

Succès du tricycle « Taxi-moto » à Ouagadougou

Ousseny SIGUE¹

Résumé

Le transport en commun à Ouagadougou est dominé par le transport artisanal de personnes. Dans cet article, nous posons la problématique du transport urbain de marchandises par les tricycles qui datent d'un peu plus d'une décennie. Malgré la nouveauté les tricycles ou taxis-motos connaissent une forte adhésion des Ouagalais qui y ont recours pour le transport de leurs marchandises et/bagages. Pour ce faire il a été interrogé les chauffeurs et les usagers pour comprendre le fonctionnement et les raisons du développement des tricycles à Ouagadougou. Il ressort que la disponibilité, la rapidité et la souplesse des prix pratiqués des triporteurs facilitent la desserte de l'espace urbain et des zones résidentielles enclavées. Ainsi, selon les avis des usagers la politique de transport urbain à engager devrait, à court et à moyen terme, porter sur l'amélioration du cadre réglementaire existant, la formation professionnelle des conducteurs, la mise en place d'un plan de sécurité routière et enfin la promotion d'une complémentarité intermodale.

Mots clés : Tricycle, transport artisanal, transport urbain, marchandises, Ouagadougou

Success of the "taxi-motorcycle" tricycle in Ouagadougou

Abstract

Public transport in Ouagadougou is dominated by artisanal passenger transport. In this article, we address the issue of urban freight transport by tricycles which date back a little over a decade. Despite the newness of tricycles or motorcycle taxis with strong support from the Ouagalaise who use them for the transport of their goods and / or luggage. To do this, the drivers and users were questioned to understand the operation and the reasons for the development of tricycles in Ouagadougou. It appears that the availability, speed and flexibility of the prices charged for scooters make it easier to serve urban spaces and isolated residential areas. Thus, according to the opinions of users, the urban transport policy to be initiated should, in the short and medium term, focus on improving the existing regulatory framework, professional training of drivers, the establishment of a road safety plan. and finally the promotion of intermodal complementarity.

Key words: Tricycle, artisanal transport, urban transport, goods, Ouagadougou

¹Chargé de recherche, Institut des Sciences des Sociétés (I.N.S.S.), Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Ouagadougou, oussenysigue@gmail.com.

Introduction

Au fur et à mesure que les villes s'accroissent (en Afrique), la question du transport urbain se pose avec plus d'acuité. Ainsi des réflexions ont été développées depuis une dizaine d'année sur l'Afrique mobile, les travaux du réseau Sitrass ou la synthèse sur la motorisation des transports africains au cours du XXème siècle, édité par J.B. Gewald, S. Luning et K. Van Walraven) (2009) ; mais elles n'englobent pas l'étude de la mobilité des personnes et des échanges marchands (cité par Olvera et al. 2008).

Des travaux sur le transport, à l'origine de la théorie des trois âges de la ville, présentent des déplacements sous l'angle de leur impact sur les formes urbaines (Guézéré, 2013). Ainsi, à l'échelle infra-urbaine, les déplacements quotidiens, mobilités caractérisées par des temporalités courtes sont soumises à des exigences de rapidité et d'efficacité longtemps dépendantes de l'automobile remplacées progressivement par une diversité de types de transport. Cependant, il convient de remarquer que les réflexions sont beaucoup plus orientées vers le transport de personnes (Routhier et al., 2013). Pourtant, le transport de marchandises en ville a un impact important sur l'économie, la qualité de vie, l'accessibilité et l'attrait d'une ville, mais il ne suscite que peu d'intérêt par rapport au transport de voyageurs (OCDE, 2003).

Le dynamisme des villes burkinabè augmente leurs besoins en moyen de transport pour assurer le déplacement des populations et de l'approvisionnement des marchés et commerces. La Population de la capitale Ouagadougou passe de 709 736 habitants au recensement de 1996 à 2 453 496 personnes d'après l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD) (2020). Face à la demande, le transport collectif intra-urbain de personnes s'est enrichi au fur du temps d'une diversité de modes motorisés : les deux roues motorisées, le transport en commun institutionnel (par autobus) et artisanal (par taxis). Par contre, le secteur du transport de marchandises est longtemps resté l'apanage des camions, des pick-up et des charrettes à traction asine et/ou humaine. Cependant, depuis un peu plus d'une décennie, l'on assiste à l'essor fulgurant des tricycles (communément appelés taxis-motos) à des fins de transport de marchandises et parfois de personnes. Alors qu'ils n'étaient, selon Khan (2016), que 4 à en pratiquer l'exploitation en 2010 à Ouagadougou, le président de l'Union Nationale des Motos-Bagagistes (UNAMOB) estimait en 2013 le nombre de conducteurs de tricycles opérant à Ouagadougou à 3 800.

En 2018, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso comptaient 12 529 tricycles immatriculés dont 9 386 pour Ouagadougou (MTMUSR, 2019). Ce nouveau mode de transport change la physionomie de la circulation routière à Ouagadougou et est accessible à tous sans distinction d'âge, de sexe et de catégorie socioprofessionnelle. Actuellement, les tricycles ont ravi la vedette aux taxis collectifs et aux charrettes pour le transport urbain de marchandises et facilitent la desserte de l'espace urbain et l'accès aux quartiers enclavés.

Par ailleurs, le transport des marchandises et plus généralement ce que l'on appelle la logistique urbaine sont des sujets qui préoccupent dorénavant plusieurs catégories d'acteurs, dont les décideurs publics qui ont entre autres pour mission de prendre des mesures spécifiques pour améliorer la gestion des tricycles dans l'environnement urbain.

L'objectif de cette réflexion est d'appréhender les raisons du triomphe des tricycles dans le système des transports urbains à Ouagadougou. Qui sont les usagers (solliciteurs) des tricycles ? Quelle est l'organisation et la gestion de cette nouvelle forme de transport urbain (existe-il un cahier de charges ?) Que pensent les citoyens des tricycles ?

Il s'agira également d'analyser le rôle des décideurs et les comportements des exploitants face aux mesures de régulation de ce secteur pour le développement urbain.

I. Méthodologie

Dans le cadre de cette réflexion, il est opportun d'associer les méthodes quantitatives et qualitatives pour comprendre le système de fonctionnement du tricycle. Compte tenu de sa nouveauté dans l'environnement urbain, il est indispensable de s'entretenir avec les autorités communales pour cerner les dispositions mises en œuvre pour la gestion et l'exploitation des tricycles. Il s'agit de savoir s'il existe un cahier de charges pour l'exploitation de cette nouvelle forme de transport urbain de marchandises. Il s'avère également nécessaire de s'entretenir avec les syndicats des tricycles pour comprendre leurs préoccupations.

Pour saisir les raisons de la multiplication des tricycles à Ouagadougou, il a été mené une enquête quantitative auprès des chauffeurs sur leurs caractéristiques sociodémographiques et économiques, leurs clients (usagers), les conditions de déplacement et leurs attentes des autorités communales.

Selon le président du Syndicat National des exploitants de Tricycles du Burkina (SYNATRIB), il existe 52 points de stationnement des tricycles à Ouagadougou notamment à proximité des gares routières et des marchés. Il s'est agi d'interroger 2 conducteurs pour chacun des gares et marchés, soit 104 au total. Une approche qualitative d'échange avec des usagers² a permis d'expliquer l'engouement pour ce moyen de transport urbain de marchandises (cf. tableau 1).

Tableau 1 : L'échantillon enquêté

Interlocuteurs	Effectifs
Chauffeurs	104
Usagers	101
Syndicats	2
Mairie	1
Total	211

L'article présente l'organisation spatiale des sites de stationnement des taxis-motos dans la ville de Ouagadougou. Puis, les caractéristiques des chauffeurs et des usagers ainsi que les motifs des déplacements en taxi sont analysées. Par ailleurs, les attentes des usagers vis-à-vis des tricycles ont été prises en compte afin de proposer des solutions pour améliorer le service des tricycles.

II. Présentation des résultats

2.1. Historique des tricycles à Ouagadougou

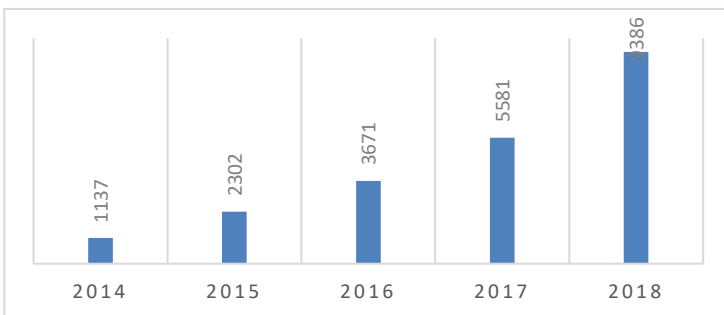
Depuis le début des années 1990, plusieurs pays en Afrique connaissent le taxi-moto (en deux roues). En Côte d'Ivoire, l'avènement des taxis-motos en deux roues et trois roues trouve sa source principale dans la crise socio-politique de 2002 (DINDJI et al., 2016). Pour ASSOGBA (2012) « *les premières apparitions des taxi-motos à Lomé (capitale du Togo) date des troubles socio-politiques et c'est à partir de la grève illimitée du 12 novembre 1992 que ce nouveau mode de transport va s'emparer des togolais* ». Au Cameroun également des villes comme Douala, Yaoundé, Bafoussam, Dschang, Bamenda, etc. connaissent ce phénomène. Dans ce pays, la diffusion de la moto comme mode de

² Compte tenu de l'inexistence d'une base de données, nous allons adresser les questionnaires à ceux qui auront bien voulu répondre à nos questions.

transport collectif repose essentiellement sur la situation socio politique des années 1990 ponctuée par les différentes « ...opérations de villes mortes » (PIERRE K. et Al, 2007). Nous comprenons donc qu'en Afrique subsaharienne les grandes crises sociales (politique, militaire et économique) créent des opportunités de situations de tout genre ; à l'instar des taxis-motos. Cependant, l'attention des auteurs est beaucoup plus orientée vers le transport urbain de personnes.

Les tricycles (taxis-motos) sont des triporteurs nés de la fusion entre une moto et une charrette. Utilisé pour assurer de petites livraisons, cet engin a en effet joui d'un plébiscite spectaculaire de la part des Burkinabè. Leur arrivée au Burkina Faso ne se rattache pas à une crise comme dans le cas d'autres pays voisins, ni, ne découle d'une volonté politique mais des entrepreneurs Burkinabè l'ont utilisé pour la première fois comme un moyen de distribution de leurs marchandises à l'intérieur de la ville de Ouagadougou en 2009. Peu à peu, des particuliers ont trouvé dans l'acquisition de cet engin le moyen de développer une activité rémunératrice. Aponic est parmi les premières firmes à faire venir ces engins pour un prix acceptable (entre 850 000 et 975 000 F CFA). Elle (Aponic) est parvenue à se tailler une part majoritaire de ce marché en plein essor, relayant Sanili et Saniya au deuxième et troisième plan. Les tricycles ont évolué de façon spectaculaire en passant de 1137 unités en 2014 à 9386 unités en 2018 selon les statistiques de la Direction générale des transports terrestres et maritimes (DGTMM) comme l'indique le graphique1.

Graphique 1 : Évolution du parc des tricycles immatriculés dans la ville de Ouagadougou (2014-2018)



Source : Direction générale des transports terrestres et maritimes (DGTMM)

D'après le graphique ci-dessus, le nombre de tricycles immatriculés à Ouagadougou est passé des 1137 à 9386, soit une augmentation de 825 % en 4 ans. Ces chiffres traduisent une forte adhésion des Ouagalais au tricycle.

Cette situation modifie la physionomie des transports urbains à Ouagadougou et interpelle l'administration et les acteurs à un système de gestion plus efficace de ce nouveau mode de transport urbain de marchandises.

2.2. Organisation et gestion des tricycles

L'organisation et la gestion des tricycles relèvent de la prérogative de la municipalité. Ainsi, un décret interministériel a été adopté en 2012 pour encadrer leur exploitation. Par ailleurs, les acteurs ont choisi de stationner dans des points stratégiques de la ville et ont formé deux syndicats pour défendre leurs intérêts et servir d'interlocuteur entre les autorités communales et les exploitants.

2.2.1. Des stations de taxis-motos qui se superposent à ceux des taxis verts

A Ouagadougou, les taxis verts sont des véhicules de transport collectif, exploités de façon artisanale par des particuliers (Bamas, 2003 ; Lombard, 2008). Ils sont officiellement reconnus par les autorités et sont soumis au paiement d'une patente par les services municipaux, ainsi qu'une taxe de stationnement. Ces taxis artisanaux ont choisi de stationner dans des points où ils sont censés trouver la clientèle. Ces lieux de stationnement, sont localisés dans les gares routières, autour du grand marché et des marchés secondaires disséminés dans la ville et des centres sanitaires. Ces stations de taxis non aménagées, pour la plupart, ont été choisies par les conducteurs eux-mêmes. Cependant, les enquêtes de terrain nous ont permis de constater que les tricycles ont quasiment adopté les points de stationnement de ces taxis comme l'indique les photos 1 et 2.

Photo 1 : Stationnement des tricycles au côté Sud du grand marché de Ouagadougou



Source : Crédit Photo. SIGUE O.,
juin 2021

Photo 2 : Stationnement des tricycles à côté gare routière de Ouagadougou

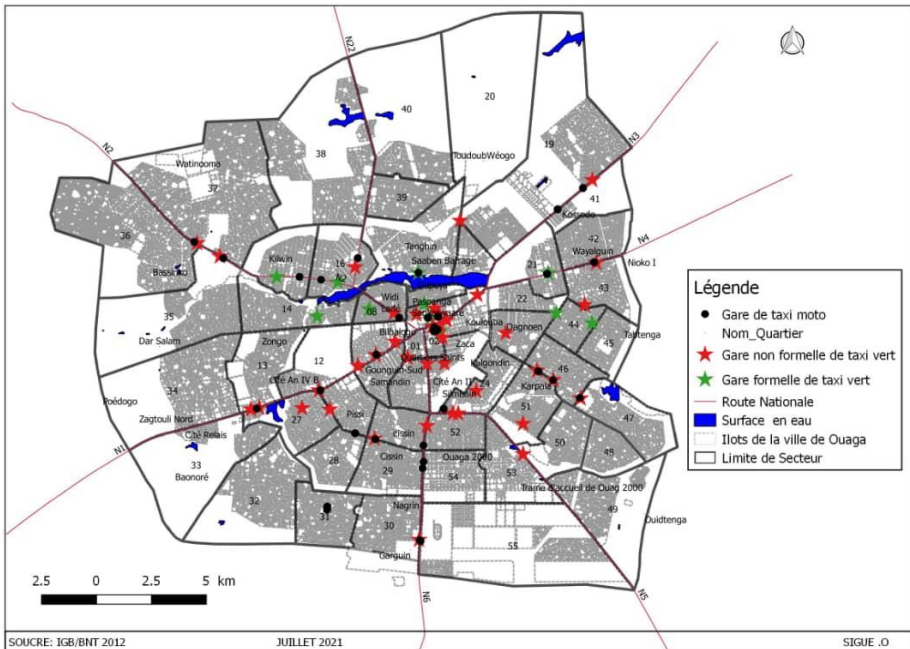


Source : Crédit Photo. SIGUE
O., juin 2021

Il a été dénombré 52 stations dont une quarantaine est partagée par les deux types de transport. Cette situation traduit une certaine concurrence entre les modes de transports urbains. Pourtant les taxis verts sont destinés au transport de personnes et marchandises alors que les tricycles sont autorisés uniquement à transporter les marchandises. La concurrence vient du fait que les taxis verts transportent également des marchandises.

La photo2 montre également que les tricycles stationnent sur la voie par faute de points de stationnement. Cette situation engendre des encombrements et augmente les risques d'accidents. La carte 1 ci-dessous présente les points de stationnements des taxis verts et des tricycles dans la ville de Ouagadougou.

Carte 1 : Points de stationnement des tricycles et des taxis verts



Cette carte issue de nos enquêtes de terrain montre les points de stationnement des taxis verts et ceux des tricycles. Dans la plupart des cas, les tricycles stationnent à côté des taxis verts artisanaux. Cependant, il y a des stations spécifiques de tricycles liées au fait qu'ils ne peuvent transporter que des marchandises. Il s'agit notamment des abords des magasins où certains tricycles sont personnels et ne transportent que les marchandises de leurs propriétaires pour livrer des marchandises à des clients. Le caractère anarchique d'une telle situation tient au fait que

l'économie de Ouagadougou est dominée par le secteur informel. Par ailleurs les textes réglementaires en vigueur ne sont pas appliqués.

2.2.2. Un cahier des charges souffrant d'application sur le terrain

Le cahier de charge précise les conditions d'exploitation des tricycles au Burkina Faso mais comporte beaucoup de dispositions contestées par les acteurs et souffrant d'application sur le terrain.

Le décret interministériel portant conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux pour compte propre a vu le jour en juillet 2012. Selon le responsable du SYNATRIB, cette décision a été adoptée dans un contexte où il y avait une intention de freiner l'usage des tricycles et les exploitants se sont organisés pour revendiquer. Par conséquent les tricycles traduisent à priori la recherche de gagne-pain pour les acteurs. Néanmoins le décret sert de cahier de charges. Il stipule dans son article 8 que l'exercice de l'activité des « motos-taxis » ou le transport pour compte propre à l'aide de tricycles et quadricycles à moteur, est subordonné à l'obtention d'une licence spéciale délivrée par la Commission Communale des Transports Terrestres, et à l'inscription au registre des transporteurs par « motos-taxis ». Dans la liste des conditions d'obtention de cette licence figure une quittance de paiement de la taxe de stationnement et de la patente édictée par la municipalité pour les « motos-taxis ». Les responsables syndicaux estiment injuste de payer une taxe de stationnement alors qu'aucun point de stationnement officiel ne leur a été attribué. Cette situation pousse nombre d'exploitants à œuvrer dans l'illégalité, occasionnant des perceptions illicites pendant les opérations de contrôle par la police.

Le décret stipule dans son article 14 que tout conducteur de tricycle à moteur doit être titulaire du permis de conduire A assorti d'un certificat d'aptitude à la conduite des tricycles. Cependant, dans les faits les auto-écoles ne délivrent pas ce type de document. Les responsables syndicaux négocient avec les autorités pour que tous les permis et notamment le détenteur du permis B puisse être autorisé à exploiter un tricycle car dans les auto-écoles il n'y a pas encore de tricycles pour former les demandeurs. A la limite chaque demandeur conduit déjà son tricycle pour juste aller remplir des formalités.

Par ailleurs, l'article 15 dit que la conduite des « motos-taxis » vélomoteur ou motocyclette, est subordonnée au port par le conducteur de même que son passager d'un casque homologué. Mais sur le terrain

le constat est que les intéressés ne mettent pas de casque, les exposant ainsi à des risques graves en cas d'accident.

Dans l'article 16, il est dit que les « motos-taxis » doivent être peintes en une couleur unique, estampillées d'un numéro d'identification autre que le numéro d'immatriculation et leurs conducteurs soumis au port d'une tenue. Les numéros d'immatriculation sont confiés aux syndicats mais l'uniformisation de la couleur des tricycles et le port d'uniforme par les conducteurs sont loin d'être une réalité.

Le poids des biens, marchandises ou autres matériaux transportés ne saurait excéder la charge utile selon l'article 18. De même, le gabarit des biens transportés ne saurait excéder les limites de la carrosserie du tricycle ou du quadricycle tel qu'homologué. Mais les structures de contrôle ne disposent pas de moyens logistiques adéquats pour faire respecter la charge utile.

Par conséquent, l'on est en droit de se demander si ce cahier de charges est adapté à la situation.

A Côté de l'arsenal administratif (décret) ayant pour but d'organiser l'exploitation des tricycles à Ouagadougou, les acteurs du secteur se sont regroupés au sein de deux structures syndicales.

2.2.3. Des syndicats des exploitants de tricycles

D'après le président du Syndicat National des Exploitants de Tricycles du Burkina (SYNATRIB), les exploitants des tricycles ont formé en 2009-2010, une association dénommée Union Nationale des Motobagagistes du Burkina (UNAMOB) dans un contexte où les autorités avaient l'intention de réduire l'usage des tricycles à Ouagadougou. Déclare-t-il : *« cette association a eu pour mérites de défendre l'intérêt des acteurs dans le sens de la pérennisation voire du développement de cette forme de transport urbain »*.

Actuellement, cette association n'existe plus mais a donné naissance à 2 syndicats des exploitants des tricycles. Il s'agit du Syndicat National des Conducteurs de Tricycle du Burkina (SYNACTB) et du Syndicat National des Exploitants de Tricycles du Burkina (SYNATRIB). Ils comptent respectivement 1500 et 1766 membres en avril 2021, soit au total 3 266 membres. Mais il faut noter que ce chiffre représente seulement un tiers des tricycles opérants à Ouagadougou. Selon le président du SYNATRIB, la municipalité devrait faire en sorte que tous les tricycles soient affiliés aux syndicats. L'avantage d'être affilié à un

syndicat est l'identification du tricycle et de son conducteur en cas de perte de bagages par les usagers. Il est également prévu d'uniformiser la couleur des tricycles affiliés aux syndicats à l'image des taxis verts³. Il affirme également que l'affiliation au syndicat donne droit à des sensibilisations sur la sécurité routière, le respect du cahier de charge, toute chose qui contribue à valoriser l'activité et rend les acteurs plus professionnels. L'affiliation au syndicat est soumise aux conditions suivantes : prendre un numéro matricule et prendre une carte de syndiqué à 3000 F CFA par an dès l'affiliation au syndicat. Tout taxi dont l'exploitant ne possède pas une carte de syndicat est considéré comme clandestin.

Les syndicats demandent aux autorités communales entre autres :

- une visite technique au Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) dans l'année au lieu de deux visites techniques comme pratiqué actuellement ;
- l'aménagement d'arrêts de taxi-moto aux alentours du Grand marché et à proximité des marchés secondaires et des gares routières ;
- la réduction des contrôles de police ;
- la réduction du coût des amendes de la Police Municipale ;
- les syndicats négocient pour que les détenteurs du permis A1 soient autorisés à conduire les tricycles alors les autorités exigent le permis B1.

Ainsi, à travers ces revendications évoquées ci-dessus, il apparaît que le caractère artisanal et l'insuffisance d'encadrement du secteur par les autorités. La demande de réduction des contrôles de police et des contraventions révèle que les acteurs éprouvent des difficultés à être en règle.

Cependant, force est de reconnaître que ces syndicats ont du mal à faire aboutir leurs revendications. A titre d'illustration, les enquêtes ont révélé qu'environ deux tiers des conducteurs ne sont pas affiliés au syndicat.

Sur le plan organisationnel, les syndicats ont des chefs de gare dans chaque point de stationnement. Un nouvel exploitant de la gare doit avoir un avis favorable du chef de gare pour son activité.

³ Les taxis verts sont des véhicules spécialisés dans le transport des personnes à Ouagadougou. Ce sont des véhicules de 5 places peints en vert d'où l'appellation taxi vert.

2.3. Des exploitants des tricycles

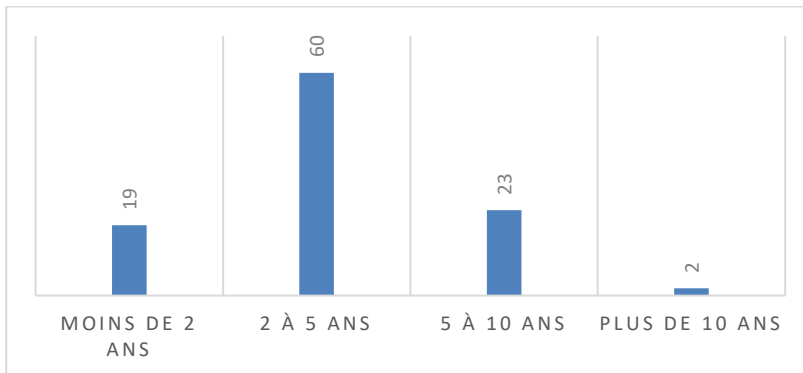
2.3.1. La nouveauté dans la profession, témoin d'une forme de rendement ou de chômage ?

Notre population d'étude montre que les conducteurs ont en majorité entre 20 ans et 40 ans (74 sur 104 enquêtés) et les plus âgés parmi eux ont moins de 50 ans. L'âge médian de la population d'étude est de 31 ans. Par ailleurs, nos enquêtes ont révélé que 60% des chauffeurs de tricycle ont un niveau d'étude primaire contre 4% avec un niveau d'étude secondaire (premier cycle). Plus du tiers (36%) des enquêtés sont analphabètes (sans étude). Ainsi, l'activité de chauffeur de taxi-moto est l'apanage des jeunes n'ayant pas eu la chance d'avancer dans les études ou sans étude, 78 % des chauffeurs affirme mener cette activité en attendant de trouver un autre emploi plus rentable.

A la différence de certains taxis verts, les tricycles à Ouagadougou ne maraudent pas. Ils ont choisi de stationner en des points stratégiques et font le transport de marchandises à la demande des clients.

Être chauffeur de tricycle est une nouvelle activité à Ouagadougou comme l'atteste la nouveauté des acteurs dans l'activité.

Graphique 2 : L'ancienneté des chauffeurs de tricycle dans la profession



Source : enquêtes SIGUE O., 2021

60 chauffeurs sur les 104 enquêtés déclarent travailler dans le secteur entre 2 et 5 ans, soit 57,6 % contre 24 % qui ont 5 ans et plus. Cette nouveauté dans la profession s'explique par le fait que l'usage des tricycles comme moyen de transport ouvert au public ne date que de 2009-2010. Mais, ce fort engouement de nouveaux exploitants traduit une certaine rentabilité de l'activité mais aussi le chômage. Ceci illustre

en partie le rôle palliatif de l'activité à la précarité de l'emploi. Elle est pour certains une activité de survie, pour d'autres un moyen de revenu stable au regard du métier exercé auparavant. Sur les 104 enquêtés, 48 chauffeurs sont à leur premier emploi (46 %), 13 sont d'anciens conducteurs, 17 des commerçants. Les 26 autres ont exercé dans des activités diverses dont la menuiserie, la maçonnerie, la soudure, l'agriculture et l'orpaillage etc.

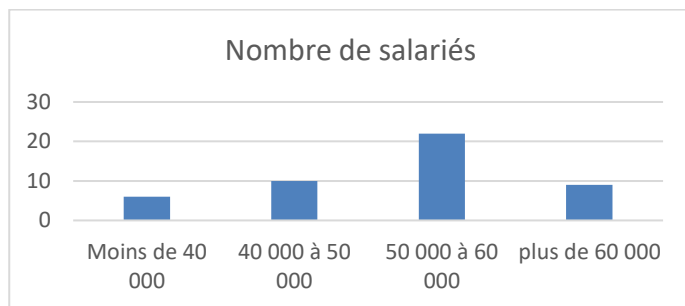
Cependant, cette activité pourrait être plus ou moins durable pour certains au regard du rôle important des tricycles dans le transport des marchandises à Ouagadougou. Par ailleurs, l'exploitation des tricycles, quoi que présenter par certains acteurs comme une activité palliative au chômage est relativement rentable pour d'autres.

2.3.2. Des salaires dérisoires pour une activité relativement rentable

Les conducteurs de taxi-moto se répartissent en deux groupes : il y a d'un côté ceux qui sont propriétaires de leurs véhicules et de l'autre, les salariés. Les propriétaires n'ont de compte à rendre à personne, tandis que les salariés sont engagés par des particuliers contre un salaire mensuel. Dans les clauses du contrat, avec le propriétaire du taxi, il y a une recette journalière que le salarié est tenu de verser au patron (propriétaire) pour pouvoir jouir de son salaire à la fin du mois, et fixé par accord entre les deux parties. La population d'enquête révèle que 57 chauffeurs sur 104 sont propriétaires contre 47 salariés. Ces chiffres sont à prendre avec réserve car la part élevée des propriétaires s'explique par le fait que ces derniers ont bénéficié d'un appui venant de parents ou d'amis compte tenu des liens de solidarité dans le contexte social à Ouagadougou. Le revenu mensuel d'un conducteur salarié varie entre 40.000 et 60.000 F CFA avec une moyenne d'environ 45 000 F CFA. Ces salaires sont fixés en fonction de la recette journalière. Elle varie entre 2 000 Fcfa et 12 500 Fcfa. En moyenne les chauffeurs salariés déclarent verser 2500 Fcfa par jour à leurs patrons⁴. Mais il convient de noter que si le chauffeur obtient plus de recettes que la somme à verser au patron, le reliquat lui revient. Par conséquent, la moyenne du salaire qui s'élève à 45 000 F CFA n'est qu'à titre indicatif. Ces chiffres sont, cependant, à prendre avec beaucoup de réserves car les enquêtés, par souci de ne pas être taxés, déclarent de faibles revenus.

⁴ Sur 47 salariés, 8 ont refusé de se prononcer sur la somme versée au patron. Nous avons obtenu la moyenne de 2500 Fcfa /jour sur la base de la déclaration des 39 salariés restants.

Graphique 3 : Salaires mensuels des chauffeurs employés en F CFA



Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2021)

Les entretiens auprès des chauffeurs montrent que 22 chauffeurs salariés sur 39 interrogés perçoivent entre 50 000 Fcfa et 60 000 F CFA par mois. Notons que le surplus de recette journalière permet de pallier les aléas d’une activité très fluctuante et de pouvoir payer sans interruption le propriétaire du taxi-moto.

Les recettes permettent également d’assurer l’entretien des véhicules qui occasionnent des dépenses journalières allant de 1000 F CFA à 6.000 F CFA. Ces dépenses concernent surtout l’huile, le carburant, les petites pannes (crevaisin), le maintien de la propreté, toutes à la charge du conducteur. Les pannes importantes incombent uniquement aux propriétaires de taxis (cf. tableau 2).

Tableau 2 : Etat des recettes et dépenses journalières d’un taxi (en F CFA)

Recettes	Effectifs	Pourcentage	Dépenses	Effectifs
2 000 à 4 000	4	4%	1000 à 2000	2
4 000 à 6 000	8	8%	2000 à 3000	44
6 000 à 8 000	32	31%	3000 à 4000	35
8 000 à 10 000	16	16%	4000 à 5000	12
10 000 à 12 500	42	41%	5000 à 6000	9
Total	1025	100%	Total	102

Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2021)

⁵ Nous 102 réponses sur 104 car deux des chauffeurs disent ne pas pouvoir nous donner des chiffres.

Ce tableau présente des recettes⁶ et des dépenses effectuées par les chauffeurs de taxis-motos. En moyenne, les taximen enquêtés déclarent gagner 8 651 F CFA et dépenser, par ailleurs, 3323 F CFA par jour pour les entretiens divers et le carburant. Les enquêtés salariés affirment verser 2 500 F CFA en moyenne par jour au patron contre une recette de 8 651 Fcfa. Par conséquent, l'on retient que le taximan salarié en plus de son salaire mensuel gagne 5527 F CFA par jour. Ces chiffres permettent de conclure que l'activité permet aux conducteurs de disposer quotidiennement de revenus même si les salaires déclarés sont modestes.

2.4. Des utilisateurs des taxis parmi les plus modestes

2.4.1. Des usagers jeunes en majorité composés de commerçants, élèves et étudiants

Les enquêtes auprès des usagers de tricycle indiquent une majorité d'utilisateurs masculins, 69 hommes (soient 68 %) contre 32 femmes. Ceci laisse penser que les femmes ont une plus faible mobilité en comparaison aux hommes. Elle serait liée aux pesanteurs sociales, également observables dans les domaines de l'emploi salarié. Les femmes sont beaucoup plus cantonnées aux tâches domestiques, limitant leurs participations aux activités économiques.

Par ailleurs, l'âge semble un facteur déterminant de la mobilité des individus et par ricochet de leurs participations aux activités économiques telles que les commerces (cf. tableau 3).

Tableau 3 : Age des usagers de tricycles enquêtés

Age	Effectifs	Pourcentage (%)
Moins de 20	14	13,8
20 à 30	36	35,6
30 à 40	32	31,6
40 à 50	10	10
50 à 60	8	8
60 et plus	1	1
Total	110	100

Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2021)

L'âge médian des usagers interrogés est 30 ans. Ce tableau indique ainsi que plus on est âgé, moins on se déplace et on utilise le tricycle. Une situation attendue en Afrique où la solidarité conduit à assurer des

⁶ La recette constitue le reste de la somme journalière obtenue après retrait des dépenses de la journée.

services pour les plus vieux, leur évitant ainsi des déplacements qu'ils auraient peut-être effectués avec peine. Cependant, la présence de tous les âges au sein des usagers de tricycles montre que cette offre de transport est accessible et adoptée par tous. Cette forme de transport qui que récente répond à un besoin de transport pour une certaine couche de la population.

2.4.2. Des usagers actifs mais aux revenus modestes

A Ouagadougou, les personnes actives constituent la majorité des usagers de taxi moto d'après les résultats de nos enquêtes (cf. tableau 4).

Tableau 4 : le statut professionnel des usagers de tricycle

Profession	Effectifs	Pourcentage (%)
Etudiant/ élève	15	14,8
Commerçants	43	42,6
Artisans	4	4
Employé (salarié) du secteur privé	10	9,9
Sans profession	25	24,7
Retraité	2	2
Autres ⁷	2	2
Total	101	100

Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2021)

Le tableau 4 indique que près de $\frac{3}{4}$ des usagers de tricycle sont des actifs avec les commerçants en tête, les sollicitant pour transporter leurs marchandises ou les livrer. La présence des élèves et étudiants s'expliquent par le fait que souvent les tricycles transportent frauduleusement des personnes ne disposant pas de leurs propres moyens de transport et dont les transports en commun n'arrivent pas à satisfaire. Cette situation traduit également la fonction sociale des tricycles notamment le transport des bagages des voyageurs vers les gares et vice-versa. Il arrive parfois que des tricycles transportent des malades vers des centres de santé. Ainsi, nous pouvons affirmer que les tricycles en plus de transporter des bagages et marchandises jouent un rôle social comme l'indique les revenus des usagers (cf. tableau 5).

Le tableau n°5 montre que les usagers des taxis ont des revenus relativement modestes.

⁷ La catégorie « Autres » représente les usagers actifs dans divers domaines, mais surtout des acteurs du secteur informel (menuisier, maçon, manœuvre, gérant de maquis, etc.).

Tableau 5 : Revenus des usagers de tricycle enquêtés

Revenus	Effectifs	Pourcentage
Moins de 50.000	64	63%
50.000-100.000	30	30%
100.000-150.000	4	4%
150.000-200.000	3	3%
Total	101	100%

Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2021)

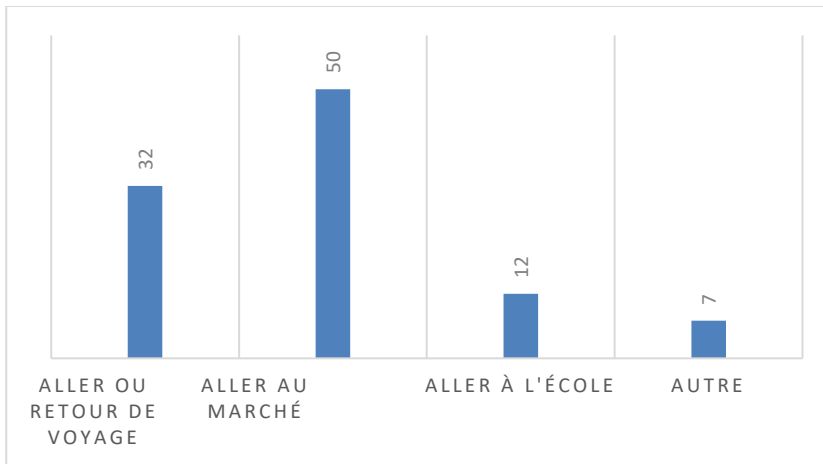
Selon nos enquêtes auprès des usagers, 64 sur 101 déclaraient un revenu inférieur à 50 000 F CFA par mois. Cette situation fait comprendre que ce transport artisanal est naturellement réservé aux plus modestes, les populations aisées, généralement propriétaires d'un moyen de déplacement individuel dans le contexte de la ville de Ouagadougou, ne l'empruntent que très ponctuellement. Cela contribue à façonner l'image d'une activité de survie, par des prix de trajet pratiqués nécessairement modestes pour rester attractifs. Cette situation est renforcée par le caractère irrégulier de l'utilisation de ce moyen de transport. La majorité des enquêtés déclare emprunter le tricycle occasionnellement⁸ (73 %), tandis qu'environ le quart (27%) l'utilisent régulièrement.

2.4.3. Des motifs d'utilisation liés à l'activité économique

Connaître les motifs de l'utilisation des tricycles, c'est aussi une manière de caractériser la demande en transport. Pour ce qui concerne cette étude, les sollicitations de déplacement domicile-marché et vice-versa sont les plus importantes (graphique 4).

⁸ Les usagers réguliers empruntent le taxi au moins 3 fois par semaine.

Graphique 4 : Motifs des déplacements en taxi



Source : enquêtes SIGUE O. (mai 2020)

Les déplacements en tricycles sont dominés par deux motifs : le travail (commerçants) et le voyages (à l’aller ou au retour). Ces deux catégories d’usagers ont le plus souvent des bagages à transporter où le tricycle est plus approprié. Parallèlement, le coût de transport par tricycle est acceptable. Il n’y a pas de prix fixe connu à l’avance, les tarifs sont discutés. Mais près de 90% des usagers estiment que les tarifs sont satisfaisants.

Par ailleurs, plus de 10% des usagers enquêtés affirment emprunter le tricycle pour aller à l’école à cause de l’insuffisance de l’offre de transport en commun (Tableau 4). Ces couches sociales vulnérables ont recours aux transports collectifs (taxis et tricycles) leur offrant une plus grande accessibilité à la ville. Pourtant, à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, le transport de personnes par les tricycles est interdit par les textes de Loi en vigueur. En dépit de cela des usagers surtout féminins et des enfants se déplacent en tricycles.

2.5. Attitudes des usagers vis-à-vis des tricycles

L’exploitation des tricycles à Ouagadougou date d’environ une décennie. Parallèlement, les autorités ont adopté un décret interministériel en 2012 pour encadrer cette nouvelle activité. Les Ouagalais sont favorables aux tricycles pour la souplesse des tarifs et la desserte des quartiers les plus difficiles d’accès. Cependant, ils relèvent des insuffisances à prendre en compte pour améliorer le service. Près de la moitié des usagers enquêtés (47,5%) estiment que les tricycles

sont souples car ils peuvent se rendre presque partout où ils sont sollicités tandis que le quart (25,7%) souligne l'insécurité des bagages et 16 % affirment ne pas avoir d'autres choix. Dans le contexte urbain de Ouagadougou où l'on a 450 km de voirie bitumée sur un total de 2300 km, certains quartiers demeurent toujours difficiles d'accès surtout en saison des pluies. Ainsi, le tricycle s'avère une solution palliative pour des usagers.

Cependant, 58 % des usagés se plaignent de la mauvaise conduite⁹ des chauffeurs de tricycle. Cela soulève un besoin de formation des acteurs et interpelle les autorités communales et les syndicats à travailler à lever ces lacunes qui constituent une source d'insécurité routière. Malgré le coût réduit, les tarifs sont jugés acceptable par la majorité des usagers, 31 sur 101 souhaitent une révision à la baisse. D'autres souhaits dont la construction de points de stationnement et l'amélioration de la qualité technique des tricycles sont évoquées.

III. Discussion des résultats : Les tricycles, une nouvelle branche du système de transport urbain de marchandises à encadrer et valoriser

La multiplication des stations spontanées des tricycles à l'image des taxis verts à Ouagadougou montre une ville dont la mobilité est peu maîtrisée. Ce phénomène est observé également dans d'autres villes africaines comme à Abidjan et a pour conséquence la multiplication des gares spontanées. Elles sont le fruit de l'insuffisance d'encadrement du domaine et se traduisent par l'empiètement sur l'espace public, jusqu'à détourner parfois la fonction initiale du site (Kassi-Djodjo et Kiettyetta, 2019).

A Abidjan par exemple, les taxi-tricycles transportent les personnes et constituent le moyen de recours des plus modestes pour accéder aux artères de la ville, traduisant l'échec du développement néolibéral et des formes d'urbanisation populaire qui émergent en réponse (DOHERTY et al., 2021). A Ouagadougou, les tricycles sont uniquement destinés au transport de marchandises même s'ils transportent clandestinement des passagers. Mais ils demeurent l'apanage des populations les plus modestes. Dans ces deux villes également il ressort que le transport par tricycles répond à un besoin de mobilité insatisfait par le transport institutionnel et est source d'emploi pour les jeunes dont le chômage est grandissant.

⁹ Le non-respect des feux tricolores, des panneaux de signalisation et la vitesse sont des éléments reprochés aux conducteurs de tricycles par les usagers interrogés.

La montée du secteur privé artisanal dans le transport n'est pas nouvelle et semble universelle à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. « Il a profité des défaillances du secteur public pour se développer et occuper des parts de marchés et des espaces auparavant interdits » (Lombard, Zouhoual Bi, 2008, p.43). Ces espaces sont identifiés en fonction d'une logique destinée à répondre au mieux à la demande. Il existe peu de communication entre les acteurs étatiques et municipaux (Adrianssens et al, 2012). Ces derniers sont pourtant responsabilisés depuis plusieurs années. Ainsi, selon Kiettyetta (2019, p.25), le Code général des collectivités territoriales (CGCT), instituant le processus de décentralisation dès 2004, a organisé le transfert des compétences auprès des communes, et leur a confié la gestion du sous-secteur des taxis. Toutefois, ce n'est qu'en 2010 qu'un service transport et circulation est créé au sein de la municipalité ouagalaise (Adrianssens, 2012). Les tricycles, compte tenu de leur nouveauté ne sont pas pris en compte dans le schéma d'aménagement urbain. Mais vue la forte adhésion des ouagalais et sa spécialisation dans le transport de marchandises à l'opposé d'autres villes comme Abidjan¹⁰ (DINDJI et al., 2019), il sera beaucoup plus judicieux d'encadrer cette branche du système de transport urbain. Les acteurs constitués d'individus peu instruits et sans encadrement n'arrivent pas à fournir un service de qualité. Par ailleurs, les syndicats des tricycles demandent un appui des autorités communales pour exiger l'adhésion de tous les tricycles exploités à titre onéreux. Cela facilitera l'identification des exploitants, et leurs encadrements en matière de conduite et de sensibilisation. Par conséquent, les tricycles connaîtront une image sociale plus valorisante.

Conclusion

Les tricycles (motos-taxis) sont des triporteurs qui ont été utilisés au départ à Ouagadougou par des entreprises pour assurer de petites livraisons. Mais depuis 2009 cet engin jouit d'un plébiscite spectaculaire de la part des Burkinabè. Des particuliers ont trouvé dans l'acquisition de cet engin le moyen de développer une activité rémunératrice. Ainsi, de 4 personnes à en pratiquer l'exploitation en 2010 à Ouagadougou, l'on compte 9386 tricycles immatriculés dans la ville de Ouagadougou en 2018.

¹⁰ A Abidjan, surtout en zone périphérique, les tricycles sont conçus pour transporter des passagers.

Les exploitants essentiellement jeunes avec un niveau d'étude faible ou sans étude contribue à façonner l'image d'activité de survie. Pourtant, les déclarations de ces derniers montrent qu'elle s'avère rentable. Devant, ce développement spectaculaire, les autorités ont élaboré un cadre législatif pour encadrer l'activité mais cette nouvelle forme de transport artisanale même si elle est reconnue n'est toujours pas pris en compte dans le schéma d'aménagement urbain. Les autorités communales perçoivent des taxes de stationnement mais aucun espace ne leur est attribué officiellement, les obligeant à côtoyer les taxis verts dans un climat de concurrence.

En plus les syndicats se plaignent du fait que les textes ne cadrent pas avec la réalité, notamment le type de permis de conduire, la réduction du nombre de visite technique. Cependant, le tricycle trouve sa pertinence dans le fait qu'il est réservé au transport de marchandises et les principaux clients sont des commerçants et des voyageurs. Par ailleurs, l'on retrouve des élèves parmi les clients des tricycles pourtant interdits de transporter des personnes. Cela révèle ainsi un besoin de transport insatisfait pour certaines couches de la population.

La forte adhésion des Ouagalais à ce système de transport s'explique également par sa souplesse à pouvoir sillonner les quartiers difficiles d'accès, son coût accessible et sa disponibilité. Mais les usagers notent un besoin de formation en circulation routière des chauffeurs de ces engins. Par conséquent, nous pensons qu'un meilleur encadrement des acteurs des tricycles et leur prise en compte dans le schéma d'aménagement urbain permettra d'améliorer leur service.

Références bibliographiques

ADRIANSSENS Charles, BOUCHET Nina, CHIGNARD Sophie et DOUSSELAINE Alexis. 2012. *Appui à la construction d'une politique des mobilités au sein de la Municipalité de Ouagadougou.* AFD.

file:///C:/Users/Aude/AppData/Local/Temp/Rapport_intermediaire_Appui_a_la_constru-2.pdf

BAMAS S., 2003, Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives. Dans *Etudes urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, pp59-90. Paris : CRET.

DOHERTY Jacob, BAMBA Vakaramoko et KASSI/DJODJO Irène, 2021, marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles « *salonis* » à Abidjan, Côte d'Ivoire,

Cybergéo : European journal of geography, Espace-Société-Territoire, document 964, mis en ligne le 5 février 2021, 25p.

DIAZ Olvera L., Plat D., Pochet P. (2008), Logiques d'usage et formes d'appropriation de la

voiture en Afrique subsaharienne, in F. Clochard, A. Rocci, S. Vincent (éds), *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 199-211.

DINDJI Médé Roger, TAPE Sophie Pulchérie et ZOUHOULA BI Marie Richard, 2019, facteurs d'émergence des taxi- tricycles solaires à Jacqueville (sud de la cote d'ivoire), *Dynamiques Spatiales et Développement : Revue semestrielle du Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales*, Université d'Abomey-Calavi, numéro 13 juin 2019 :90-111 ISSN : 1840-7455, pp.90-111

ROUTHIER Jean-Louis, GONZALEZ-FELIU Jesus. (2013), Transport de marchandises et formes urbaines : Vingt ans de recherche et d'expérimentations. Gérard Brun. *Ville et Mobilité. Nouveaux regards*, Economica, Méthodes et Approches, 978-2-7178-6627-8, pp.57-81

GUEZERE Assogba. 2013. Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ?. *Norois*, n°226, pp.41-62.

<https://journals.openedition.org/norois/4549>

Gewald J.B., Luning S.W.J. & Walraven K. van (2009), *Motor Vehicles and people in Africa: An introduction*. In: Gewald J.B., Luning S.W.J., Walraven K. van (Eds.) *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890 - 2000.* 1-8.

Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD) (2020), Résultats préliminaires du 5^{ème} recensement général de la population et de l'habitat, Burkina Faso, 76 p.

KASSI/DJODJO Irène, KIETTYETTA Jean-Yves. 2019. Evolution institutionnelle des transports urbains dans les villes d'Abidjan et de Ouagadougou. Dans Kassi-Djodjo Irène, Kiettyetta Jean-Yves (dir.), *Se déplacer dans les métropoles africaines* (13-31), Abidjan : L'Harmattan.

KHAN Mohammad, Guive. 2016. *Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'Etat. Nouveaux itinéraires d'accumulation*

marchands transnationaux et gestion de l'extraversion. Thèse de sciences sociales, Université de Lausanne. http://www.fasopo.org/sites/default/files/jr/th_khan_mohammad.pdf

LOMBARD Jérôme, ZOUHOULA BI Marie Richard. 2008. Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé. Dans Bredeloup Sylvie, Bertoncetto Brigitte, Lombard Jérôme (dir.), *Abidjan, Dakar des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains* ». Paris : L'Harmattan.

LOMBARD, Jérôme. 2008. *Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable*. CODATU XIII. <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Transport-artisanal-esquisse-de-bilan-pour-la-mobilit%C3%A9-durable-Xavier-GODARD.pdf>

Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière (MTMUSR), 2019, Annuaire statistique 2018 du secteur des transports, Burkina Faso, 76p.

OCDE, 2003, Transport urbain de marchandises : les défis du XXI^e siècle, rapport est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE, 161p.