

**MOTOTAXIS OU CLANDOS ENTRE ADAPTATION CITOYENNE ET  
REFUS POLITIQUE AU SEIN DE LA VILLE DE N'DJAMENA.**

**Hassane MAHAMAT HEMCHI<sup>1</sup>**

**Résumé :**

L'utilisation du transport artisanal est une pratique courante dans la plupart des villes africaines. N'Djamena fait partie de ces villes qui essaient de répondre à la demande incessante de sa population dans les transports urbains. Son taux d'accroissement démographique annuel estimé à plus de 5% pose de réels problèmes à tous les acteurs de la gestion urbaine (colloque national, 2013). Bien qu'il suscite de nombreuses critiques de la part de la population, des propriétaires des autres modes de transports (taxis et minibus), et des autorités publiques et privées, voilà près d'une décennie que le "mototaxi", appelé clando (appellation locale) s'impose tant bien que mal, pour répondre à la demande des déplacements quotidiens à travers les différents quartiers de la ville.

Aujourd'hui, les mototaxis sont devenus comme un moyen de transport à part entière. L'objectif de cette communication est d'exposer, dans un premier temps, l'importance de ce système de transport dans le quotidien des n'djamenois, puis, de montrer les avantages et les inconvénients que génèrent cette pratique entre acceptation citoyenne et refus non-dit des autorités de la place. Enfin, se posera la question de la continuité de cette pratique dans une ville capitale qui n'a pas de transport en commun public ou privé de qualité ? Pour répondre à cela, nous nous appuyons sur des données d'enquêtes ménages de mobilité urbaine et entretiens effectués auprès de la population et les acteurs dans le cadre des travaux d'une thèse en cours.

**Mots clés :** N'djamena, mobilité urbaine, mototaxis, clando, transport urbain.

---

<sup>1</sup> Hassane MAHAMAT HEMCHI, Doctorant d'UMR ADESS 5185, Université Montaigne de Bordeaux 3- (sous la direction du Professeur Olivier RATOUIS & Allassembaye DOBINGAR).  
[hemchih@gmail.com](mailto:hemchih@gmail.com)

## **INTRODUCTION :**

L'usage des mototaxis dans les villes africaines est devenu une pratique courante (Diaz Olvera, 2007 ; Godard, 2008 ; Sahabana, 2011). L'acceptation de ce mode de transport dans la plupart des villes y compris certaines capitales est l'un des signes du manque ou d'insuffisance du transport en commun public/privé de qualité et surtout de l'hégémonie qu'impose le transport artisanal.

Aujourd'hui, la transformation de l'usage de motos en moyens de transport populaire - motos-taxis - date de moins d'une décennie au sein de la capitale tchadienne (2005). Pourtant, dans certains pays d'Afrique cette pratique date des années 70 (Oyesiku, 2001). N'djamena n'est pas l'épicentre du phénomène au Tchad comme pour certaines villes-capitales d'Afrique : Lomé et Cotonou (Tublu, 2010). Les mototaxis étaient en service depuis plus d'une décennie dans certaines villes du Tchad à l'exemple de Kélo, Moundou et Pala. Mototaxi ou clandos est une appellation locale de la pratique, elle tente de répondre à la demande de la population tant bien que mal, pour une ville qui ne dispose pas de transport collectif public/privé pouvant répondre aux aspirations de la population. Sinon, ne serait-ce que des minibus et des taxis urbains appartenant à des particuliers et gérer par ces derniers en accord avec les syndicats concernés (Mahamat Hemchi, 2012). L'absence d'une compagnie publique ou privée de gestion des transports urbains a entraîné une dynamisation du transport artisanal. Néanmoins, sur le terrain, il existe deux modes de transport urbain reconnu officiellement par les autorités, qui sont les minibus de 16 à 25 places et les taxis urbains de 4 à 6 places. Le troisième qui s'impose ces dernières années n'est autre que les mototaxis face à l'attitude des autorités qui oscillent entre acceptations à défaut de solutions curatives et éradication d'une activité à risque, incontrôlable et non-conforme à l'image d'une ville capitale vitrine d'Afrique Centrale (Sahabana, 2011).

La capitale tchadienne est confrontée à des réalités très complexes et dans tous les secteurs urbains ; avec absence de stratégie de transport urbain. Bien qu'il ait été élaboré un Plan des Transports et de Circulation en 2012 (PTC), ce dernier n'arrive pas à être adapté sur le terrain. C'est dans ce contexte que l'idée de ce travail a pris origine.

Ainsi, dans un premier temps nous expliquerons l'importance et l'influence des mototaxis dans le quotidien de la population ndjamenoise, avec un aperçu sur le processus évolutif de cette pratique au sein de la ville. Dans un second temps, nous montrerons les avantages et les inconvénients socioéconomiques générés par les mototaxis entre acceptation citoyenne et refus non-dit des autorités de la place. Enfin, dans la dernière partie de ce travail, nous démontrerons quel avenir doit-on prédire à cette pratique dans une ville capitale qui vit au rythme d'un urbanisme d'un autre âge prôné par le slogan de "*N'Djamena vitrine d'Afrique Centrale*" ? Pour cela, nous allons nous baser sur des données d'enquêtes-ménages de mobilité urbaine et entretiens effectués sur le terrain (N'Djamena, du février à avril 2013) dans le cadre des travaux d'une thèse en cours. Ainsi de même certains travaux de recherches publiés dans ce secteur et certains documents de planification recueillis au niveau de la ville de N'Djamena.

## 1. L'évolution inespérée de la pratique des mototaxis à N'Djamena :

L'origine du service des mototaxis dans les villes d'Afrique date des années 70, d'abord au Nigeria et sur le reste du continent à partir des années 80 (au Niger et au Cameroun). Elle impose ses marques à partir des années 90 dans des villes capitales comme Lomé (Togo) et Cotonou (Bénin), suite à des mouvements sociopolitiques causés par des grèves générales du secteur des transports urbains dans ces villes (Diaz Olvera, alii., 2007 ; Tublu, 2010). Ainsi, cette pratique apparaît comme une activité génératrice de revenu et une préoccupation des jeunes sans emplois. Dans la capitale tchadienne, les premiers mototaxis sont apparus vers le milieu des années 2000. Elle n'assurait que le relai aux autres modes de transport urbains de la place (minibus et taxis urbains) au niveau des terminus pour acheminer les clients vers les quartiers périphériques non-accessibles par les transports urbains : à l'exemple des carrefours de Diguel, Goudji, Chagoua, Démbé, Farcha, .... Le centre-ville était épargné, les autorités interdisaient cette pratique. Même s'il est difficile de faire la différence entre les mototaxis dans l'ensemble des motos en circulation. Faute de signe évident, ils n'ont pas d'étiquette, ni de symbole illustrant que la moto en circulation est un clando. Aux yeux des autorités les clandos sont ceux qui sont stationnés aux différents carrefours de la première voie de contournement. Ainsi, il a fallu attendre 2010 pour que certains clients prennent ce mode de transport depuis leurs maisons des quartiers périphériques jusqu'au centre-ville pour ne pas vivre le calvaire d'attente des moyens ordinaires du transport urbain, de ses arrêts spontanés et de sa qualité médiocre (Mahamat Hemchi, 2012). Avec le temps, cette pratique a conquis toute la ville comme une toile d'araignée. Aujourd'hui, on peut trouver une mototaxi à n'importe quel endroit de la ville, même devant la présidence au niveau de la place de la nation. Cette conquête du centre-ville par les mototaxis a été en partie favorisée par les autorités à la suite des premières élections municipales qu'a connue la ville de N'Djamena en 2012. La population s'est bien adaptée à cette nouvelle pratique, moins chère que les taxis et minibus, et accessible à tout âge et en tout lieu, disponible sur toutes les voies de circulation. Et surtout, avec leur précipitation les clients arrivent à destination souhaitée en un temps record. C'est ainsi que cette pratique a imprimé ses marques dans peu de temps au niveau de la capitale tchadienne dans des conditions controversées entre tolérance et scepticisme des autorités.

**Tableau 1 : Les appellations des mototaxis dans certains pays d'Afrique**

Pays	Appellation locale
Benin	Zémidjan (prends-moi vite)
Cameroun	Bendskin (penche-toi pour mieux t'accrocher au véhicule)
Tchad	Clando (dérivé du clandestin, une adaptation locale du terme)
Niger	Kabu-kabu
Togo	Oléya

Sources diverses

### 1.1. Les points saillants de l'évolution des mototaxis de N'Djamena:

Il a fallu attendre 2011 pour voir la création du Syndicat National de Transport Hayine (SNTH), une initiative émanée par les conducteurs des mototaxis. Le nom du syndicat est aussi porteur de sens, mais passe inaperçu par les autorités en charge de la régulation. C'est-à-dire, le mot *Hayine* est dérivé de l'arabe local, *hayine* signifie « facile », et encore en d'autre terme le sens figuré donné à ce mot par les conducteurs voudrait dire "moins cher", comme ce dernier se négocie à partir de 100FCFA et 150FCFA<sup>2</sup>. Ensuite, il a été créé le Syndicat National des Moto Taxis (SNMT) pour donner une certaine légitimité à cette pratique à travers tout le Tchad. Après la création de ces deux structures, le phénomène prend de l'ampleur. Le SNTH implanté dans le 7<sup>ème</sup> en dehors de la première voie de contournement (dans son territoire de prédilection) connaît un véritable succès auprès de la population. Le SNTH récence ses membres à des centaines dès les premiers mois de sa création, face à l'évolution exponentielle de la pratique. Ils espèrent pouvoir résoudre les problèmes de transports urbains de toute la population des quartiers périphériques de N'Djamena. Ce nouveau système de transport urbain (mototaxi) se structure par la mise en place de règlement et des exigences vis-à-vis des conducteurs, auprès des usagers et surtout réclame une reconnaissance auprès de l'État. En 2012, le SNTH a estimé à plus de 11 000 mototaxis en circulation pour une population estimée à 1 150 091 habitants au sein de la ville de N'Djamena. Au sommet de son succès, le syndicat n'arrive plus à cadrer le nombre de ses adhérents et les multiples problèmes qui découlent de sa gestion. Certains particuliers font leurs propres gilets à l'image du SNTH sans se déclarer et se donnent à cette pratique. Ainsi, le SNTH et le SNMT finissent par être victimes de leur propre succès, n'arrivent plus à gérer le problème à l'échelle de toute la ville, faute de moyens matériels, humains et financiers.

Par ailleurs, après la proclamation des résultats de la première élection municipale qu'a connue la ville. Le phénomène prend une autre dimension par la création de nouveaux syndicats à travers les différents arrondissements, lorsque les nouveaux maires ont pris fonction dans ces différents arrondissements. À l'exemple du Groupement des Clandomans de la Commune du 6<sup>ème</sup> Arrondissement (GCCA), est le résultat de regroupement de certains anciens cadres du SNTH et le SNMT en janvier 2013.

En effet, après les élections municipales qu'a connues le Tchad en 2012, tous les 10 arrondissements de N'Djamena sont érigés en communes urbaines. Face à cette nouvelle situation, les différents maires tentent de normaliser la pratique de mototaxi au niveau des différentes communes respectives, pour des raisons financières. C'est dans ces conditions que chaque arrondissement a pu créer son propre syndicat de mototaxi à l'exemple du GCCA dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement, puis, l'Association des Clandomans de la Commune de 5<sup>ème</sup> Arrondissement (ACCA) dans 5<sup>ème</sup> arrondissement. Et aussi, l'Association des Motos Taxis de la Commune du 1<sup>er</sup> Arrondissement (AMTCA) dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, ... Si bien que le SNTH et le SNMT sont tous en activité, mais beaucoup plus fragilisés par la défection de certains de leurs membres-fondateurs. Les nouveaux syndicats créés par les différents Maires à travers les arrondissements instaurent une nouvelle politique de gestion de la pratique en structurant cette dernière, par la mise en place des règlements intérieurs, avec des

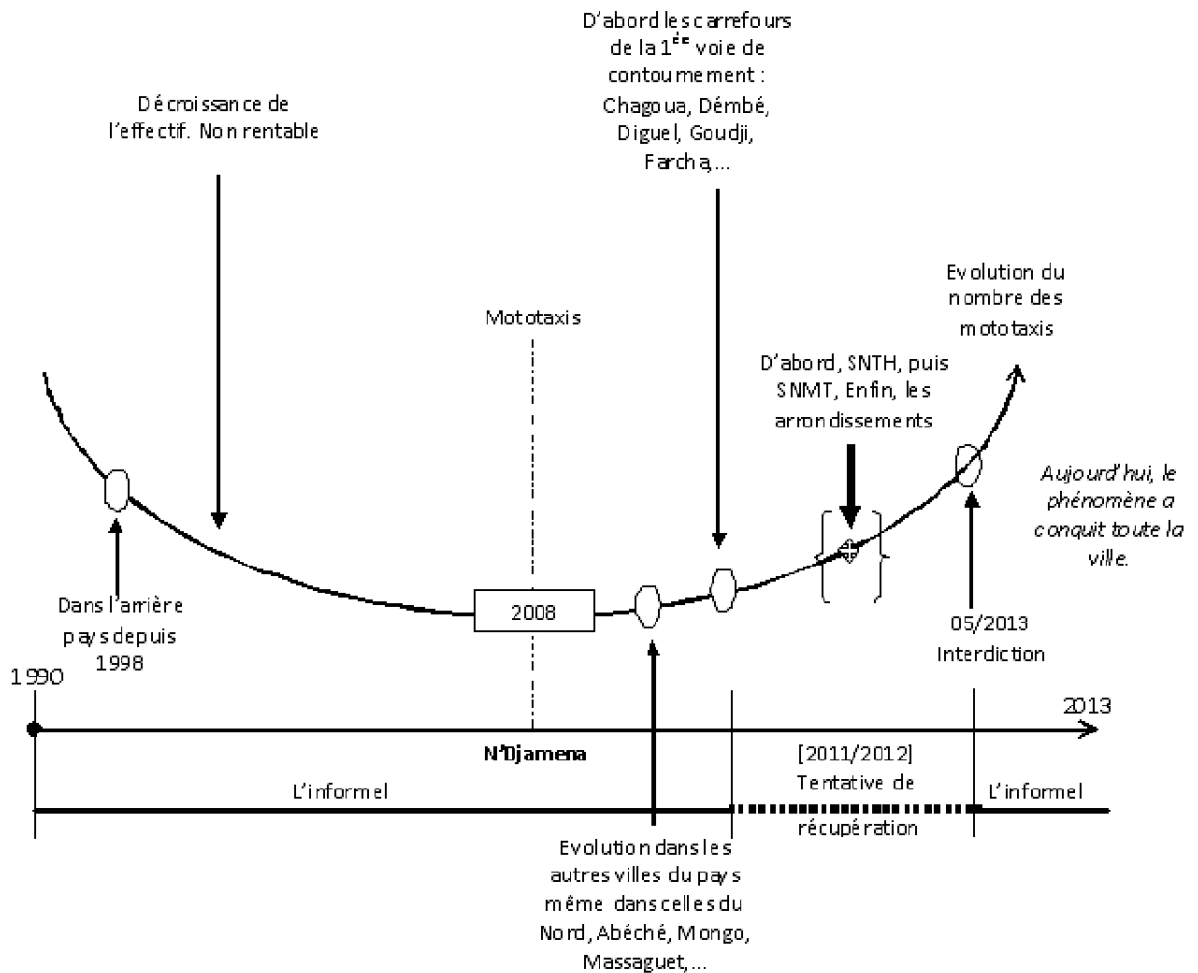
---

<sup>2</sup> Source : FCFA veut dire ; Franc de la communauté financière africaine, qui n'est autre que dans le passé le franc des colonies françaises d'Afrique. [http://fr.wikipedia.org/wiki/Franc\\_CFA](http://fr.wikipedia.org/wiki/Franc_CFA).  
Aujourd'hui, 1€≈656FCFA

cartes d'adhésion, des taxes journalières et surtout le port de gilet obligatoire pour chaque conducteur de mototaxis au sein de la ville de N'Djamena. Aussi, sur les gilets, l'on peut lire le numéro d'adhésion, l'effigie du syndicat et la couleur choisie par le syndicat. Parfois même le nom ou numéro du carrefour où le conducteur a pour gare ou point de départ. Dans cette nouvelle logique de gestion, certains syndicats disposaient de deux sièges ; un dans la commune, bien connu par ses adhérents et l'autre dans le siège communal de l'arrondissement. Enfin, face à l'absence de ressources financières au niveau des nouvelles communes, l'attitude oscille entre tolérance et méfiance vis-à-vis de la reconnaissance voulue par les différents syndicats.

## 1.2. Le processus d'évolution et d'adaptation des mototaxis au sein de la ville de N'Djamena

**Figure 1 : Processus d'évolution des mototaxis dans la ville de N'Djamena**



Réalisation : Mahamat-Hemchi, Hassane, CNRS UMR ADESS 5185

En 2013, les mototaxis sont estimées à 22 000 au sein de la ville de N'Djamena par la police nationale et à plus 15 000 mototaxis par les services de transports de la mairie centrale. Et enfin, le ministère des infrastructures et des transports estime en moyenne annuelle l'immatriculation de plus de 15 000 motos au niveau de la ville de N'Djamena



(voir Tableau 2). Les motos représentent 59% des autres moyens de transports urbains de la ville de N'Djamena. Par ailleurs, en plus des chiffres connus par les différentes institutions de la ville, il y a pas mal de mototaxis en circulation n'ayant pas de papiers et ils représentent 30% sur l'ensemble des conducteurs enquêtés, selon l'enquête ménage de mobilité urbaine. A cela s'ajoute les 18% des clandestins qui déclarent entraine de circuler avec des faux papiers au sein de la ville de N'Djamena. Il faut mentionner que certains particuliers rendent occasionnellement leurs motos personnelles comme mototaxis. Du coup, le nombre exact des mototaxis au sein de la ville de N'djamena reste et restera indéterminé. Aujourd'hui, cette pratique a été interdite par le ministère de l'intérieur, suite à un arrêté ministériel depuis mai 2013 sur les ondes de la radio et télévision nationale. Mais dans la ville, la pratique des mototaxis se fait comme d'habitude dans tous les endroits de la ville, demeurant cette fois-ci méconnaissable et dissimulée aux motos personnelles.

**Tableau 2 : Immatriculation annuelle des motos au sein de la ville de N'Djamena :**

Années	2008	2009	2010	2011
Nombre de motos	14306	18054	17105	11642*

Source : Mahamat Hemchi H., 2012.

\*Ce nombre d'immatriculation de motos s'étale sur la période du 03/01/2011 au 31/06/2011, ce qui veut dire que cet effectif n'est pas pour une année.

## **2. L'adaptation des mototaxis au contexte socio- économique de la ville :**

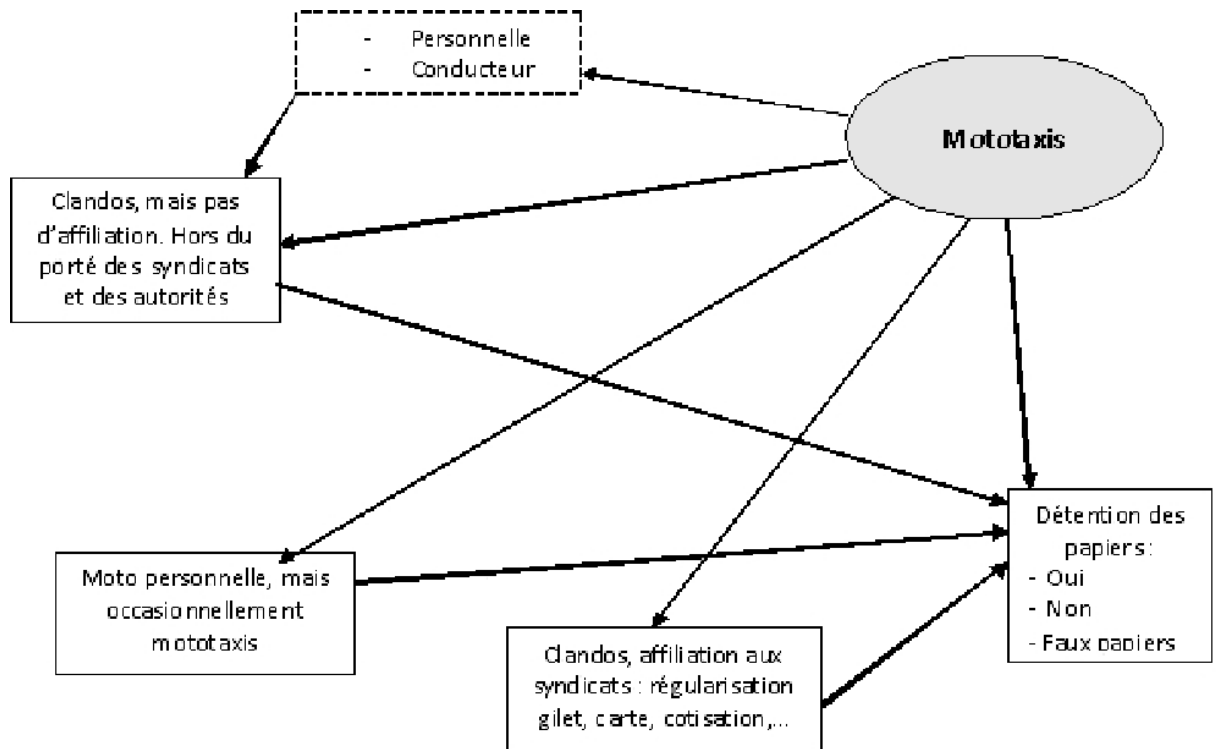
La ville de N'djamena à l'instar de nombreuses villes africaines et du monde entier, la problématique du transport devient préoccupante et un défi majeur pour les autorités en charge de la gestion du secteur. L'aspect la plus préoccupante est l'augmentation des accidents en milieu urbain<sup>3</sup>. Aujourd'hui, le parc immatriculé du pays en entier s'élève à 193 000 véhicules dont 59% de motos en 2011. En moyenne 15 000 nouvelles motos se font immatriculer chaque année et 9 000 nouveaux véhicules au niveau de la ville de N'djamena. Le niveau de la demande quotidienne en transport est estimé à 500 000 déplacements motorisés en 2011 (Mairie de N'Djamena, 2013). A cela s'ajoute la croissance des prix du transport dans l'ordre de 6,6% par ans. La part de la consommation moyenne en transport d'un ménage par jour est de 630FCFA selon l'INSEED (Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques du Tchad), soit une moyenne de 19 000 FCFA/mois (29 euros). Par ailleurs, la ville de N'Djamena, évolue à un taux moyen annuel de plus de 5% par an, la population actuelle (2013) est estimée à 1 207 596 d'habitants. N'Djamena demeure le centre urbain le plus important du pays et principal pôle d'attraction. Elle concentre presque 45% de la population urbaine (Harre, Moriconi- Ebrard, et Gazel, 2010) et 8,6% de la population totale du Tchad (Ngaressem, 2013). Cette croissance démographique s'est accompagnée par une extension spatiale considérable qui fait, qu'aujourd'hui, la ville de N'Djamena s'étale sur plus de 20 000 ha. Ainsi, la nature de la croissance urbaine - étalement urbain incontrôlé et incontrôlable - est

<sup>3</sup> Source : la Direction Générale de la Brigade de la Circulation Routière (BCR).

symptomatique de cette ville marquée par une pauvreté extrême. Les capacités limitées d'interventions publiques des différents arrondissements eu-égard aux besoins croissants de la ville de N'Djamena en équipements et infrastructures de base. C'est dans cette gestion aléatoire que le système a favorisé le développement d'une offre privée majoritairement artisanale et gérée par des particuliers a pu s'imposer pour répondre à la demande croissante de la population. La motorisation individuelle est encore réservée à une minorité, le taux moyen annuel d'immatriculation des voitures personnelles est dans l'ordre 1300 véhicules sur la période de 2006 à 2010 (Mahamat Hemchi, 2012). La voiture particulière est considérée comme un luxe (Guezere, 2008). Aujourd'hui la pérennisation des différentes pratiques de transport artisanal sont des réponses issues des crises multiformes qui frappent la ville de N'Djamena et c'est dans ce contexte que la mototaxi apparaît comme une réponse à la conjonction d'une triple pénurie : de véhicules privés, d'infrastructures et de transport en commun (Diaz Olvera, ali., 2007). De même, l'émergence des mototaxis a enfin été facilitée par le vide dans les réglementations locales des transports publics. Les mototaxis se reconnaissent à travers leurs gilets de couleur différentes selon les arrondissements jusqu'au mai 2013. On y trouve facilement les mototaxis au niveau des gares routières, les marchés et certains équipements publics de fortes fréquentations comme les banques, les hôpitaux, les sièges des opérateurs téléphoniques, .... Aujourd'hui, la mototaxi est interdite de circuler en ville par les autorités, mais dans la pratique elle s'exerce de manière informelle. Ils sont aux mêmes endroits et ils pratiquent les mêmes manières, si ce n'est que le port de gilet qui a été interdit. La plupart des accidents qui se créent en ville sont attribués aux mototaxis à 94% selon les conducteurs des minibus, et à 92% selon les conducteurs de taxis urbains d'après le résultat de nos enquêtes de mobilité urbaine. Le taxi-cours au sein de la ville de N'Djamena vaut au minimum 2000FCFA ; ainsi, le taxi-cours n'est pas fonction du kilométrage à parcourir, ainsi pour la desserte de certains quartiers le conducteur peut demander plus que les 2000 FCFA fixé par les autorités, ceci est dû à la praticabilité des voies et aussi en fonction des saisons de l'année dans la ville de N'Djamena. Par contre, les prix d'usage de la mototaxi se négocient et pour la plupart des distances l'on ne dépense pas au-delà de 500FCFA, ce qui fait le ¼ du prix normal d'un taxi-cours. Cela prouve très bien les déclarations des clandomans enquêtés sur la liberté de circuler en ville à 85% selon l'enquête. Même si, les conducteurs de taxis urbains déclarent à 82% libres de circuler en ville, ces derniers, empruntent les grands axes connus (souvent les voies bitumées) et sauf à la demande de client (taxis-cours), ils quittent les trajets bien connus par la population.

## 2.1. Système de gestion des mototaxis au sein de la ville de N'Djamena :

Figure 2 : système de fonctionnement des mototaxis



Réalisation : Mahamat-Hemchi, Hassane, CNRS UMR ADESS 5185

Les raisons du succès de la pratique des mototaxis sont basées sur sa disponibilité, l'accessibilité de ses tarifs par rapport aux autres modes de transport (Guezere, 2008). Même si, le phénomène des mototaxis se trouve à la marge de la réglementation avec, absence de qualification de conduite et ayant une part importante dans les accidents qui surviennent en ville. La mototaxi a introduit une nouvelle forme de mobilité sur demande et accessible par toutes les couches sociales de la ville. C'est au client de donner sa destination, en fonction de la distance à parcourir lui sera proposé un prix, ce dernier peut être négocié et renégocié. C'est dans cette flexibilité des parcours et du prix que ce moyen de transport donne la possibilité au client de se faire conduire jusqu'à son domicile. Même si, le risque que l'on en court demeure élevé (accident, poussière, chaleur, ...). Enfin, les mototaxis desservent aussi les quartiers difficilement accessibles où il y a un manque considérable de voies bitumées, et absence de transport en commun public/privé et aussi des zones inondables en saison de pluie « quel que soit l'état des routes, les conducteurs de mototaxis trouvent l'ingéniosité de les pratiquer » disait Tublu Komi (2010).



## **2.2. Processus d'acquisition des mototaxis au sein de N'Djamena :**

L'acquisition de la mototaxis se fait de plusieurs voies au sein de la ville de N'Djamena. D'abord, pour certains jeunes ce sont leurs parents ou un des membres de la famille achètent la moto et mettent à la disposition du jeune sans emploi pour le faire travailler, ils représentent 10% selon l'enquête ménage de mobilité urbaine. Ensuite, certains jeunes se procurent leurs propres motos, d'abord en commençant comme conducteur de mototaxi, et puis avec leurs économies s'achètent leurs motos. De même, certains jeunes investissent toute leur économie en achetant une moto, pour exercer la pratique de la mototaxi en ville ; Ce qui explique les 36% des mototaxis en circulation appartiennent aux conducteurs. Par ailleurs, certains particuliers mettent leurs motos personnelles à l'usage de mototaxi à un moment de la journée ou certains jours de la semaine, juste pour avoir de l'argent de l'essence (Diaz Olvera, alii., 2007), ou pour se dépanner les jours sans travail. Le plus souvent, ce sont des ouvriers travaillant dans la menuiserie, la maçonnerie, la plomberie se livrent à cette pratique lorsque les chantiers sont en arrêts en attendant la reprise des travaux. Enfin, pour la majorité des cas le bailleur peut être de la famille ou non, mais la seule garantie qui lie le conducteur et propriétaire est l'entente sur parole en présence de témoins ou non. Ainsi dans cette entente de confiance mutuelle, le conducteur doit assurer un taux journalier convenu mutuellement à son bailleur. Le conducteur a l'obligation de rapporter le montant attendu à la fin de la journée ou en fin de semaine selon les affinités d'ententes et toutes les autres charges afférentes à la moto comme : l'essence, taxes syndicales et entretiens sont à la charge du conducteur (Sahabana, 2011). Selon l'enquête ménage de mobilité urbaine, les chauffeurs de mototaxis représentent 24% des mototaxis en circulation au sein de la ville de N'Djamena.

La durée de vie moyenne d'une moto étant d'environ quatre ans dans certaines villes d'Afrique comme Douala, Lomé et Cotonou (Diaz Olvera, alii., 2007 ; Sahabana, 2011). À N'Djamena la durée de vie d'une mototaxi dépend de l'entretien et l'attention que porte chaque conducteur à son engin. La plupart de ceux qui ont leur propre moto changent avec de nouvelles motos après six mois de travail de mototaxi, en ajoutant une somme qui avoisine entre 25000 à 100 000fcfa. Ce qui explique le fort taux de mototaxis sans papiers qui est à 48%, répartie avec 30% sans-papiers et 18% avec des faux papiers selon l'enquête ménage de mobilité urbaine et entretiens. Aujourd'hui certains commerçants de la place se sont spécialisés dans le commerce des motos, puis d'autre dans les pièces à motos. Enfin, ce qui a entraîné la prolifération des ateliers de réparations dans la plupart des rues à travers la ville de N'Djamena.

**Tableau 3 : le parc des mototaxis dans certaines villes africaines**

Villes	Population	Nombre des mototaxis
Cotonou - 2000	1 000 000	60 000 (Godard, 2008)
Douala - 2004	2 000 000	22 000 (Sittrass, 2004 ; Godard, 2008)
Lomé - 2008	-	40 000 (Tublu, 2010)
N'Djamena - 2013	1 207 596	22 000 (Mahamat Hemchi, 2013)

Sources diverses

« La précarité des emplois est le propre du transport artisanal, celle des matos-taxis est pire en tous points », disait Maidadi Sahabana. Cette citation donne une idée sur le quotidien des transports urbains de la ville de N'Djamena, surtout celui qui est assuré par les mototaxis.

### **3. Quel avenir doit-on prédire à la pratique de mototaxi pour une ville capitale comme N'Djamena ?**

Les critiques faites à l'égard du secteur du transport urbain actuel par les usagers, les opérateurs du transport public/privé qui sont souvent des particuliers et aussi par les autorités en charge du secteur sont nombreuses. Mais le problème en ait que rien ne se profile à l'horizon comme solution actuellement au système de transport urbain de N'Djamena. On peut le lire dans l'acte du colloque national du février 2013 qui met en avant *"l'absence d'une vision partagée du devenir de la Capitale : les importants investissements consentirent aujourd'hui dans la « vitrine » de l'Afrique Centrale ne doivent pas occulter le fait que les Autorités, centrales et municipales, ne partagent pas une vision prospective du devenir de la Capitale"* (Mairie de N'Djamena, 2013). Par ailleurs, l'absence ou l'insuffisance des documents d'urbanisme sur la ville de N'Djamena n'entraîne pas seulement un problème de maîtrise de la gestion quotidienne de la ville, mais hypothèse aussi l'avenir que doit hériter la ville, de ses problèmes qui sont résolus aujourd'hui de manières sectorielles. "Les solutions d'urgence –font les problèmes de demain" disait François Ascher (2004). L'absence d'un document de planification stratégique élaboré par tous les acteurs connu et accepté fait un défaut pour la capitale tchadienne. Il y a aujourd'hui, une politique de gestion sectorielle qui entraîne une *« faible implication des différents acteurs dans leur conception explique en partie la faible concrétisation de ces stratégies sur le terrain »* (Mairie de N'Djamena, 2013). De même, le Plan des Transports et de Circulation (PTC) de la ville de N'Djamena n'arrive pas à donner les effets escomptés sur le terrain. Ainsi, le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) de la ville de N'Djamena élaboré en 2012 et non approuvé par faute d'incompatibilité aux réalités du territoire explique très bien l'absence de coordination entre les différentes entités de la gestion urbaine à l'échelle de toute la ville. Il existe toujours un décalage entre le contenu et l'application des décrets ou arrêtés régulant le secteur des transports en milieu urbain.

La pratique de mototaxi s'est développée à N'Djamena dans une situation de dominance du transport artisanal, stimulée par l'insuffisance de l'organisation du transport urbain et surtout, par l'absence et la précarité d'emploi au sein de la ville de N'Djamena. L'activité de mototaxi est pénible, les conducteurs sont exposés aux conditions climatiques de chaleur accablante de 45°C sous l'ombre, et même sous la pluie en saison pluvieuse. Ils sont aussi soumis à des agresseurs qui les amènent dans des endroits isolés de la ville ou sur des friches urbaines en pleine nuit et enfin, le racket dont ils sont victimes de la part de la police. Même si, toutes ces contraintes font le quotidien du secteur des mototaxis, ses adeptes ne sont pas prêts à abandonner leur activité. Pour exercer cette activité en ville, aucune condition de base n'est exigée au départ, il suffit d'avoir une moto peu importe ; immatriculée ou non. Ensuite, la pratique ne nécessite pas de protection physique ni aussi, la détention d'un permis de conduire en ville. Enfin, les accidents sont quotidiens au niveau de N'Djamena, ils sont attribués aux motos en général et aux mototaxis en particulier d'après l'enquête ménage de mobilité urbaine. Aujourd'hui, l'usage des mototaxis au sein de N'Djamena, "l'on ne peut plus les négliger. Ils accompagnent le développement et la vie quotidienne, permettent la mobilité des populations vers les centres économiques et sont, de ce fait, source de production de richesses" Assogba Guezere (2008). C'est pourquoi, les mototaxis constituent et constitueront encore pendant longtemps au Togo, au Tchad, au Benin, au Cameroun,... un mode de transport décisif pour les déplacements. Il est donc très important d'organiser, au mieux, ce nouveau mode de transport urbain dans les grandes villes, de manière à rendre moins vulnérables les populations usagères et les jeunes conducteurs qui n'ont que cette pratique comme métier. Par une mise en place d'une politique de réorganisation et de rationalisation du métier des mototaxis. C'est dans cette optique que l'on doit, pouvoir remédier les insuffisances juridiques et surtout résoudre les difficultés d'application des documents de planification urbaine. Certes, il est difficile d'interdire le phénomène dans un contexte de manque d'infrastructures viaires et d'insuffisance aux offres de transport urbain, mais il est temps de les cadrer et surveiller. Régulariser cette pratique à l'échelle de toute la ville de N'Djamena est une aberration, mais donner de l'importance à cette dernière dans l'accès aux zones périphériques semble être raisonnable comme solution dans l'immédiat. Afin, d'assurer une complémentarité intermodale entre les taxis urbains et les minibus actuels.

Enfin, au regard de la forte implication des mototaxis dans les accidents et du comportement irresponsable des jeunes conducteurs, il est urgent de mettre en place des mesures de sécurité, épaulée par des formations, informations et sensibilisations. On devient conducteur de mototaxi à défaut de mieux, lorsqu'on a perdu son travail ou bien parce qu'à la sortie des études aucune autre opportunité ne se présente. Pour certains, cette pratique demeure la seule manière de financer ses études. En somme, en attendant mieux, c'est un métier qui permet aux chômeurs et aux analphabètes de gagner leur vie de citoyens.

**Conclusion :**

La voirie urbaine de la ville de N'Djamena connaît aujourd'hui une évolution remarquable sur le linéaire bitumé qui n'était que 60 km en 2000 sur l'ensemble de la ville est arrivé à 150 km de longueur en 2012. Si on compare à la superficie de la ville qui atteint les 20000 ha, cette évolution linéaire reste insuffisante. Par ailleurs, la ville connaît aussi des manquements importants : comme l'absence de trottoirs, des signalisations, des passages à niveau pour les piétons sur les grands axes et enfin l'absence des arrêts réglementés du transport urbain qu'assurent les minibus et les taxis. Sans oublier la prolifération des mototaxis à travers toute la ville de N'Djamena. « Le taxi-moto peut paraître le comble de l'inefficacité du transport public de masse puisque les ratios classiques de productivité sont au plus bas comparés aux modes de transport collectif de type autobus : un seul passager par véhicule (parfois davantage... jusqu'à 3 ou 4 personnes), un passager pour un chauffeur... » Xavier Godard. Mais ils deviennent supportables et s'adaptent à la demande de la population dans des milieux où le chômage et la pauvreté sont présents de façon structurelle comme la ville de N'Djamena. Même si le niveau de rémunération est faible, cette pratique demeure une activité rentable pour ses adeptes. Face à une pratique acceptée aujourd'hui par la population et certains Maires des différentes communes de la ville fut un temps, ensuite interdite depuis mai 2013 par les hautes autorités, l'abolition de la pratique des mototaxis au sein de N'Djamena n'est pas pour demain. Car, aujourd'hui la politique se mêle ; certains partis politiques financent ou assurent en dotation journalière (essence ou une somme forfaitaire) pour accueillir leurs chefs de partie au niveau de l'aéroport international Hassan Djamous (Raymond Fahttah, 2014) ou sur certaines places publiques lors des manifestations.

**Bibliographie :**

Diaz Olvera Lourdes, alii., (2007), la diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires – XLIII Colloque de l'ASRDLF Grenoble-Chambéry, 11, 12,13 juillet.

Godard Xavier, (2008), Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. CODATU-XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam) – 12 au 14 novembre, 10 p.

Guezere Assogba, (2008), Les taxis motos de Lomé, un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité ? - CODATU-XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam) – 12 au 14 novembre, 11 p.

Harre Dominique, Moriconi- Ebrard François, et Gazel Hervé, 2010, Africapolis II- l'urbanisation en Afrique centrale et orientale. Fiches Pays – République du Tchad. 51 p.

Mahamat Hemchi Hassane, 2012, Système des transports urbains de la ville de N'Djamena (Tchad) : Mobilité urbaine entre théorie et pratiques- IATU, Mémoire de master 2e année, 72p.

Mairie de N'Djamena, 2013, N'Djamena : Penser la Ville capitale de demain. Acte du colloque national du 5 au 7 février. 92 p.

Ngaressem Goltob Mbaye, 2013, Quelle vision stratégique du devenir de la Ville – capitale ? In N'Djamena : Penser la Ville capitale de demain. Acte du colloque national du 5 au 7 février. Pp. 15 - 17.

Raymond Fahttah, 2014, La mairie autorise les clandomen. In La Voix, hebdomadaire d'informations générales et d'analyse. N° 0249 du 07 au 14 avril 2014.

Sahabana Maidadi, 2011, Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS.

Tublu Komi, (2010), Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie?, CODATU-XIV - Le transport motorisé individuel, acteur de la mobilité urbaine durable, Octobre, Buenos Aires (Argentine). 12p.