

Transport de personnes par tricycles à Bobo-Dioulasso : les remplacer ou en faire un levier de mobilité durable ?

Aminata KABORE¹, Ousseny SIGUE²

Résumé

L'évolution fulgurante du nombre de tricycles en tant que transport de personnes à Bobo-Dioulasso traduit une insuffisance du système de transport préexistant. Les tricycles se positionnent comme les moyens de transport en commun capables de desservir toute la ville, contrairement aux taxis collectifs et autobus de la Société de Transport en Commun (SOTRACO) qui ont des aires géographiques plus réduites. La disponibilité du service, les tarifs moins élevés et le niveau de desserte accru sont des arguments en faveur des motos à trois roues. L'objet de ce présent article est d'analyser le rôle des tricycles dans le transport urbain de personne à Bobo-Dioulasso à travers leur mode d'exploitation, les opinions que les bobolais ont du transport par tricycles et les perspectives envisagées. Pour comprendre leur mode de fonctionnement, et avoir les avis de la population, des conducteurs de tricycles et des individus au niveau des ménages ont été approchés. Il ressort qu'en général, le tricycle est apprécié pour sa rapidité. Par contre la majorité des individus enquêtés affirme l'utiliser lorsqu'ils n'ont pas autres choix.

Mots clés : Tricycles, taxis-moto, transport artisanal, transport de personnes, Bobo-Dioulasso

Transport of people by tricycles in Bobo-Dioulasso: replacing them or making a lever for sustainable mobility?

Abstract

The rapid growth in the number of tricycles used to transport people in Bobo-Dioulasso reflects an inadequacy of the pre-existing transport system. Tricycles are positioned as means of public transport capable of serving the entire city, unlike collective taxis and buses of the Société de Transport en Commun (SOTRACO) which

¹ Direction Générale de l'Urbanisme de la Viabilisation et de la Topographie, Burkina Faso, e-mail : amikabore36@gmail.com

² Institut des Sciences des Sociétés (IN.S.S.), Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina Faso, e-mail : oussensigue@gmail.com.

have smaller geographical areas. The availability of service, lower fares and increased level of service are arguments in favor of tricycles. The purpose of this present article is to analyze the role of tricycles in urban passenger transport in Bobo-Dioulasso through their mode of operation, the opinions that the Bobolese have of transport by tricycles and the perspectives envisaged. To understand their mode of operation, and to obtain the opinions of the population, tricycle drivers and individuals at the household level were approached. It appears that in general, tricycle drivers have a low level of education and the tricycle is appreciated for its speed. On the other hand, the majority of individuals surveyed say they use it when they have no other choice.

Keywords : Tricycles, motorcycle-taxis, artisanal-transport, passenger transport, Bobo-Dioulasso

Introduction

Les sociétés de transport collectif ont un passé pas très reluisant dans les villes d’Afrique Sub-Saharienne. La plupart d’entre elles a été créée à l’époque des indépendances. Si certaines ont complètement disparu, d’autres ont failli mourir une ou plusieurs fois. Selon C. Kalieu (2016, p. 75), « les raisons du déclin des transports publics par autobus ne sont pas difficiles à comprendre. Elles se situent dans l’affaiblissement et le sous-financement des régies qui n’arrivent plus à maintenir les services existants ou de faire des plans de développement ».

De la Kenya bus service (KBS) au Kenya en passant par la Société des transports urbains du Cameroun (SOTUC) au Cameroun, les transports publics en Afrique subsaharienne ont connu des évolutions très similaires. Si la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) en Côte d’Ivoire existe toujours, la Régie Municipale des Transports Brazzavillois (RMTB) au Congo Brazzaville a subi plusieurs transformations au cours de son évolution. Au Burkina Faso également, on est passé de la Régie Nationale de Transport en Commun X9 (RNTC X9) en 1984 à la Société de Transport en Commun aujourd’hui.

Les différentes études menées sur l’offre de transports collectifs au Burkina Faso ont toujours décrit leurs arrivées tardives dans un système déjà dominé par les deux roues motorisées.

Comme toutes les villes du Burkina Faso, Bobo-Dioulasso se caractérise par une déficience de l’offre de transport en commun. Cette situation s’explique par le fait que depuis le début des années 1980, le choix politique a été de limiter l’offre artisanal (par autobus) de

transport collectif sans que l'offre publique ou institutionnelle ne réussisse à satisfaire les besoins. (F. Boyer et D. Delaunay, 2017, p.5).

Si depuis 2003 Ouagadougou bénéficie d'un système de transport collectif institutionnel, Bobo-Dioulasso elle, n'a finalement bénéficié des services de la Société de Transport en Commun (SOTRACO), qu'en 2018, cela après plusieurs tentatives de mise en place et de fonctionnement du système de transport en commun. L'arrivée des autobus de la SOTRACO sur la scène des transports en commun n'a pas véritablement changé le système qui était déjà dominé par les taxis collectifs et les tricycles.

Dans une ville où l'offre de transport en commun institutionnel n'est pas en adéquation avec la demande, la population est obligée de se tourner vers d'autres types de transports collectifs même illégaux soient-ils.

À Bobo-Dioulasso, l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport a favorisé l'adaptation et la prolifération du transport « informel et illégal » qu'est le tricycle.

Destiné principalement au transport de marchandise, le tricycle s'est aujourd'hui imposé comme moyen de transport en commun de personne et depuis quelques années, l'on assiste à son utilisation comme mode de transport de personne dans la ville de Bobo-Dioulasso. Lors de cette recherche, nous avons cherché à comprendre comment les conducteurs de tricycles fonctionnent et quels sont les lieux potentiellement desservis afin d'établir leur articulation ou complémentarité avec les autres modes de transports en commun existants.

Le présent article a pour objectif d'appréhender le rôle des tricycles en tant que composante du système de transport en commun de personnes à Bobo-Dioulasso. Quel est le mode d'exploitation des tricycles ? Quelles opinions les bobolais ont sur les tricycles ? Quelles perspectives envisagées pour améliorer leurs services ?

I. Méthodologie

La méthodologie a consisté à l'utilisation des données aussi bien qualitatives que quantitatives. Cette étude a utilisé les techniques suivantes pour la collecte des données : la recherche documentaire, les entretiens au niveau des faitières des tricycles et les enquêtes auprès des conducteurs de tricycles et des ménages.

Les données qualitatives ont été recueillies auprès de la faitière des tricycles et du Ministère en charge des transports. Celles quantitatives ont été collectées à travers des fiches d'enquêtes conçues et adressées aux conducteurs de tricycles et aux membres des ménages choisis. Les données collectées au niveau des conducteurs de tricycles portaient sur les caractéristiques sociodémographiques et économique et les conditions d'exploitation. Au sein des ménages, il s'est agi de recueillir les opinions des individus interrogés sur les tricycles. Aussi, la recherche documentaire, a-t-elle permis de décrire et de faire l'état des lieux du secteur des transports urbains en général et celui du transport artisanal en particulier.

La fiche qui est administrée aux chauffeurs des tricycles a permis de connaître leurs caractéristiques socio démographiques, socio-économiques et socio professionnelles. Les conditions dans lesquelles ils exercent leur métier, c'est-à-dire l'exploitation du tricycle. La collecte de données au niveau des ménages s'est effectuée à l'aide de questionnaires qui s'adresse à une personne vivant dans chaque ménage et ayant 14 ans et plus.

En 2021, la faitière des conducteurs de tricycles, a évalué à 3 245 le nombre de conducteurs de tricycle dans la ville de Bobo-Dioulasso. Sur la base d'un sondage probabiliste et avec une marge d'erreur de 10% sur la proportion théorique d'offreurs de services de transport en commun effectivement en activité, 65 conducteurs de tricycle ont été choisis pour être enquêtés. Avec une marge d'erreur de 5% sur la proportion des ménages à Bobo-Dioulasso, 320 ménages ont été échantillonnés dans 16 secteurs sur les 33 que compte la ville³.

³ Ces données sont issues de l'enquête réalisée dans le cadre de notre thèse soutenue à l'Université Joseph KI-ZERBO de Ouagadougou. Cette enquête s'est déroulée en Novembre 2021.

Tableau I : Nombre de ménage enquêté par secteur et selon la stratification

Type de secteurs	Secteur d'enquête	Taille des ménages		Nombre de personnes enquêtées
Secteurs centraux	1	211	523	48
	2	117		
	3	195		
Secteurs péricentraux	10	292	2534	208
	12	214		
	13	68		
	14	196		
	16	173		
	17	200		
	17	205		
	17	208		
	20	168		
	21	165		
	21	165		
	21	327		
Secteurs périphériques	22	209	798	64
	24	89		
	27	190		
	31	310		
Total	16	3855		320

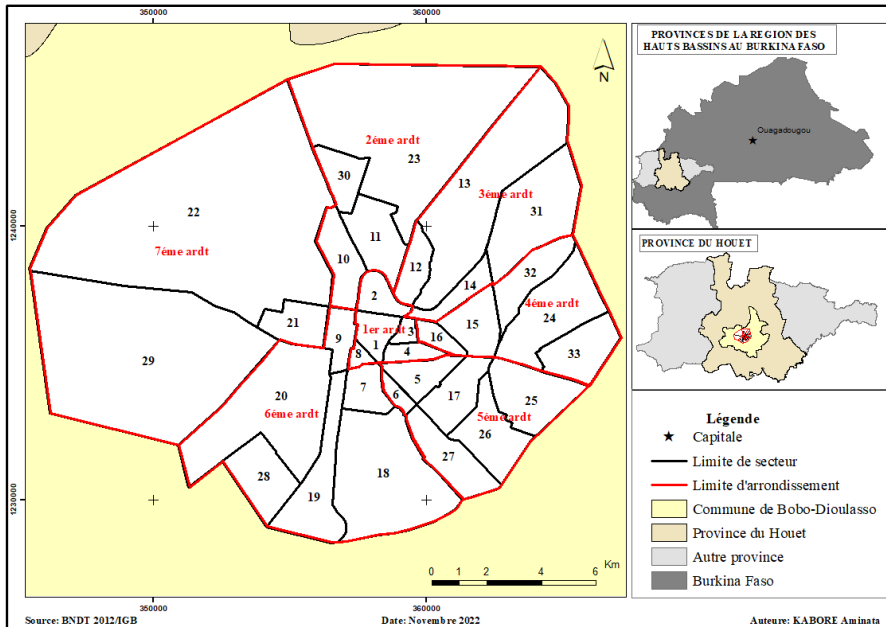
Source : enquêtes, Kabore A., 2021

II. Résultats

II.1. Présentation de la zone d'étude

La zone d'étude est la ville de Bobo-Dioulasso, située au Sud-Ouest du Burkina Faso, dans la région des Hauts-Bassins, au cœur de la province du Houet et dans la commune du même nom. Elle est la deuxième plus grande ville du pays et est distante de la capitale Ouagadougou de 365 Km. C'est une ville carrefour par excellence qui est aux intersections des routes vers Abidjan, Ouagadougou et Niamey, Sikasso et Bamako, Mopti et le delta intérieur du Niger, Diébougou et le Ghana, d'où l'appellation de plaque tournante des échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest. Cette position a été un facteur déterminant de son développement aussi bien économique que démographique.

Carte 1: Situation de la ville de Bobo-Dioulasso



Au plan administratif, la ville est subdivisée en sept (07) arrondissements composés de trente-trois (33) secteurs et trente-six (36) villages rattachés.

Le développement urbain de Bobo-Dioulasso se manifeste par une évolution continue de sa population et de son espace urbain. La population de Bobo-Dioulasso est passée de 115 000 à 984 603 habitants entre 1975 et 2019. Ainsi, en 2019, 17% des urbains vivaient à Bobo-Dioulasso. Au même moment, l'espace urbain a évolué de 2

700 ha à 14 779 ha. Cette croissance de la population qui constitue un facteur accélérateur de la croissance de l'espace urbain bobolais se traduit sur le plan des transports par une augmentation des besoins de mobilité et un allongement des distances de déplacement. Cela pose la cruciale question de la mobilité urbaine en matière d'offre de transport urbain.

II.2. L'offre de transport collectif

Le phénomène d'extension spatiale a eu un effet direct sur le système des transports, notamment en diversifiant l'offre en matière de transport urbain. À Bobo-Dioulasso, le système de transport collectif est essentiellement composé des taxis collectifs, des autobus de la SOTRACO et des tricycles.

Au cours des années 1970, alors que toutes les grandes villes africaines créaient des entreprises d'autobus, les tentatives pour mettre en place un réseau de transport en commun de bus au Burkina Faso sont restées sans suite. Par exemple, en 1976, deux projets concurrents de réseau de transport par bus, l'un porté par Daimler-Benz et l'autre par la Régie Renault, ont été abandonnés car ils ne répondaient pas aux critères établis. En juillet 1981, le gouvernement de la Haute-Volta chargeait le ministère des travaux publics, des transports et de l'Urbanisme d'une étude pour la mise en place d'un réseau de transport par bus à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso. Les conclusions de cette étude ont abouti à la sélection d'une société indienne de constructeur dénommée TATA export Ltd. (J.M. Cusset *et al.*, 1995, p. 13). Cette société devait fournir des bus de capacité moyenne et adaptés aux conditions de voirie du pays. En octobre 1984, la première société formelle d'autobus, dénommée « Régie Nationale des Transports en Commun (RNTC X9) », entrain en service. Il s'agit d'un Établissement Public de l'État à caractère Industriel et Commercial (EPIC) dont l'objectif était l'exploitation d'un transport en commun urbain (Ouagadougou, Bobo-Dioulasso), interurbain et international. (X. Godard, 2002). Elle disposait dès sa création d'un parc de 63 autobus complété par 35 autres autobus en 1988 portant ainsi le parc des deux villes à 98 autobus urbain. L'agence de Bobo-Dioulasso qui disposait de 9 bus d'une cinquantaine de places chacun, exploitait trois lignes d'une longueur de 33 kilomètres. Ainsi le tarif passager simple était fixé à 75 FCFA et la course avec relais à 100 FCFA. Il connaîtra une hausse respectivement de 25 FCFA et de 50 FCFA en 1987.

Le choix politique de la Révolution Sankariste de 1983 était d'empêcher le développement des transports artisanaux (minibus et taxis collectifs), afin de placer la Régie Nationale des Transports en Commun en situation de monopole pour garantir sa rentabilité économique (S. M. M. Bamas, 2003, p. 64). Confrontée aux difficultés financières de fonctionnement et à cause de la concentration et à la concurrence des concessionnaires privés (les taxis) sur les lignes les plus rentables, la régie a cessé ses activités en 1991 pour laisser la place à la Société Burkinabé de Transport (SOBUTRANS), qui à son tour fermera en fin 1992.

Depuis la disparition de la SOBUTRANS en 1992, ces taxis collectifs étaient les seuls moyens de transport collectif jusqu'à l'avènement des tricycles en 2010.

Les taxis artisanaux desservent les lignes aboutissant au centre de la ville où sont concentrés les principaux équipements générateurs de déplacement et les équipements des quartiers périphériques. On les rencontre également autour des gares routières installées un peu partout dans la ville, des équipements de santé, des marchés (central et secondaires). Ils sillonnent également la ville à la recherche de la clientèle. Le tarif de base appliqué actuellement est de 300 FCFA. Cependant, l'évolution du parc de taxis est tributaire du dynamisme économique de la ville et des habitudes de mobilité des citoyens. Bobo Dioulasso a connu une baisse de son parc de taxis automobiles entre 2017 et en 2021, passant de 767 à 716 taxis. Cela s'explique par la vétusté dudit parc et de la concurrence des tricycles qui font également du transport de personnes. Par ailleurs, plusieurs conducteurs de taxis collectifs fonctionnent de façon clandestine. Lors de notre enquête auprès des conducteurs de taxi, seulement 2, 85% étaient affiliés aux syndicats des taximen. Les 97,15% autres sont donc susceptibles d'échapper à tout contrôle aussi bien au niveau des structures syndicales qu'au niveau de la commune. Selon le syndicat des conducteurs de taxi, le nombre des conducteurs enregistrés à leur faitière est de 1 500. Ainsi on peut estimer à 1 457 le nombre de taxis clandestins, on peut évaluer à environ 3 000 unités de taxis à Bobo-Dioulasso.

Depuis 2018, le système de transport en commun à Bobo-Dioulasso a connu l'arrivée des autobus de la SOTRACO qui est un système de transport en commun institutionnel.

Pour une capacité de 100 places par bus, et pour un tarif de 150 FCFA la course sans relais, le nombre de places offertes par les autobus de la

SOTRACO a connu une augmentation significative, passant de 3 060 900 en 2018 à 11 924 173 en 2023. Ce nombre a atteint un pic de 13 538 731 en 2022 avant de redescendre à 11 924 173 en 2023. Cela à cause de la baisse du nombre de bus mis en exploitation, qui est passé de 23 à 21 entre ces deux dates. En effet, pour leur état défectueux, certains bus sont retirés du parc roulant sans être remplacés. Au même moment, le nombre de lignes à desservir augmente de 15 à 18 lignes. Une telle situation joue forcément sur la qualité de service offert qui se traduit au niveau des utilisateurs du bus par des temps d'attente plus longs ; toute chose qui peut amener certains usagers à se tourner vers d'autres modes de transport notamment le transport individuel, les taxis automobiles et les tricycles.

Aussi, plusieurs facteurs handicapent-ils le développement du transport en commun par autobus à Bobo-Dioulasso. Ce sont entre autres l'étalement de la ville qui en général, est la cause ou la conséquence d'un mode de transport individuel développé, contrairement à un habitat dense qui favorise les transports de masse et vice-versa. (I. Kassi-Djodjo, 2010, p. 392). L'encombrement des voies (pas de voies de bus) se manifeste par la présence de tous les types d'engin sur la même chaussée. Au Burkina Faso, il n'existe pas encore de sites dédiés aux transports en commun même si certains plans d'aménagement proposent des profils types de voies qui les prennent en compte. Les autobus, et les autres formes de transport en commun empruntent les mêmes voies que les cyclistes, motocyclistes et piétons. Le temps mis pour atteindre l'arrêt de bus le plus proche du domicile et le temps d'attente ; les citadins sont parfois obligés de parcourir pendant de longues minutes pour atteindre à un arrêt de bus. Selon les résultats de notre enquête en novembre 2021, 55% des enquêtés mettent en moyenne entre 0 et 14 minutes pour se rendre à l'arrêt de bus le plus proche. 40%, eux mettent entre 15 et 29 minutes et 5% des personnes enquêtées mettent 30 minutes pour trouver un arrêt de bus.

II.3. La place du tricycle dans le système de transport en commun à Bobo-Dioulasso

Le développement de nouvelles formes de transports collectifs, en complément ou en remplacement des moyens conventionnels est une voie à explorer pour les changements intervenus dans la ville (I. Kassi, 2007, p. 34).

Il convient de rappeler, l'histoire des taxis motos remonte aux années 70 en Asie comme en Afrique, au Nigeria (K. O. Oyesiku, 2001). Mais

sur le continent africain, c'est véritablement à partir du milieu des années 80 que le moto-taxi apparaît en tant que tel au Niger et au Cameroun, ou bien le résultat d'une évolution du vélo-taxi, comme au Bénin (N. S. A. Agossou, 2004) et en Ouganda (J. Howe et D. A. C. Maunder, 2004). À Bobo-Dioulasso, les tricycles ont intégré le paysage du transport urbain depuis 2011. Inexistants auparavant dans le trafic urbain de Bobo-Dioulasso, les tricycles assurent désormais le transport de personnes dans la ville, en réponse à la crise des transports collectifs. Ils exercent une forte concurrence sur les trajets de la périphérie au centre-ville, en rivalisant aussi bien avec les taxis collectifs qu'avec les autobus. 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 (O. Sigué, 2021, p. 13).

Les tricycles sont classés parmi les transports artisanaux. Selon R. Cerevo (2000), « le transport artisanal ou informel est l'ensemble des multiples formes de transport non organisés par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant alors aux lois du marché, et fonctionnant de manière informelle et illicite avec des degrés divers ». Le transport urbain dans les villes d'Afrique Subsaharienne est marqué par la prédominance du secteur artisanal qui a supplanté depuis les années 1990 des entreprises pour couvrir les besoins de transport (X. Godard, 2002).

La faiblesse des transports en commun, qui étaient constitués uniquement de taxis collectifs, ainsi que le coût élevé des deux roues motorisés (achat et utilisation), ont contraint une frange de la population à utiliser le tricycle pour leur déplacement.

La vocation première de ces tricycles est le transport des biens, de marchandises ou d'autres matériaux, conformément à la réglementation en vigueur en matière de circulation urbaine au Burkina Faso. C'est ainsi que l'article 4 du décret n°2012-559 du 05 juillet 2012 portant conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux et pour compte propre des vélomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles, dans les villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, interdit depuis 2012, aux chauffeurs de tricycles des villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso de transporter des personnes. Toutefois en les autorisant de transporter un seul passager dans les conditions sécuritaires définies. Le

poids des biens, marchandises ou autres matériaux transportés ne doit pas excéder la charge utile et le gabarit des biens transportés ne saurait excéder les limites de la carrosserie du tricycle.

Si ce décret est presque respecté à Ouagadougou, ce n'est pas le cas à Bobo-Dioulasso. L'on constate depuis 2010, l'irruption des « taxis-motos » comme mode de transport de personnes, dans le secteur des transports en commun de Bobo-Dioulasso. Les conducteurs de ces engins désobéissent non seulement à la législation en vigueur mais aussi font fi de toutes les règles de sécurité en matière de transport. C'est ainsi qu'entre 2013 et 2018 la Police Municipale à Bobo-Dioulasso a organisé 88 opérations de contrôles sur la circulation des tricycles dans la ville, celles-ci ont permis de mettre en fourrière 3 635 tricycles. En plus de la Police Municipale, la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale mènent également des opérations de contrôle. Entre août 2018 et février 2019, la Police Nationale a saisi et mis en fourrière 413 tricycles. La Gendarmerie Nationale a saisi 236 tricycles entre 2015 et 2018. Les infractions qui leur sont reprochées sont liées au non-respect des feux tricolores, de l'absence d'assurance et de visite technique de l'engin, de la non possession du permis de conduire, du non paiement de la taxe de stationnement de transport hors gabarit, mais aussi et surtout pour le transport de personnes.

Les tricycles font face à un problème de réglementation. Il existe une insuffisance dans l'application des lois et règlements. La non-application des mesures conduit à une situation conflictuelle entre les conducteurs de tricycles et de taxis collectifs.

Pour le président de l'Association Nationale des Conducteurs de Tricycles (ANCT) Alassane Ouédraogo : *« nous sommes au courant du non-respect de la loi sur les conditions d'exploitation des tricycles à Bobo-Dioulasso. Ils font du transport de personnes, parce qu'ils n'ont pas le choix. Les commerçants qui sont censés les utiliser pour l'enlèvement de leurs marchandises possèdent leur propre engin, du coup, les conducteurs sont obligés soit d'abandonner soit se tourner vers le transport de personnes que nous constatons. Cependant, nous demandons aux autorités de revoir les textes afin d'adapter les tricycles au transport de personnes »*. Il poursuit en disant que sa faitière est entrain de mettre en place une base de données qui permettra d'identifier tous ceux qui exercent dans le domaine.

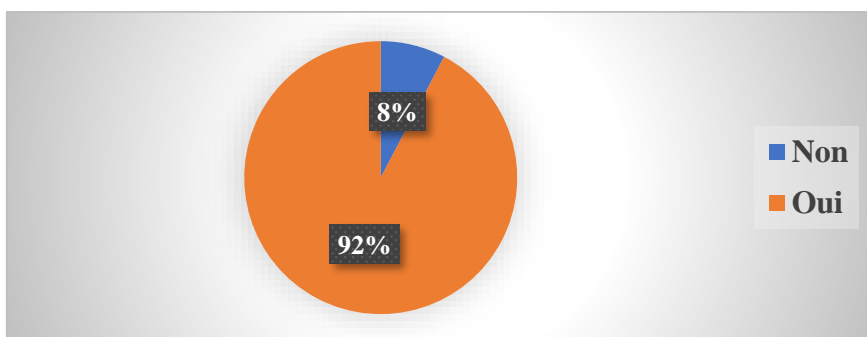
Nonobstant son caractère désorganisé et anarchique car ne respectant pas certaines règles de fonctionnement et de gestion : véhicules de

faible capacité, souvent vétustes et polluants, véhicules fonctionnant sans un cadre institutionnel clair, source d'insécurité routière et en concurrence d'avec le secteur institutionnel, le tricycle constitue pour beaucoup de citoyens des modes de transport qui permettent une certaine flexibilité et résolvent d'une part le problème d'emploi.

II.4. Le service fourni par les tricycles (couverture territoriale, disponibilité)

Les tricycles constituent une nouvelle composante essentielle du système des transports urbains, par leur nombre et leur flux de déplacement. 92% des conducteurs de tricycles déclarent desservir toutes les différentes parties de la ville, contre seulement 8% qui n'arrivent pas à tous les points de la ville. Alors, les tricycles se saisissant des difficultés que rencontrent les autobus et les taxis collectifs à accéder à toutes les parties de la ville se sont multipliés et couvrent toutes les zones de la ville. Le graphique n°1 présente le niveau de desserte de la ville de Bobo-Dioulasso par les tricycles.

Graphique 1: Niveau de desserte de la ville de Bobo-Dioulasso par les tricycles



Source : enquêtes Kabore A., 2021

L'accroissement continu du parc de tricycles est observable ces dernières années. La lecture des chiffres du tableau II montre que le parc de tricycles dans la ville de Bobo-Dioulasso est passé des unités aux milliers, de 04 en 2014, à 9 506 en 2021. Au même moment, le nombre d'immatriculation annuelle est passé de 04 à 2903. Cette évolution fulgurante du nombre de tricycles montre l'engouement qui se développe autour de cette offre de transport de marchandises qui a muté vers le transport de personnes.

Tableau II : Évolution du parc (PMC⁴ cumulées) et des immatriculations annuelles des tricycles dans la ville de de Bobo-Dioulasso entre 2014 et 2021

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Parc de tricycles	04	465	1275	2164	3143	4115	6603	9506
Tricycles immatriculés/an	04	461	810	889	979	972	2306	2903

Source : Ministère des Transports de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière, 2023.

Pour trouver où se trouvent les clients, 61% des conducteurs de tricycles déclarent sillonner les artères de la ville à la recherche de la clientèle. Certains (27%) travaillent aussi bien dans la journée que dans la nuit. Ils commencent à 05h du matin pour finir à 21h du soir. Ce qui signifie qu'entre 05h et 21h les tricycles circulent toujours dans la ville, même si le décret de 2012 en son Article 19 l'interdit⁵. Dans ce décret, il est spécifié que la circulation des tricycles et quadricycles n'est autorisée que de 05 heures à 19 heures. Les plages horaires (début et fin) de service des conducteurs de tricycles sont représentées sur le graphique suivant.

Les tricycles fonctionnent en majorité en transport mixte (personnes et marchandises), ce qui se présente comme un avantage pour les usagers, contrairement aux bus qui n'autorise pas le transport avec une certaine quantité de marchandises. Les tricycles apparaissent alors comme un système régulateur dans la desserte de la ville.

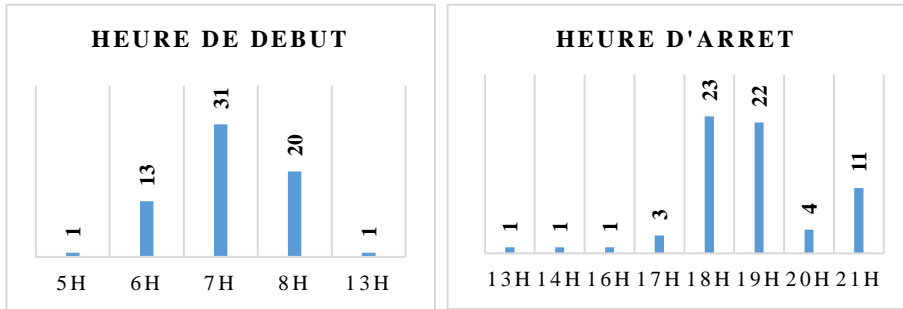
Par ailleurs, la possession de l'engin est presque la règle générale chez les chauffeurs de tricycles, plus de la moitié (56%) sont propriétaires de leur engin. Pour la méthode de rémunération des chauffeurs-locataires de tricycles, la majorité (52%) déclarent partager le bénéfice journalier avec le propriétaire et 45% gardent le reste de la recette une fois qu'il paye le propriétaire du véhicule.

Selon l'âge, les conducteurs de tricycles sont jeunes, la moyenne d'âge est de 27 ans. Aussi, la profession de conducteurs de tricycles peut être qualifiée de nouvelle car l'âge moyen d'ancienneté dans le domaine est de 2, 9 ans.

⁴ PMC signifie première mise en circulation

⁵ Décret N°2012- 559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA /MATDS/MID du 05 juillet 2012 régissant l'exploitation à titre onéreux des vélomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur.

Graphique 2: Horaires d'exercice du métier de conducteur de tricycles

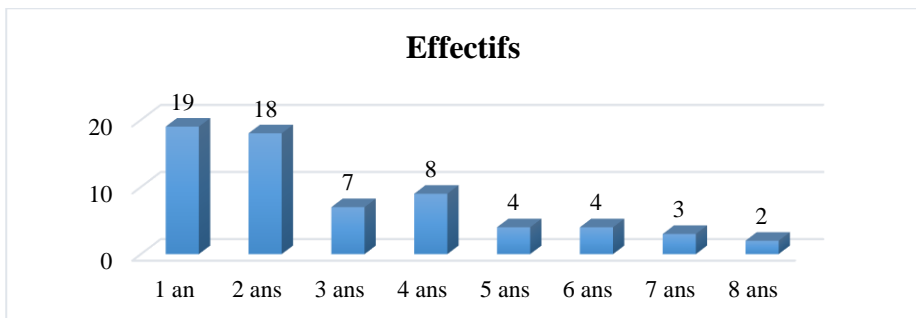


Source : enquêtes Kabore A., 2021

En effet, 56% d’entre eux ont tout au plus deux ans d’ancienneté dans le métier. À cause de l’absence de contrainte majeure dans l’acquisition et l’exploitation des tricycles, de l’augmentation continue de leur nombre et la disponibilité d’une main d’œuvre, le secteur continue d’attirer de nouveaux conducteurs d’année en année. Il faut noter que l’activité est récente dans l’univers des transports de personnes à Bobo-Dioulasso. La lecture du graphique laisse percevoir qu’aucun conducteur n’a encore 10 ans dans l’exercice du métier et seulement 1/5 d’entre eux ont entre 5 et 8 ans.

Le niveau d’instruction, 80% des exploitants de tricycles n’ont pas dépassés le niveau d’étude primaire et seulement 2% ont atteint le lycée. L’obtention d’un emploi dans le secteur moderne étant conditionné par le diplôme, on comprend aisément que ces jeunes chauffeurs de tricycles sont exclus de ce secteur d’emploi. Alors, ils se rabattent sur cette nouvelle offre d’emploi qu’est l’activité de conducteur de tricycles.

Graphique 3: Ancienneté dans le métier de conducteur de tricycle

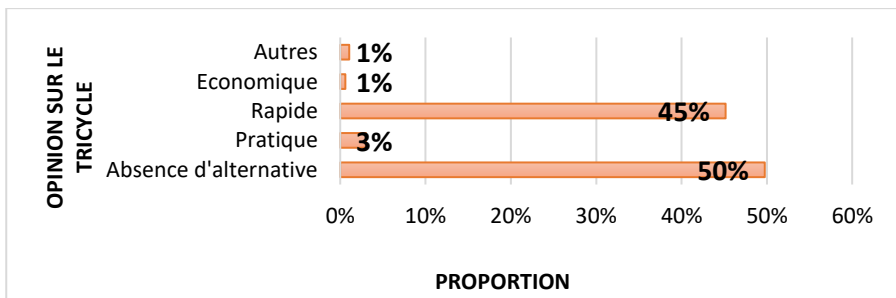


Source : enquêtes Kabore A., 2021

Cependant, ce faible niveau d’instruction laisse transparaître quelques dysfonctionnements dans le système, comme les problèmes de sécurité routière souvent dus à la méconnaissance des codes de la route.

Selon l’enquête-ménage réalisée en 2021, pour ceux qui utilisent les transports en commun, seulement 1% prend le bus tous les jours, 69% le prennent occasionnellement et 30% ne le prennent que très rarement ou jamais. Pour les autres transports (le taxi collectif et tricycles), la part des usagers quotidiens est de 1% pour le taxi et 2% pour le tricycle. Celle des usagers occasionnels des taxis est de 79% et 69% pour les tricycles. Plus du quart (20%) des utilisateurs de taxis collectifs et 29% de ceux des tricycles ne prennent presque pas ou rarement ces moyens de transport. Le tricycle est apprécié pour sa rapidité, puisque 45% le juge rapide. Par contre 50% l’utiliseraient lorsqu’ils n’auront pas autres choix. Le graphique n°4 présente l’opinion sur le déplacement avec le tricycle.

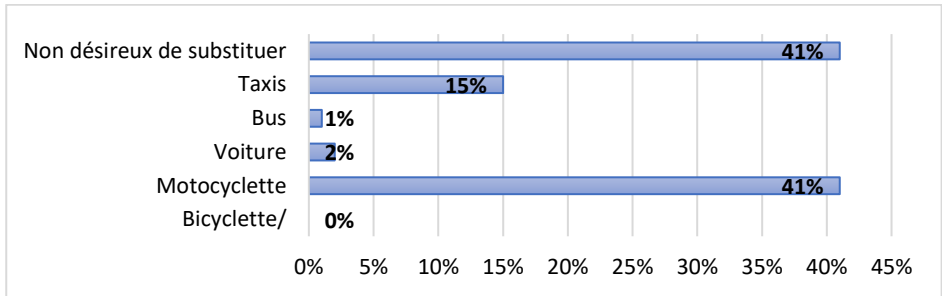
Graphique 4: Opinion des bobolais sur les tricycles



Source : enquêtes Kabore A., 2021

Pour ceux qui empruntent le transport en commun, leur désir de substitution est beaucoup plus orienté vers les deux roues à moteur. Dans des proportions égales, (41%) ceux qui ont le tricycle comme moyen de transport souhaiterait remplacer leurs moyens de déplacement actuel par une motocyclette et ceux qui préfèrent garder le tricycle comme moyen de déplacement. Le mode de transport actuel adopté par les enquêtés et le désir de substitution avec un autre mode est présenté dans le tableau suivant.

Graphique 5:Désir changer le mode actuel de déplacement (tricycle) par un autre mode



Source : enquêtes Kabore A., 2021

II.5. Les retombées socio-économiques (une activité interdite mais consommatrice du nombre de chômeurs)

Selon le rapport annuel du Ministère en charge des transports et de la mobilité urbaine, en 2021, le nombre de tricycles immatriculés à Bobo-Dioulasso est de 2 903. En effet, le poids du secteur des transports urbains est considérable dans le budget communal de Bobo-Dioulasso. Avec les paiements de la patente et de la taxe de stationnement qui coûtent 20 000 FCFA pour les tricycles par an, on peut estimer, la contribution de ces moyens de transport au budget de la commune à 58 060 000 FCFA pour les tricycles. Cependant, tous les détenteurs de tricycles ne s’acquittent pas de ces différentes taxes, ce qui constitue un manque à gagner pour la commune. Par ailleurs, le secteur des transports en commun contribue à la réduction du nombre de chômeurs à Bobo-Dioulasso. Le nombre de travailleurs dans le domaine est d’au moins

5 806 conducteurs de tricycles et apprentis si l’on considère les chiffres avancés par le MTMUSR.

Les enquêtes terrain nous ont permis d’estimer le volume des passagers transportés par jour par les 65 tricycles qui est de 2 640 personnes pour un nombre moyen de 40 personnes par conducteur et un nombre moyen de voyage estimé à 12.

Le tarif de base appliqué par les conducteurs de tricycle est de 100F CFA⁶. Ce tarif connaît des changements en fonction de l’accessibilité de la zone de destination du client. Mais le prix moyen fixé par les conducteurs de tricycles est de 220 FCFA. Ce prix moins élevé par

⁶ Actuellement ce tarif a connu une hausse, il est de 150 FCFA depuis 2022

rapport à celui des taxis collectifs et des autobus de la SOTRACO peut expliquer l'engouement qui s'est développé autour de ce moyen de transport. Le coût réduit du carburant et de l'entretien, proche de celui de la mobylette sont les principaux éléments permettant au tricycle d'être compétitif en terme économique vis-à-vis du taxi artisanal ou encore du bus (H. Kanazoé, 2022, p. 91). À cela il faut ajouter, le fait que ces engins desservent même les quartiers périphériques de la ville.

III. Discussions des résultats

L'offre de transport en tricycles à Bobo-Dioulasso n'est pas un exemple isolé en Afrique de l'Ouest. Le transport par tricycle a commencé à Lomé depuis 2006. Aujourd'hui, il devient presque incontournable pour certaines catégories sociales pour leurs déplacements quotidiens (H. Mahamat Hemchi et M. Dao-N'dja, 2023, p. 134). Des auteurs tels que J. Aloko-N'Guessan et G. Guelé (2016), I. Kassi-Djodjo, (2013), ainsi que J. Doherty et al. (2021), situent l'apparition des motocycles et des tricycles dans les villes de la Côte d'Ivoire et même dans la capitale Abidjan pendant la période de la crise post-électorale de 2010. Au Mali, c'est en 2006, à travers le lancement des « Taxinis » à Ségou, par l'Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi que les tricycles ont fait leur entrée dans le système des transports en commun. Il s'agit des motos taxis qui transportent de cinq à douze passagers. À Bamako, ces véhicules assurent la relève entre les arrêts de transport collectif et les lieux à l'intérieur des quartiers (I. Fofana, et I. Togola, 2020, p.216).

Aujourd'hui, le transport par tricycle fait l'objet de plusieurs récriminations, surtout dans son rôle de transport de personnes. Sur cet aspect, les différents auteurs ont des analyses divergentes. C. Kalieu (2016), en exprimant son point de vue sur la question, reconnaît que sa prise de position va susciter quelques contestations ou des incompréhensions dans la mesure où il considère la moto et la moto-taxi comme faisant désormais partie « intégrante » du système de mobilité camerounais. D. Ouattara et G. D. F. Dakouri (2020), qualifient les taxis moto à Bouaké de mal nécessaire. Ils pensent que ce moyen de déplacement dans son format actuel de fonctionnement génère d'importantes externalités négatives à savoir l'accroissement de la congestion du trafic urbain, le niveau important d'accidents, la pollution atmosphérique, les vols et les diverses formes d'agressions. Dans le même ordre d'idées, A. S. T. Komenan et K. Traoré (2023), stipulent que, bien que l'activité de conducteurs de taxi-moto rende d'énormes services aux populations, elle est source d'insécurité routière

relevant de la gestion de ce nouveau mode de transport. K. Edohi (2021) estime que les taxis motos (zémidjan) au Togo ont un rôle important à jouer dans le service de transport en commun car ils assurent une part modale motorisée estimée à 32% contre 18% pour les taxis-ville, tandis que les minibus et les Bus Sotral couvrent chacun 1% de part modale motorisée. Une des orientations populaires les plus simples existant chez les politiques est de « chercher à limiter l’usage des tricycles en tant que mode de transport de personne ». Et pour limiter l’usage des tricycles au centre-ville, les volontés des pouvoirs publics dans beaucoup de pays se traduisent par l’amélioration de l’offre des transports en commun par autobus.

Conclusion

Le transport par tricycles est à prendre en compte désormais dans les politiques de développement du secteur des transports urbains à Bobo-Dioulasso. L’intégration des différents modes de transport collectif passe notamment par un renversement des termes du problème, tel que généralement posé : au lieu de considérer que le transport urbain artisanal vient combler les lacunes du transport dit « institutionnel », elle consiste à se demander dans quelles limites le transport artisanal remplit un service satisfaisant, et « quand et où » il atteint ses limites et nécessite alors une intervention de la puissance publique. Si l’on pose ainsi la question, dans la trajectoire de développement « type » d’une ville comme Bobo-Dioulasso, on peut considérer que le transport institutionnel et la mise en place de réglementations doivent pallier les déficiences du transport.

Si l’interdiction des tricycles, tant prôner par certains acteurs du système des transports, permet de réduire les risques d’accidents, elle exclura certains citoyens du système de transport. Une intégration intermodale et un développement autour des transports collectifs, des transports non motorisés amélioreront l’accessibilité des transports publics pour tous.

La coexistence entre les différents modes de transport collectifs doit être vu comme une complémentarité. Chaque Bobolais selon sa bourse, sa situation géographique ou encore sa contrainte socio-économique peut choisir la forme de déplacement qui lui sied le mieux. Vu le nombre croissant des tricycles, il serait alors nécessaire d’encadrer le secteur par la mise en place d’une structure organisatrice pour en tirer le meilleur parti.

Références bibliographiques

AGOSSOU Noukpo, 2004. « Les taxis-motos Zémidjan à Porto-Novo et Cotonou ». *Autrepart*, n° 32, pp. 135-148.

ALOKO-NGUESSAN Jérôme et GUELÉ Gue Pierre, 2016. « Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire) » *Revue Canadienne de Géographie Tropicale Vol. 3* (1) pp. 49-57.

BAMAS Stanislas Marie Maximilien, 2003. « Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives », in CRET, *études urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, pp.59-90.

BOYER Florence et DELAUNAY Daniel, 2017. *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de mobilité*, Paris : IEDES (Institut d'Étude du Développement Économique et Social), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, coll. Monographie Sud-Nord), 76 p.

CERVERO Robert, 2000. *Informal transport in the developing world*, UN Habitat, New York, États Unis, 288 p.

CUSSET Jean Marie *et al.*, 1995. *Les transports non motorisés en Afrique sub-saharienne : le cas du Burkina Faso*, Lyon : SITRASS.

DOHERTY Jacob *et al.*, 2021. *Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles « salonis » à Abidjan, Côte d'Ivoire*, Vol. 38, n° 1 – Janvier – Juin 2022, Science et Technique, Lettres, Sciences humaines et sociales 29. Publié le 30 juin 2022
Cybergéo : European journal of geography, Espace-Société-Territoire, document 964, mis en ligne le 5 février 2021, 25p.

EDOH Komla, 2021. « L'offre de transport en taxis-motos (zémidjan) à Lomé : tendances des pratiques et représentations des acteurs », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, pp.101-118.

FOFANA Issa, TOGOLA Issa, 2020. « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) », *European Scientific Journal* June 2020 Édition Vol.16, No.17, pp. 206-223.

GODARD Xavier, (Dir), 2002. *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Paris, Karthala/INRETS, 408 p.

HOWE J et MAUNDER D A C, 2004. *Boda boda – lessons from East Africa's growing NMT industry*, communication à la 10th World Conference on Transport Research, Istanbul, 4-8 July 2004, 10 p.

KALIEU Christian, 2016. *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*. Thèse, Université de Bretagne Occidentale, 411p.

KANAZOE Houd, 2021. *Mobilité urbaine et navigation socio-spatiale à Bobo-Dioulasso, un angle pour saisir une ville africaine*, thèse de doctorat en science régionale, Université de Leipzig, Allemagne, 237 p.

KASSI-DJODJO Irène, 2013. « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Revue Géo transports, transport et développement des territoires*, n°1-2, pp. 105-114

KASSI-DJODJO Irène, 2010. « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », document 6. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, pp. 391-402.

KASSI-DJODJO Irène, 2007. *Régulations des transports populaires Recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III Michel de Montaigne, Université d'Abidjan-Cocody, Côte d'Ivoire, 286 p.

KOMENAN Akoua Simon Toussaint et TRAORÉ Kassoum, 2023. « Facteurs politiques et recrudescence des accidents de moto taxis dans les villes de Korhogo et de Bouaké », *revue Internationale de Linguistique Appliquée, de Littérature et d'Éducation*, Volume 6 Numéro 2 - Juin 2023, pp.161-183.

MAHAMAT HEMCHI Hassane et DAO-N'DJA Manzama, 2023. « L'émergence des taxis-tricycles dans la mobilité urbaine de Lome ». *Revue Espace Géographique et Société Marocaine* N°69, 2023, pp 131-143.

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE, 2023. *Annuaire statistique 2021 du secteur des transports*, 99 p.

OUATTARA Drissa, DAKOURI Guissa Desmos Francis, 2020. « Caractéristiques du transport collectif informel dans la ville de Bouaké : dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor ». *Revue Espace Géographique et Société marocaine*, n°36, pp.45-58.

OYESIKU Oyekanmi Kayode, 2001. *City poverty and Emerging Mobility Crisis : The Use of Motorcycle as Public Transport in Nigerian Cities*, communication à la 9th World Conference of Transport Research, Seoul, 22-27 July, 16 p.

SIGUÉ Ousseny, 2022. « Succès du tricycle « Taxi-moto » à Ouagadougou ». *Revue burkinabè de la recherche, Lettres, Sciences sociales et humaines*, Vol. 38, n° 1, Janvier-Juin 2022, pp.9-30.