôle d'excellence se situe donc à un excellent terme pour apprécier les diverses investigations et résultats des équipes de recherche à travers le prisme des crises et recompositions que génère le processus d'urbanisation du continent.

Le séminaire a été structuré en deux sessions : « habiter l'espace urbain entre héritages et transitions » et « mobilités, réseaux et structure de l'espace ». La session « habiter l'espace urbain entre héritages et transitions » est centrée autour de la restitution des travaux des équipes locales de Ségou (Mali) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Ces équipes avaient respectivement pour thématiques respectives « ajustement des sociétés dans les villes coloniales en Afrique noire » et « changements sociaux et modes d'habiter, étude de quelques indicateurs ».

Habiter l'espace urbain : entre héritages et transitions

La session « habiter l'espace urbain entre héritages et transitions » est censée explorer, à travers ces thématiques et la restitution des travaux, les paradigmes de l'ajustement des sociétés urbaines entre le champ de contraintes constitué par la dualité des modèles culturels matériels et immatériels en vigueur et la nécessité de répondre aux besoins en espaces à vivre des populations urbaines en forte croissance.

L'équipe de Ségou, a investi le champ d'une cité coloniale, création du défunt Office du Niger, et a entrepris d'étudier les multiples interactions entre cet espace et les populations qui y vivent actuellement. Il est question ici de *l'architecture soudanaise*, style particulier de l'architecture coloniale qui dans son effort d'adaptation aux conditions géo climatiques locales a emprunté beaucoup à l'architecture traditionnelle des pays soudano sahéliens.

L'étude s'intéresse spécifiquement aux mécanismes d'adaptation, les dits mécanismes se traduisant essentiellement par des modifications physiques aux corps des édifices et espaces verts et des modifications fonctionnelles dans l'usage des espaces. Un phénomène intéressant a été relevé c'est le grand intérêt que porte la population de Ségou, en général, à ce élément du patrimoine de la ville.

Si l'ajustement d'une population urbaine à un cadre de vie conçu suivant un modèle historiquement ancien, et « étranger » a constitué le centre d'intérêt de la première communication, la seconde intervention de cette session a été consacrée à l'analyse des modes d'habiter induits par les changements sociaux majeurs en cours dans la société abidjanaise.

Mobilités, réseaux et structure de l'espace

La deuxième session « mobilités, réseaux et structure de l'espace » est centrée autour de la restitution des équipes locales de Cotonou (Bénin), de Ouagadougou (Burkina Faso) et de Yaoundé (Cameroun). Ces équipes avaient pour thématiques respectives « urbanisation, dynamiques territoriales et migrations », « politiques urbaines et stratégies de compétitivité internationale : cas des grandes villes africaines » et « mobilité et pauvreté urbaine ».

Les migrations transfrontalières et dynamiques d'intégration socio économique au Sud Bénin ont été évoquées par l'équipe du Bénin. Les différents processus migratoire vers cet espace et les stratégies d'insertions des migrants ont été évoqués. Il convient de distinguer dans cet espace les migrations à caractère rural des migrations urbaines.

L'équipe de Ouagadougou s'est fortement engagée à décrypter la politique urbaine de la ville de Ouagadougou. La nouvelle politique urbaine fortement motivée par un appel à une plus grande compétitivité est notamment axée sur un vaste projet sur le centre ville. Le projet ZACA (zone d'activités commerciales et administratives) dans la suite d'une longue

série d'action déjà concluantes (ZAD, Ouaga 2000,...) a en effet pour objet de doter la ville d'un important pôle d'activités à l'échelle des objectifs de développement de la nation entière.

Il en découle plusieurs hypothèses de restructuration de l'espace sur de multiples échelles : celle de la zone site du projet, celle de la ville, et à l'échelle du réseau des métropoles africaines.

L'équipe de Yaoundé a ainsi posé la question de la mobilité des populations de Yaoundé, ville capitale du Cameroun. La communication a ainsi présenté le développement du phénomène des taxis motos à Yaoundé, ville jusqu'alors exempte contrairement à Douala, autre métropole du pays. Le questionnement s'est également interrogé sur les facteurs d'émergence du phénomène ainsi que sur les conditions de son développement. Il semble qu'à Yaoundé, les difficiles conditions de circulation et de desserte d'importantes parties de la ville sont pour une large part favorables à ce mode de transport très peu exigeant en infrastructures routières.

La réflexion, à l'échelle de l'agglomération de Yaoundé conduit à s'interroger dans quelle mesure la structure de l'espace et des réseaux peut conduire à modifier durablement les pratiques en mobilités.

Table ronde « urbanisation, crises et recompositions »

Une table ronde, consacrée à la thématique « urbanisation, crises et recompositions » a été organisée dans la suite du programme. Elle fut animée par le Pr. Yves MARGUERAT, directeur de recherches en sciences sociales à l'Institut de Recherches pour le Développement.

M. MARGUERAT a mené une réflexion sur la pertinence du terme « crise » contenu dans l'intitulé du thème. Il a fait remarquer que ce terme évoque plutôt un phénomène exceptionnel, relativement court qui surgit dans l'évolution normale d'une réalité donnée. Or, les problèmes que rencontrent les villes, même africaines, leur sont inhérents. S'appuyant

sur de nombreux exemples, le conférencier a montré que toutes les villes, excepté celles qui sont mortes comme la célèbre Pompéi, sont dans une interminable suite de cycles dans lesquels, les crises alternent avec les recompositions.

Si la dialectique des crises et recompositions est inhérente au processus d'urbanisation, M. MARGUERAT s'interroge dans le cas des villes africaines sur la portée du concept de crise. La durabilité relative de la crise sociale, économique et politique incite en effet à évoquer plutôt un « contexte ».

D'autant plus que les Etats africains subissent actuellement des crises multiformes. C'est ainsi qu'ils sont devenus de moins en moins capables de faire face aux défis de la croissance de leurs villes. Ces dernières ont connu la croissance la plus rapide de l'histoire de l'urbanisation avec des taux de 6% à 7% (c'est-à-dire un dédoublement de la population tous les 10ans). La ville d'Abidjan a même connu un taux d'urbanisation de 12%. Mais la construction n'a malheureusement pas suivi ce rythme. Les obstacles ne sont pas que techniques, ils sont surtout politiques. Beaucoup de villes ont changé de fonction et beaucoup de pays ont changé de capitale.

Certaines villes ont été favorisées dans des proportions qui n'ont rien à avoir avec l'importance de leurs valeurs et intérêts internes. D'autres ont été mises en compétition, toujours par des pouvoirs trop dirigistes alors qu'elles sont à l'intérieur d'un même territoire. Les Etats en crise n'étant plus capables de les soutenir, les questions suivantes sont devenues inévitables : Qui est-ce qui va organiser et s'occuper de la ville ? Est-ce l'Etat, la commune ou les individus ?

C'est de ces questions qu'ont surgies des concepts comme la « décentralisation » qui ne s'appliquent pas sans difficultés. Mais pour le conférencier, « le vivre

ensemble » va être (s'il ne l'est déjà), l'un des plus grands défis des villes africaines.

Les autres intervenants, à l'appui d'arguments techniques et d'expérience dans la planification et la gestion des espaces urbains ont quant à eux interprété la dialectique des crises et recompositions par rapport à la maîtrise du processus d'urbanisation par l'action publique. M. JOHNSON, chef de programme à l'agence de développement municipal Citafric a notamment relevé la faible capacité des pouvoirs publics à apporter des réponses durables aux enjeux de l'urbanisation. Ainsi les divers conflits de compétence dans la gestion des affaires locales et des projets urbains, la logique des projets urbains qui conduit à n'investir que dans des équipements marchands dans l'espoir d'hypothétiques recouvrements, la faible participation des populations,....constituent un ensemble de facteurs qui limitent structurellement la marge de manœuvre de l'action publique et justifient quelque peu la vigueur de l'action spontanée de l'urbanisation informelle.

Images du Patrimoine Colonial à Grand-Bassam (Côte d'Ivoire)



Le Phénomène taxi-moto à Yaoundé

Par Hubert N’GABMEN,

Équipe « mobilité et pauvreté urbaine », Institut des Transports et Stratégies de Développement.

I. PROBLEMATIQUE

Le phénomène « Taxis motos » n’est pas récent en Afrique. Des études menées à Cotonou, au Bénin et à Douala en 1998 sur ce thème montrent que c’est dans les premières années de la décennie 1990 que ce phénomène voit le jour. Depuis lors il ne cesse de s’étendre.

Dans le cas particulier du Cameroun, le phénomène taxi moto a été très évolutif : D’abord, c’était une activité d’appoint qui permettait de rallier les centres urbains aux zones périphériques difficilement accessibles par les voitures. Il était très prisé dans les régions à relief plat du septentrion (certainement à cause de la puissance des mobylettes dans les années 1980) mais pas pour longtemps : L’apparition des motos de 50 cm³ et plus de puissance a permis au phénomène de vite migrer dans les villes à relief accidenté. C’est ainsi que le phénomène moto taxi depuis 1990 occupe les autres villes capitales provinciales du Cameroun à l’exception de Yaoundé.

Comme toutes les villes d’Afrique Noire, Yaoundé a connu sa décennie de crise économique, et, a pourtant résisté à l’intrusion des motos taxis. Seulement, depuis la fin de l’année 2003, Yaoundé n’est plus une exception : Dans le journal Cameroon Tribune du 17 février 2004, le chroniqueur Brice MBEZE titre son papier ainsi : « *Les "bend skin"¹ envahissent petit à petit le centre ville, après les quartiers périphériques* ». Les taxis motos sont désormais présentes à Yaoundé.

A quoi est due cette intrusion ? Est-ce la crise économique de 1980-1990 ? La baisse des coûts d’achat des motos avec l’arrivée des marques japonaises et chinoises ? Est-ce la demande de transport ? Est-ce la pauvreté et la recherche du gagne pain quotidien ou alors est-ce le problème des infrastructures ?

II. ETAT DE LA QUESTION

La véritable difficulté de ce thème qui rejoint les préoccupations de pôle d’excellence ont ceci de particulier qu’ils sont nouveaux. Il est donc difficile de trouver une documentation permettant de réaliser efficacement cette étude. Néanmoins, les études sur le sujet en 1998 par le SITRASS au Cameroun, au Bénin et au Togo, les articles y afférents et le Rapport développé du séminaire de méthode pôle d’excellence espaces et sociétés en Afrique Noir constituent l’essentiel des documents exploités.

¹ Appellation courante des taxis-motos au Cameroun.

III- CONTEXTE GENERAL ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

III-1 Contexte général de l'étude

Les pays africains ont connu une décennie de crise économique de 1986 à 1996, touchant tous les secteurs d'activité. Pour juguler cette crise, des programmes spéciaux « dit d'Ajustement Structurels » élaborés par la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International ont été mis en place.

Le secteur des transports et plus spécifiquement celui des transports urbains a été particulièrement frappé par ladite crise économique : La Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC) unique prestataire public des services de transport jusqu'en 1995 n'a pas pu survivre.

Face à la l'augmentation croissante des besoins de transport, le délabrement des infrastructures de transport et la pauvreté grandissante, de nombreux modes de transport ont vu le jour : le transport par minibus, le transport informel par des particuliers « clandos », le transport par moto taxi.

III-2 Contexte spécifique de la ville de Yaoundé

Le contexte spécifique du système des transports dans la ville de Yaoundé est déterminé par le contexte naturel, le contexte humain et le contexte spatial.

La capitale politique du Cameroun « ville aux sept collines » jouit d'un site collinaire. L'altitude moyenne se situe autour de 750 m. Le sol est d'un brun rouge, brun jaune ou brun argilo-sableux. La végétation d'origine est la forêt qui est détruite progressivement avec l'évolution de la ville.

Yaoundé avec une population de 1 350 000 habitants (2002) est la deuxième ville la plus peuplée du Cameroun après Douala. La ville se caractérise par un taux de croissance démographique de 4.4% par an. Cette augmentation de la population entraîne l'augmentation de la demande de transports.

La demande de transport à Yaoundé est forte. La marche à pied est encore utilisée à 40%² pour des déplacements de courtes et/ou longues distances ; les motos n'assurent alors que 0.5%³ des déplacements quotidiens de la ville de Yaoundé en 2002 ; les taxis-voitures assurant quant à eux environ 57%⁴ des déplacements.

III-3 Les objectifs de l'étude

La présente étude sur les taxis-motos, en plus d'approfondir les connaissances sur cette activité peu connue car très récente et très peu étudiée, permettra :

- D'identifier les conditions d'émergence de ce mode de transport dans la ville de Yaoundé ;
- De dégager les avantages et inconvénients de ce mode d'activité dans la lutte contre la pauvreté urbaine au travers des facteurs : création d'emplois directs ou indirects, accidents et sécurité des transports urbains, activités économiques autour de cette activité, tarification et prise en compte des faibles revenus des usagers, impact des forces de l'ordre et des administrations sur l'activité, fiscalité, consommation d'énergie et pollution, occupation des sols et de l'espace dans le temps, état des infrastructures urbaines ;

² Elaboration d'une stratégie d'amélioration durable des conditions de transport urbain à Yaoundé, mai 2002, ITSD, P 32.

³ Op. Cit., P 35.

⁴ Idem. P35

- De définir les enjeux politiques, économiques et juridiques de ce mode de transport ;
- De faire des projections concernant l'évolution dans le temps et l'espace de ce mode de transport de sorte à proposer des recommandations aux administrations en la place.

VI- HYPOTHESES DE TRAVAIL

VII- METHODOLOGIE ET CONSISTANCE DES ENQUETES

VII-1 Méthodologie

La méthodologie de cette étude est basée sur la recherche documentaire sur le sujet et les enquêtes auprès des exploitants et des usagers de ce mode de transport. Ces enquêtes ont été faites sur la base de questionnaires par l'ITSD (Institut des Transports et Stratégies de Développement.)

VII-2 Consistance des enquêtes

Les enquêtes se sont déroulées en plusieurs étapes :

- La réalisation d'un questionnaire ;
- La mise sur pied des équipes d'enquêteurs et leur formation ;

Une équipe de 8 enquêteurs essentiellement des étudiants d'université a été mise sur pied. Deux heures de formation ont été indispensables pour expliquer le cadre de cette étude, le contenu des questionnaires et la stratégie de recueil des données auprès des exploitants et des usagers.

- La définition des zones d'enquête (tête de ligne de transport) ;

Vingt deux têtes de lignes ont été recensées et optées pour cette étude, chaque enquêteur possédait 15 questionnaires exploitants et 15 questionnaires usagers, pour un échantillon espéré de 300 exploitants et 300 usagers :

Tableau 1 : Têtes de lignes

N°	Tête de ligne	Zone	N°	Tête de ligne	Zone
1	Carrefour Obili	Zone 1	13	Stationnement Etoudi	Zone 5
2	Marché Melen		12	Meyong Meyeme	Zone 6
3	Carrefour Biyem-Assi		13	Stationnement Etoudi	
4	Carrefour Acacia		14	Fokou Eman	
5	Montée Jouvence	Zone 2	15	Borne Fontaine Eman	
6	Entrée Simbock		16	Pont Eman	Zone 7
7	Marché Mendong		17	Emombo 2e Carrefour	
8	Carrefour Banane		18	Terminus Mimboman	
9	Carrefour Escale Ahala	Zone 3	19	Mimboman Dispensaire	
10	Rond Point Damase		20	Lycée Bilingue	Zone 8
11	Marché Madagascar	Zone 4	21	Eleveur	
12	Meyong Meyeme				

Sur le terrain, le recueil de données a pu être fait sur un échantillon de 160 exploitants et de 130 usagers.

Une stratégie a été mise en place du fait du manque de moyens financiers pour immobiliser les exploitants en activité durant le remplissage du questionnaire : Deux à trois questionnaires étaient à remplir dans le même temps. Dès que l'exploitant avait un usager,

on passait à l'exploitant libre. C'est ainsi que les différents questionnaires ont pu être remplis.

Par contre, il a été assez difficile de questionner les usagers, qui, pressés d'arriver à destination (c'est pour cela qu'ils empruntent les taxis-motos), n'ont pas le temps nécessaire pour répondre aux questions. Pour atteindre l'échantillon ci-dessus, les enquêteurs étaient obligés de se rendre dans les quartiers de destination des usagers pour recueillir sur place les données.

Les données collectées ont été traitées par tête de ligne et en fonction des spécificités des questions posées. Le logiciel Microsoft Excel a été utilisé pour réaliser les calculs statistiques.

L'Institut des Transports et Stratégies de Développement (ITSD) a fait l'effort de travailler pratiquement sur toutes les têtes de lignes les plus densément exploitées par les taxis-motos, seuls quelques points singuliers n'ont pas été touchés par cette enquête.

Néanmoins, l'instabilité des exploitants n'a pas permis d'atteindre les échantillons projetés. De même, tous les exploitants des motos taxis des lignes ci-dessus n'ont pas été interviewés. Mais ces lacunes n'enlèvent rien à la démarche et aux résultats que nous avons obtenus et qui reflètent la réalité quotidienne.

VIII- ANALYSE ET PRESENTATION DES RESULTATS DE L'ETUDE

VIII-1 Historique et évolution du phénomène des taxis motos

Le phénomène de taxi-moto à Yaoundé est très récent – moins d'une année – En fin 2003, les premiers taxis motos apparaissent à Yaoundé en même temps que la baisse des prix d'acquisition des motos japonaises et chinoises. Ces motos, de puissance minimale de 100 cm³ – puissance nécessaire pour exploiter lesdits moyens de transport en relief très accidenté comme celui de Yaoundé – permet de desservir soit des zones périphériques distantes de moins de 1 000 m des zones de passage des taxis-voitures (Montée Jouvence, Simbock,...), soit des zones à accès difficile à cause du mauvais état de la voirie (Acacia vers lycée de Biyem Assi, Carrefour Obili vers Chapelle Obili).

Ce phénomène considéré comme temporaire est entrain de prendre droit de cité : De nombreuses têtes de ligne sont nées dans des axes habituellement desservies par les taxis-voiture et les « clandos » – Voiture faisant le taxi dans l'informel (clandestin) d'où l'appellation –. Une concurrence s'est ainsi installée entre les taxis-motos et les autres moyens de transport.

Le taxi-moto est aujourd'hui un moyen rapide d'accéder à des zones difficiles – manque des infrastructures routières – d'accès. Il permet à l'usager d'être déposé à destination, le plus près possible de son domicile, quel que soit l'état d'enclavement de son quartier. Il permet de gagner du temps et est à la portée de toutes les bourses. Il est aujourd'hui, pas seulement complémentaire aux autres moyens de transports, mais aussi et de plus en plus concurrent.

VIII-2 Caractéristiques socio-démographiques des exploitants

Les exploitants des taxis motos sont tous de sexe masculin, âgés, à plus de 60%, de plus de 24 ans, célibataire mais avec personnes en charge, ayant un niveau d'instruction acceptable réparti ainsi qu'il suit : Primaire à 30%, secondaire à 63% et universitaire à 7% (voir tableau ci-dessous.) Les exploitants sont recrutés en majorité parmi les artisans et les sans emploi.

Tableau 2 : Ventilation des exploitants selon la classe d'âge

Classe d'âge	Effectif	%
<18	2	1%
[18-24]	54	36%
> 24	93	62%
Total	149	100%

Le tableau ci-dessus montre que 1% des exploitants ont moins de 18 ans, 36% ont entre 18 et 24 ans et 62% ont plus de 24 ans.

Cette tendance de l'âge des exploitants s'explique par le fait que c'est après avoir fait des études, un apprentissage ou un travail qu'il se résout à devenir exploitant de taxi moto. En outre, la réglementation limite l'âge d'exercice de l'activité d'exploitant au moins à 18 ans.

Tableau 3 : Ventilation des exploitants selon la situation matrimoniale

Situation matrimoniale	Effectif	%
Marié	74	45%
Célibataire	87	53%
Veuf	2	1%
Divorcé	1	1%
Séparé	0	0%

Situation matrimoniale	Effectif	%
Total	164	100%

Il ressort du tableau ci-dessus que 45% des exploitants de taxis-motos sont des mariés, 53% sont des célibataires, 1% sont des veufs et 1% sont divorcés.

Ces pourcentages confirment l'explication donnée ci-dessus : les exploitants sont des personnes ayant une certaine expérience de la vie.

Tableau 4 : Ventilation des exploitants selon le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Effectif	%	% cumulé
Primaire	51	30%	100%
1er cycle	72	43%	70%
2nd cycle	33	20%	27%
Université	12	7%	7%
Total	168	100%	0%

Pour ce qui est du niveau d'instruction des exploitants, 7% ont un niveau d'université, 27% ont fait un second cycle de l'enseignement secondaire, 70% ont fait des études du 1^{er} cycle de l'enseignement secondaire et pratiquement tous ont au moins un niveau d'instruction primaire.

Là encore, on peut affirmer que c'est par manque d'emploi que les jeunes gens embrassent cette profession.

Tableau 5 : Distribution des exploitants en fonction du nombre de personnes en charge

Nombre de personnes en charge	Effectif	%
0 personne	34	20%
1 à 3 personnes	103	61%
Plus de trois personnes	32	19%
Total	169	100%

Le tableau ci-dessus montre que 20% des exploitants ont 0 personne à charge, 61% de personnes ont entre 1 et 3 personnes à charge et 19% seulement parmi les exploitants ont plus de trois personnes à charge.

Les exploitants, chercheur d'emploi donc ne disposant pas de ressource financière stable, ne peuvent pas, dans leur majorité, prendre des responsabilités familiales (se marier, faire des enfants ou s'occuper de tierces personnes).

VIII-3 Caractéristiques socioprofessionnelles des propriétaires

Tableau 6 : Ventilation des propriétaires selon leur profession

Profession	Effectif	%
Commerçant	35	39%
Policier/gendarme/Militaire	15	17%
Fonctionnaire	20	22%
Magistrat	2	2%
Autres	18	20%

Total	90	100%
--------------	----	------

Du tableau ci-dessus, il ressort que les propriétaires sont commerçants à 39%, 17% se recrutent chez les policiers, gendarmes et militaires, 22% sont des fonctionnaires, 2% sont magistrat et 20% se recrutent parmi les étudiants, élèves et autres artisans.

Le pourcentage observé chez les fonctionnaires est représentatif de la situation financière assez difficile que ceux-ci connaissent. Ils leur faillent « boucler les fins de mois » par des activités annexes génératrices de revenus.

L'instinct propre aux commerçants – la recherche du profit – et l'installation dans un créneau qu'ils espèrent porteur explique le pourcentage très important observé chez eux.

Tableau 7 : Distribution des exploitants selon l'activité qu'ils exerçaient antérieurement au taxi moto

Activité avant le taxi moto	Effectif	%
Elève ou étudiant	23	14%
Commerçant	42	26%
Autres	94	59%
Total	159	100%

A 59%, les exploitants exerçaient avant le taxi moto, dans le secteur artisanal, informel (Apprentis, gardien, boulanger, maçon, sculpteur, mécanicien, frigoriste, agriculteur, électronicien, photographe, jardinier, berger, électricien) ou ils étaient ouvriers/employés. 26% étaient des commerçants et 14% étaient des élèves et étudiants.

Ces chiffres sont fort significatifs pour une activité juste naissante. En effet, une proportion des exploitants sort tout droit des salles de classe et d'amphithéâtre. C'est là un indicateur de professionnalisation possible de cette activité.

De même, la majorité des artisans, incapable de s'installer à leur propre compte, est obligée d'exercer cette activité.

VIII-4 Les exploitants et les contrats

L'exploitation des données a permis de constater que trois formes de relations contractuelles entre l'exploitant et le propriétaire :

- l'exploitant est propriétaire. Dans ce cas, la gestion de la moto et des horaires est souple, les temps de repos sont plus longs et la durée d'activité n'excède généralement pas 12 heures de temps ;
- l'exploitant est salarié. Dans ce cas, l'exploitant travaille un peu plus de 12 heures par jour et doit verser une somme supérieure à 3000 FCFA par jour de travail. Ils perçoivent au titre de leur salaire mensuel, une somme de 15 000 FCFA à 20 000 FCFA ;
- l'exploitant n'est pas salarié. Il travaille pratiquement tous les jours de la semaine. Les versements au propriétaire sont faits de lundi à samedi, la recette de dimanche revient à l'exploitant.

Les tableaux ci-après illustrent les différents poids des facteurs déterminants de la relation exploitant et propriétaire en terme de contrat.

Tableau 8 : Ventilation des exploitants selon qu'ils sont conducteur propriétaire ou conducteur salarié

Conducteur propriétaire	%	Conducteur locataire	Effectif	Total	%
64	38%	104	62%	168	100%

A la lecture de ce tableau, 62% des exploitants sont des chauffeurs salariés alors que 38% d'entre eux sont des chauffeurs propriétaires.

Tableau 9 : Ventilation des exploitants selon le type de contrat

Forme	Effectif	%
Ecrit	14	14%
Verbal	88	86%
Total	102	100%

Nous constatons que les relations entre l'exploitant et le propriétaire sont basées sur la confiance. Lesdites relations sont informelles à 86%, seuls 14% des contrats sont écrits.

VIII-5 Formation des exploitants et possession du permis de conduire

Les 2/3 des exploitants ne disposent pas de permis de conduire. Dans l'autre 1/3, on retrouve des permis mais pas de la bonne catégorie. La réglementation est pourtant claire là-dessus, pour faire du taxi moto, il faut disposer d'un permis de catégorie A.

Les exploitants, conscients de leurs lacunes en conduite, éprouvent dans leur majorité le besoin de se former.

Tableau 10 : Ventilation des exploitants selon qu'ils possèdent ou pas de permis de conduire

Possession permis de conduire	Effectif	%
Oui	63	38%
Non	102	62%
Total	165	100%

La majorité des exploitants de taxi moto ne disposent pas de permis de conduire. 62% n'en ont pas et 32% en ont.

Tableau 11 : Ventilation des exploitants par catégorie de permis

Catégorie	Effectif	%
A	32	63%
B, C	19	37%
Total	51	100%

Parmi ceux qui ont le permis, 63% disposent de permis de catégorie réglementaire alors que 37% n'en disposent pas. La possession des permis de catégorie supérieure permet de valider les permis de catégorie inférieure pour les véhicules, cela est erroné pour ce qui est des motocycles.

VIII-6 Caractéristiques du parc des engins

Avec l'accès du marché de la moto au Japonais et aux Chinois, plusieurs marques de motos ont été identifiées à savoir KYMCO, DRAGON, NANFANG, HONDA, KAWAZAKI, LINDAI, JINCHENG, SUZIKI, WONDA, BOOMA, SUPER KING et AMSUA. Elles sont à 98% de puissance supérieure à 125 cm³ et coûtent entre 350 000 FCFA et 500 000 FCFA.

Les tableaux ci-après donnent de plus amples informations sur les caractéristiques des motos.

Tableau 12 : Ventilation des exploitants par marque de taxi moto

Marque	Effectif	%
KYMCO	54	35%
DRAGON	67	43%
NANFANG	17	11%
HONDA	7	5%
KAWAZAKI	1	1%
LINDAI	1	1%
JINCHENG	1	1%
SUZIKI	1	1%
WONDA	2	1%
BOOMA	2	1%
SUPER KING	1	1%
AMSUA	1	1%
Total	155	100%

Sur un parc identifié de 155 motos, 43% sont de marque DRAGON et 35% sont des KYMCO. La marque NANFANG vient en troisième position à 11%. Les autres marques représentent 9% du parc de taxis motos. La préférence d'une marque à une autre dépend essentiellement de la robustesse de celle-ci par rapport à son coût d'achat et de la disponibilité des pièces de rechange. L'expérience des marques dans les autres villes permet aux propriétaires d'opérer des choix judicieux à l'achat.

Tableau 13 : Ventilation des motos selon leur age

Age des motos	Effectif	%
<= 1 an	139	85%
> 1 an	24	15%
Total	163	100%

Le parc des taxis motos est vieux de moins d'un an à 85% et de plus d'un an à 15%. En somme c'est un parc très jeune.

L'état de jeunesse de ce parc est la preuve, s'il fallait encore le dire, que le phénomène taxis motos à Yaoundé est à ses balbutiements.

Tableau 14 : Ventilation des motos selon leur état à l'achat

Etat de la moto à l'achat	Effectif	%
Neuf	130	91%
Occasion	13	9%
Total	143	100%

Il ressort de ce tableau que sur 143 motos recensées, 130 ont été achetées à l'état neuf et seulement 13 en occasion.

Tableau 15 : Ventilation des motos selon le mode de financement

Mode de financement	Effectif	%
Fonds propres	109	77%
Crédit	31	22%
Aucune	2	1%
Total	142	100%

Le tableau ci-dessus montre que 77% des taxis motos sont achetés avec des fonds propres et 22% au travers des crédits.

Une tentative d'explication peut être donnée à cela : le coût des motos a considérablement baissé en deux ans, passant de plus de 800 000 FCFA à moins de 500 000 FCFA. Les propriétaires commerçants, Policier/Gendarme/Militaire et fonctionnaires peuvent supporter les coûts à l'achat sur des économies.

Deux autres situations ont été répertoriées avec le financement par don familial d'une moto à l'un des exploitants et l'autre au travers d'un gain au jeu de hasard, représentant 1%.

Tableau 16 : Ventilation des motos selon leur état de fonctionnement

Etat de fonctionnement	Effecti	
	f	%
Mauvais	12	7%
Passable	50	30%
Bon	89	54%
Très bon	13	8%
Total	164	100%

L'enquête sur le fonctionnement des motos révèle que 8% des motos sont en très bon état, 54% en bon état, 30% en état passable et 7% en mauvais état.

Cet état moyen acceptable des taxis motos s'explique par la disponibilité des pièces de rechanges fabriquées au Nigeria à des coûts très bas et la présence de plus en plus perceptible de garages spécialisés dans le dépannage des taxis-motos.

VIII-7 Caractéristiques des usagers des taxis-motos

Les usagers des taxis-motos sont de tous les ages et de tous les sexes. Ils se recrutent parmi les fonctionnaires, les élèves et étudiants, les hommes d'affaires, les ménagères et les chômeurs. Ils sont motivés par leur déplacement. Les tableaux ci-après donnent de plus amples informations sur les usagers et leurs choix.

Tableau 17 : Distribution des usagers selon leur sexe

Sexe	Effecti	
	f	%
Masculin	71	56%
Féminin	56	44%
Total	127	100%

Les utilisateurs de ce mode de transport sont de deux sexes. Cette distribution est quelque peu équilibrée à savoir 56% des hommes contre 44% de femmes.

Tableau 18 : Distribution des usagers selon leur classe d'âge

Classe d'âge	Masculin	Féminin	Total	%
<20 ans	12	13	25	20%
20 à 30 ans	26	38	64	52%
30 à 40 ans	9	6	15	12%
Plus de 40 ans	5	15	20	16%
Total	52	72	124	100%

Du tableau ci-dessus, on peut affirmer que la classe d'âge utilisant le plus ce mode de déplacement est celle de 20 ans à 30 ans à 52%. Par contre, les moins de 20 ans

représentent 20% des usagers. Les classes 30 à 40 ans et plus de 40 ans représentent respectivement 12% et 16%.

Tableau 19 : Distribution des usagers selon la distance parcourue avant d'arriver à la station

Distance parcourue avant d'arriver à la station	Effectif	%
< 500 m	66	51%
500 - 1000 m	28	22%
> 1000 m	36	28%
Total	130	100%

Les usagers estiment à 51% qu'il y a moins de 500m entre leur habitation et la station. Ils estiment à 22% que cette distance se situe entre 500m et 1000m et enfin, 28% pensent que cette distance excède 1000m.

Tableau 20 : Comportement des usagers sans taxi-moto

Comportement	Effectif	%
Pas de déplacements	15	12%
A pied	67	53%
Autres	44	35%
Total	126	100%

De l'avis des usagers, s'il n'y a pas de taxi-moto, 53% se déplaceront à pied, 12% ne se déplaceront pas et 35% utiliseront un autre mode de déplacement.

VIII-8 Coût et recettes d'exploitation des taxis-motos

L'exploitation des enquêtes faites au niveau des exploitants a permis d'établir un compte d'exploitation de taxi-moto. Nous prendrons pour cela deux hypothèses :

- Le chauffeur propriétaire travaille 26 jours par mois ;
- Le chauffeur locataire travaille tous les jours soit 30 jours par mois.

Coût d'exploitation

Tableau 21 : Conditions d'exploitation du matériel

Désignation	Hyp 1 : Chauffeur propriétaire	Hyp 2 : Chauffeur salarié
Nombre de jours d'exploitation par mois	26	30
Distance parcourue par mois	125km*26 =	125km*30
Consommation de carburant	26*2000	30*2000
Amortissement du matériel	4 ans	4 ans
Valeur résiduelle	125 000 FCFA	0
Autres charges financières	-	-

Coûts fixes

- La nourriture du conducteur
1^{ère} hyp. : 500F/jour x 26 jours = 13 000
2^{nde} hyp. : 500F/jour x 30 jours = 15 000
- Taxes diverses (assurance, vignettes, carte bleu SMT, etc.)
46 500 F/an : 12 mois = 3 875

- Amortissement annuel
 $1^{\text{ère}} \text{ hyp. : } (400\ 000 - 100\ 000) / (3 \times 12) = 8\ 334$
 $2^{\text{nde}} \text{ hyp. : } 400\ 000 / (3 \times 2) = 11\ 111$

D'où les valeurs suivantes:

- $1^{\text{ère}} \text{ hyp. : } 13\ 000 + 8\ 334 + 3\ 875 = 25\ 209 \text{ FCFA}$
- $2^{\text{nde}} \text{ hyp. : } 15\ 000 + 11\ 111 + 3\ 875 = 29\ 986 \text{ FCFA}$

Coûts variables

- Carburant
 $1^{\text{ère}} \text{ hyp. : } 2\ 000 \times 26 = 52\ 000$
 $2^{\text{nde}} \text{ hyp. : } 2\ 000 \times 30 = 60\ 000$
- Entretien
 Forfait de 5 000 FCFA par mois

Tableau 22 : Structure des coûts d'exploitation en FCFA

Eléments	Hyp. 1 Coûts/mois	Hyp. 2 Coût/mois	Hyp. 2 Coût/mois
Coûts fixes			
Nourriture	13 000	15 000	15 000
Taxes	3 875	3 875	3 875
Salaire			15 000
Amortissement	8 334	11 111	11 111
Total des coûts fixes	25 209	29 986	44 986
Coûts variables			
Carburant	52 000	60 000	60 000
Entretien	5 000	5 000	5 000
Total coûts variables	57 000	65 000	65 000
Coûts totaux	82 209	94 986	109 986

La recette mensuelle est calculée pour la première hypothèse sur la base de du nombre moyen de tours fait par jour, soit 50 tours x 100 FCFA/tours x 26 jours. D'où la valeur de 156 000 FCFA/mois.

La recette mensuelle pour la seconde hypothèse reprend les dépenses minimales à réaliser par l'exploitant (location journalière + Nourriture journalière + Carburant journalier + police par jour) x 30 jours. Ce qui donne $(3000 + 500 + 2000 + 780) \times 30 = 188\ 400 \text{ FCFA}$.

Tableau 23 : Compte d'exploitation de taxis motos

Recettes	156 000	188 400	188 400
Coûts totaux	82 209	94 986	109 986
Résultat d'exploitation	73 791	93 414	78 414

Les résultats du tableau ci-dessus montrent que l'activité de taxi-moto est rentable, c'est ce qui explique l'engouement vers ce secteur d'activité.

IX- AVANTAGES ET INCONVENIENTS

IX-1 Impacts positifs

Création d'emplois

L'activité de taxi-moto permet de résorber à sa façon le chômage au travers de la création des emplois directs chez les exploitants. Il génère d'autres activités y associés à l'exemple des garages pour taxi-moto, des boutiques de vente de pièces de rechange, des boutiques pour vente de moto. Ces différentes activités associées permettent de créer des emplois indirects.

En l'absence de statistiques fiables sur la quantité de taxis motos à Yaoundé, nous ne nous permettrons pas d'avancer des chiffres.

Mobilité et desserte

Le taxi-moto est un mode de transport qui, selon le tableau ci-dessous sur les rapports entre les taxis-motos et les autres modes de transport, est complémentaire à 75%. Le taxi-moto permet à l'utilisateur d'atteindre les points où les taxis-voitures ne peuvent pas arriver. Ils sont rapides.

Tableau 24 : Rapports entre taxis-motos et les autres modes de transports

Rapport Taxi-motos et autres	Effectif	%
Complémentaires	98	75%
Concurrents	25	19%
Sans opinion	7	5%
Autres	0	0%
Total	130	100%

IX-2 Impacts négatifs

Les principaux impacts négatifs de ce mode de transport s'articulent autour de l'insécurité et la pollution de l'environnement.

Insécurité routière

L'utilisateur du taxi-moto est en général très exposé aux accidents de la route. Au moindre choc, il se retrouve au moins légèrement blessé.

Le tableau sur la ventilation des exploitants selon qu'ils possèdent ou non un permis de conduire montre sans équivoque que l'exploitant en général ne dispose pas de permis de conduire.

En plus, 84% ont été formés dans le tas comme le montre le tableau ci-dessous. Ils ne maîtrisent pas de ce fait le code de la route.

Tableau 25 : Type d'apprentissage de conduite

Type de formation	Effectif	%
Tas	138	84%
Auto école	26	16%
Total	164	100%

Plus de 90% d'exploitants ne disposent de casques, ni pour eux, ni pour les usagers qui d'ailleurs les trouvent gênants, ce qui augmentent la morbidité en cas d'accident.

La pollution de l'environnement

L'un des principaux inconvénients des taxis-motos est la pollution de l'environnement. Les taxis-motos changent l'espace urbain. L'absence des aires aménagées pour le stationnement dans les têtes de ligne fait que les exploitants stationnent dans les

carrefours comme ils peuvent, à la recherche du client. L'anarchie dans l'organisation des stations ne vient pas changer la perception de cette nuisance de l'espace.

L'autre principale nuisance est le bruit.

X- RECOMMANDATIONS

La présente étude a montré l'importance du mode de transport par taxi-moto dans un milieu urbain désorganisé où la ville n'est pas pensée, l'urbanisation est anarchique, les infrastructures routières font grandement défaut.

Conscient que ce phénomène n'est pas temporaire (il n'a reculé dans aucune ville au Cameroun où il s'était implanté) mais qu'il se développe, il est intelligent de dire quelques recommandations qui permettront d'assainir ce secteur qui résout les besoins en transport des usagers, permet de lutter contre la pauvreté au travers de la génération des emplois, constitue une source de revenu fiscal pour l'Etat.

Recommandations sur les insuffisances des taxis-motos

Les objectifs visés en prenant en compte ce mode de transport sont essentiellement d'assurer la sécurité des exploitants et des usagers des taxis-motos en de diminuer les impacts négatifs de ces moyens de déplacement sur l'environnement.

Pour ces objectifs soient atteints, nous recommandons :

- De mettre sur pied un système de formation des formateurs sur les deux roues motorisés, les structures de formation en place étant plus spécialisées dans la formation des chauffeurs de voiture ;
- D'assurer la formation et le recyclage des chauffeurs de taxi-moto sur le code de la route ;
- De mener des actions de sensibilisation des exploitants de taxi-moto sur la réglementation en vigueur, les conditions d'exploitation de taxi-moto à titre onéreux sur le territoire camerounais et les obligations du décret n°95/650/PM du 16 novembre 1995. L'exploitation de taxi-moto selon le décret ci-dessus s'articule autour de 3 points qui concernent la moto (carte bleue modèle SMT, carte grise, polie d'assurance, vignette moto, redevance de 4000 FCFA), le conducteur (age minimum 18 ans, permis de conduire catégorie A) et les accessoires (réservoir de carburant peint en jaune, pose pied pour transportés, trousseau de dépannage, deux rétroviseurs, dispositifs complets d'éclairage et de signalisation, dispositif de freinage, avertisseurs sonores et deux casques.)
- De mener des études sur la lutte contre la pollution environnementale engendrée par les deux roues en général et les taxis-motos en particulier.

CONCLUSION

La présente étude a permis de montrer que phénomène de taxis-motos à Yaoundé est très récent. Il vient résoudre des besoins en transport soit de façon complémentaire par rapport aux autres modes de transport, soit en concurrence.

L'activité d'exploitation à but lucratif des motos a développé un certain nombre d'emplois directs et indirects à Yaoundé. Il permet de faire vivre de nombreuses familles, contribue à l'effort national sur le plan fiscal et permet à sa façon de réduire le chômage et donc de lutter contre la pauvreté.

L'installation de cette activité en milieu urbain ne se fait pas sans sacrifice.

Le manque d'expérience, le manque de moyens financiers et la négligence des mesures visant à sécuriser les usagers et les exploitants font que nous craignons de voir les hécatombes générées par l'exploitation des taxis-motos à Yaoundé. Dans le même ordre d'idée, l'encombrement des carrefours et voies va grandissante.

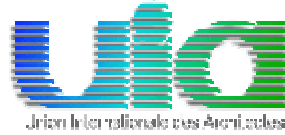
Aussi des recommandations ont été faites et des actions doivent être menées pour palier aux inconvénients bien connus de ce mode de déplacement.

BIBLIOGRAPHIE

1. Ministère de la Ville, « Etude sur la stratégie d'amélioration durable des conditions de transport urbain à Yaoundé », mai 2002, pp. 32, 35.
2. Coopération Française, « Etude exploratoire sur les motos-taxis (" Ben Skin") à Douala », Yaoundé, Juillet 1998.
3. Coopération Française, « Etude exploratoire sur les motos-taxis dans les villes africaines : Le cas de la ville de Lomé », Lomé, Janvier 1998.
4. Coopération Française, « Etude exploratoire sur les motos-taxis de Cotonou », Cotonou, Juin 1998.
5. Pôle d'excellence, « Rapport du séminaire de méthode Pôle d'excellence : Espaces et sociétés en Afrique Noire », Cotonou, 10 au 12 mars 2004.
6. OKOLE Serges Olivier, « Motos taxis : danger à grande vitesse », in Cameroon Tribune du 07 mai 2004, p. 16.
7. MBEZE Brice, « Yaoundé : les motos taxis gagnent du terrain », in Cameroon Tribune du 17 février 2004.



Union des Architectes d'Afrique



Union des Architectes d'Afrique

Conférence :Architecture et Société

Réunion UAA-UIA

09-13 Fév 2005

1. Manifestation

La manifestation se déroulerait comme suit
Conférence :Architecture et Société
Réunion UAA-UIA - Conseil + Région V

2. Sujet de la Conférence

Architecture et Société

En accomplissant notre travail, les architectes mettront inévitablement en évidence les solutions au programme qui démontrent les valeurs qu'ils ont intégrées tout au long de leur formation, stage et expérience pratique, ainsi que leur perception des besoins exprimés par leurs clients et programme.

Ce faisant, leurs clients eux aussi porteront un jugement sur les plans que nous réalisons en se basant sur leurs propres valeurs et priorités, en tant qu'individus ou bien représentants d'une communauté ou d'une profession.

Ces valeurs peuvent être pratiques et commerciales, culturelles, esthétiques, orientées vers la communauté, consciente des besoins en durabilité ou bien fortement influencées par les traditions et pratiques locales. En effet, tellement de données entrent dans la composition des valeurs qu'elles justifient certainement une étude.

Au croisement crucial entre l'architecte et son employeur, de l'architecte et des autres membres de l'équipe de construction, et de l'architecte et la communauté au sens large, les valeurs jouent un rôle essentiel dans le fait que le projet réalisé soit une expérience satisfaisante pour tous les partis concernés et non juste une réussite financière en terme de valeur de marché.

C'est là que peuvent être révélées l'humanité et la qualité de la solution ainsi que l'habilité de l'architecte à satisfaire les demandes du programme.

3. Appel de présentations

Les présentations pourront être présentées oralement en français ou en anglais. Le résumé sera de 300-400 mots avec une image en format .jpg au maximum. Une présentation en power point est aussi acceptable.

4 Calendrier

20 Jan 2005: Date limite de réception des résumés avec un bref CV.
09-13 Fév 2005 : Date de la manifestation

5. Contacts

Pour toute information concernant cet atelier et l'envoi des présentations, merci de contacter

Gaetan SIEW
Secrétaire Général de l'UAA
Premier Vice-Président de l'UIA
45 Rue St Georges
Port Louis
Ile Maurice
Tel : (230) 212 1168
Fax : (230) 212 5766
Portable + 230 252 96 88
Email: Lsa@intnet.mu



La lettre du Pôle d'Excellence Espaces et Sociétés en Afrique Noire

N° 02 Novembre 2004

Pôle d'Excellence Régional Espaces et Sociétés en Afrique Noire
Agence Universitaire de la Francophonie
Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme

422, rue des balises, Quartier Doumasséssé,
BP 2067 Lomé TOGO

eamau@cafe.tg

www.eamau.org

Equipe:

Dr KOUADIO N'Da N'Guessan
ADJAMAGBO Comlan Ambroise
OGALAMA Yabo Gabriel
DJEGUEMA Adébayo
BLU Koffi