

# POSSIBILITÉS ET LIMITES DE L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN À N'DJAMÉNA AU TCHAD : LE CAS DES TAXIS MOTOS ET DES MINIBUS

JOSEPH PIERRE NDAME<sup>1</sup>, NADMIAN NDADOUM<sup>2</sup>

1- Maître de conférences, Université de Ngaoundéré (Cameroun), [ndamejoseph@yahoo.fr](mailto:ndamejoseph@yahoo.fr)

2- Doctorant, Université Humboldt de Berlin, [nadmian\\_ndadoum@yahoo.fr](mailto:nadmian_ndadoum@yahoo.fr)

## RÉSUMÉ

Le transport public à N'Djamena est dominé par la présence d'innombrables entreprises privées de minibus, dont l'offre de service est loin d'être satisfaisante. Il n'existe aucun aménagement approprié des arrêts sur la voirie, les horaires ne sont pas réguliers, il n'y a pas de tarif standard, le prix se négocie. Par ailleurs la plupart des chauffeurs sont peu qualifiés, et rares sont ceux qui sont passés par une auto-école. A cause de la mauvaise qualité des infrastructures routières, les quartiers périphériques sont mal desservis. Tout laisse à penser que le transport public de minibus à N'Djamena reste perfectible. L'arrivée des taxis motos vers la fin des années 1990, considérée comme une alternative aux problèmes de mobilité, tarde à donner satisfaction. Dans un tel contexte, nous nous posons la question de savoir si les différents acteurs impliqués dans ce secteur peuvent améliorer la qualité de l'offre ? Les nombreuses enquêtes que nous avons menées sur le terrain et les interviews recueillies auprès de 24 conducteurs de minibus et 46 conducteurs de taxis motos exerçant à N'Djaména révèlent que ces derniers ont mis en place un réseau qui leur permet désormais de négocier et d'échanger les informations entre eux afin de prendre des décisions importantes pour l'avenir de leur secteur. Ce travail se fixe comme objectif, l'analyse de leur système.

**Mots-clés** : N'Djamena (Tchad), transport public, minibus et taxis motos, système d'acteurs.

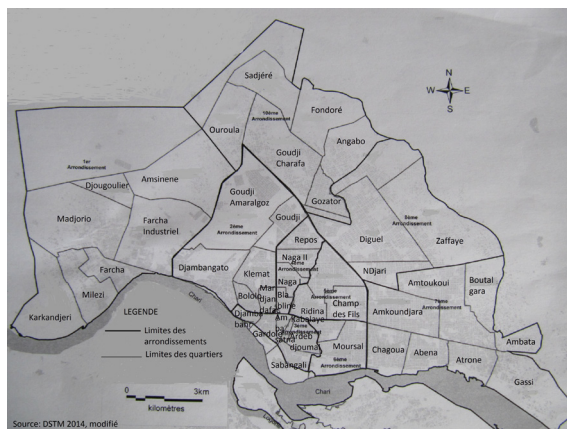
## ABSTRACT

*The supply of public transportation in N'djamena is dominated by the innumerable private enterprises of mini-buses, whose offer of service is far from satisfactory. There is not appropriate development of the stops on the road, schedules are not regular, there is no standard price, and the price is negotiated. Furthermore most drivers are low-skilled, and few who went through a driving school. Because of the poor of road infrastructure, the outlying areas are underserved. Everything suggests that the public transport minibus in N'Djamena remains perfectible. The arrival of motorcycle taxis in the late 1990s, considered as an alternative to mobility problems, slow to satisfy. In this context, we ask the question of whether the different actors involved in this area can improve the quality of the offer? The many surveys we have conducted in the field and interviews collected from 24 minibus drivers and 46 motorcycle taxis drivers engaged in N'Djamena reveal that they have set up a network that now allows them to negotiate and exchange information between them to make important decisions for the future of their sector. This work's objective is the analysis of their system.*

**Keywords**: N'Djamena (Chad), public transport, minibus and taxi motorbikes, system of agents.

## INTRODUCTION

Le présent travail aborde la question des possibilités et limites de l'offre de transport urbain à N'Djamena (Tchad). Principalement, il sera question de l'analyse du fonctionnement du système de transport par les minibus et les taxis motos avec pour point focal le système des acteurs. L'apparition de petites entreprises de transport, appelé aussi transport de subsistance, a fortement contribué à la mobilité en Afrique subsaharienne notamment à N'Djamena, se fait dans des conditions difficiles (Cervero et al., 2007). Ces moyens de déplacements en particulier les taxis motos sont encore loin d'améliorer les déplacements des habitants, à cause notamment des embouteillages, des accidents de la route, de la pollution de l'air et la pollution sonore (Ezzine, 2000). A N'Djamena l'offre de transport public est assurée par les petites entreprises privées de minibus. Celles-ci travaillent à la limite de leurs moyens en offrant un service peu efficace et qui est loin de répondre à la demande de la population, et en particulier celle des zones périphériques. Et même si l'arrivée dans les années 1990 des taxis motos a fait naître beaucoup d'espoirs pour cette population (Trans-Africa, 2009), il demeure que certains problèmes comme l'insécurité, le manque de confort, les prix aléatoires, viennent noircir le tableau (Jemba, 2012). Les discussions autour du thème de transport par taxis motos et minibus dans nos villes africaines ne sont pas nouvelles. Et l'extension du phénomène nous offre la possibilité de nous interroger sur les questions clés de ce domaine à savoir le système d'acteurs sous d'autres angles. L'analyse du système des acteurs du transport urbain à N'Djamena (Tchad), en particulier celle des taxis motos et des minibus peut permettre d'améliorer la qualité du service (Mahlstein, 2009). De façon spécifique, il s'agit de montrer le rôle, les intérêts et les fonctions des principaux acteurs dans ce système, de comprendre les relations qu'ils entretiennent les uns envers les autres et d'analyser les conflits potentiels qui en découlent. Pour rendre ce travail possible, la question de recherche suivante s'impose : comment et que faire avec tous les acteurs présents afin d'améliorer la qualité du service du transport urbain à N'Djamena ?



**Figure 1** : Les quartiers de N'Djamena et leurs nouvelles extensions

Source : DSTM 2014, modifiée

## MÉTHODOLOGIE

Les entretiens et les interviews ont été réalisés à titre qualitatif afin d'apprécier la qualité de l'offre de transport urbain à N'Djamena. Nous avons réalisé 70 entretiens, soit 46 avec les chauffeurs de taxis motos et 24 avec les chauffeurs de minibus. Les principaux sites des taxis motos sont les carrefours et la proximité des marchés. C'est là où nous nous sommes rendus pour les interroger pendant des périodes différentes choisies dans la semaine ou dans la journée afin de mieux cerner leur préférence à travailler le matin, le soir ou encore la nuit. Pour interroger les chauffeurs de minibus, nous avons choisi 6 lignes ou directions sur les 16 existantes. Après avoir choisi ces lignes, nous nous sommes rendus dans ces stations où nous avons interviewé à des horaires différents, 4 conducteurs de minibus par station soit au total 24 conducteurs afin de savoir s'ils se relayaient au cours de la journée. Pour des raisons de disponibilité des chauffeurs et d'efficacité, nous avons pris le soin d'interroger ceux qui venaient de terminer leur journée ou ceux qui attendaient de commencer la leur.

### • le système de transport public à N'Djaména

Le dépouillement des questionnaires sur le terrain permet de constater que les relations entre les propriétaires de véhicule et les chauffeurs, entre

le chauffeur et l'apprenti, entre les pouvoirs publics et les associations sont très complexes.

### Propriétaire de véhicule et chauffeur

Dans ce type de relation, le propriétaire du minibus ne signe aucun contrat d'embauche avec le chauffeur. Il s'agit dans la plupart des cas d'un arrangement verbal entre les deux parties, mais qui place le chauffeur en position de faiblesse, puisqu'il peut être remercié à tout moment. Les petites réparations aux véhicules sont à sa charge. Le propriétaire du véhicule n'intervient que quand il s'agit de grosses réparations. Cependant, il doit payer entièrement les amendes dues à certaines violations des règles de conduite. Ce type de contrat ne lui garantit pas un salaire lui permettant de se prendre en charge ainsi que sa famille. «*Le chauffeur cependant s'attelle à améliorer sa condition de vie sans se soucier trop de la qualité du service*», déclare le Secrétaire Général du Syndicat des Transports Urbains et Interurbains du Tchad (STUIT).

- Chauffeur et travailleur journalier (apprenti)

Le chauffeur choisit généralement une personne de son cercle comme apprenti pour l'aider dans la gestion quotidienne du trafic. Le rôle de l'apprenti est d'accueillir à bord les clients, de les informer par rapport aux itinéraires et s'occuper de leur confort et de leur sécurité durant le trajet. Il reçoit à cet effet un forfaitaire, payé en fonction des recettes du jour. «*Comme dans le cas précédent, les rapports entre le chauffeur et l'apprenti ne permettent pas non plus de garantir une bonne qualité du service* » (source orale 2013). Les chauffeurs autant que les apprentis sont tous préoccupés à rechercher leur propre intérêt et par conséquent peu motivés à améliorer la qualité du service.

- Les pouvoirs publics et les associations

Le rôle des pouvoirs publics est d'une part de construire des infrastructures, mais aussi d'autre part de concevoir, d'appliquer et de veiller au contrôle de la réglementation en vigueur. Les associations et les syndicats défendent les intérêts des conducteurs de taxis motos et de minibus. La mise en œuvre d'une réglementation sur le transport urbain acceptée et consentie par tous dépend de la concertation permanente entre les deux acteurs. «*En effet s'il n'y*

*a aucune entente au préalable entre les parties, il est fort probable que les textes ne soient pas compris et respectés* » (Conseiller Général du STUIT, source orale 2013)

## LES RÉSULTATS OBTENUS

L'analyse des informations recueillies lors des entretiens a permis premièrement de repartir les chauffeurs de taxis motos et de minibus selon les tranches d'heures, ensuite de montrer les litiges qui résultent de certains dysfonctionnements dans le système.

### 4.1. TYPOLOGIE DES CONDUCTEURS DE TAXIS MOTOS

Les conducteurs de taxis motos s'organisent en association ou en syndicat selon les arrondissements de la ville de N'Djamena. Nous sommes allés à leur rencontre dans les stations du 1<sup>er</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, et 9<sup>ème</sup> arrondissements pour les interroger. Cependant, malgré qu'ils soient bien organisés en association ou en syndicat, ils ont des rythmes de travail assez variés, à cause d'autres occupations parallèles qui leur permettent d'arrondir leurs fins de mois.

Les chauffeurs de taxis motos interviewés selon les tranches d'heures

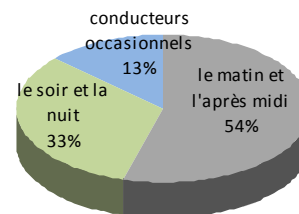


Figure 2: Les chauffeurs de taxis motos choisis pour réaliser les interviews

Source : enquête personnelle, mars 2013

- Les conducteurs opérant dans la matinée et dans l'après – midi

Plus de la moitié des chauffeurs de taxis motos soit 54%, ont déclaré qu'ils préféreraient travailler entre 5 heures et 8 heures, et entre 12 heures et 14 heures, pour plusieurs raisons. Un chauffeur de

taxi moto du 1<sup>er</sup> arrondissement lors des interviews justifie son choix par les propos suivants : « *j'ai choisi de travailler le matin et l'après-midi parce que le soir je suis tenu de me rendre à mon lieu de formation où les cours débutent à 16 heures* ». Ces tranches horaires correspondent notamment aux heures de pointe de la matinée et de l'après - midi. Leur clientèle est composée des élèves et des étudiants, des commerçants ainsi que des fonctionnaires. En effet compte tenu des arrêts intempestifs des minibus et des embouteillages le matin, ces clients optent pour les taxis motos afin d'arriver plus rapidement à destination. De même il est facile pour de nombreux commerçants habitant les faubourgs de N'Djamena d'accéder rapidement avec leurs marchandises (légumes, viande, poisson) dans les centres commerciaux et marchés de la place. Entre 12 heures et 14 heures, ces conducteurs de taxis motos jouent également un rôle très important. Ces heures correspondent aux retours à domicile des élèves, des étudiants et des fonctionnaires.



**Photo 1 :** Un chauffeur de taxi moto acheminant au marché de Farcha dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, une marchande lourdement chargée (cliché N. Ndadoum 2013).

- Les conducteurs opérant la nuit

Nos descentes sur les sites de stationnement le soir, nous ont permis de distinguer une autre catégorie de conducteurs de taxis motos. Ce sont en effet ceux qui ont choisi de travailler de 16 heures à 18 heures pour continuer jusqu'à 20 heures. Lors des

interviews, 33% d'entre eux ont fait ce choix pour diverses raisons. Contrairement à ceux qui travaillent le matin et l'après – midi, le soir, les déplacements inter quartiers sont nombreux. Il s'agit des déplacements allant d'une périphérie à une autre ou d'une périphérie vers un quartier péricentral. Nombre d'écoles supérieures et de formation professionnelle dispersées dans les quartiers et ne fonctionnant que le soir sont leur cible. Le déplacement des étudiants entraîne une forte demande pour l'offre en taxi moto. C'est aussi le soir à partir de 18 heures que beaucoup de commerçants quittent les différents marchés de la ville pour regagner leur domicile. Et pour ceux habitant les faubourgs de N'Djamena, il ne leur reste plus que la taxi moto comme moyen de transport d'autant plus qu'à partir de 18h, les minibus deviennent de plus en plus rares. Le soir les conducteurs de taxi moto assurent beaucoup plus la liaison inter quartier contrairement aux déplacements périphérie – centre ou centre – périphérie comme ce fut le cas précédemment. Les déplacements liés aux loisirs sont rendus possibles par cette catégorie de conducteurs de taxi moto. Les habitants des quartiers périphériques comme Angabo, Ambata, Madjorio et Boutalbagar se déplacent quotidiennement vers les quartiers péricentraux et les quartiers populaires comme Diguel, Moursal, Ardep Djoumal et Dembé (figure 1) quand il s'agit d'aller au cinéma, regarder un match de football, de Basketball ou de Handball ou de participer à un événement culturel. De ce fait, ces conducteurs de taxi moto contribuent au renforcement des liens sociaux et à la cohésion entre les quartiers. Ceux qui le peuvent, travaillent jusqu'au-delà de 20 heures. Cependant leur zone de desserte est réduite. Car la nuit, ils ne sont pas partout présents. En effet, ils n'occupent que les zones éclairées. Les quartiers périphériques où l'éclairage est absent, sont de facto exclus de la desserte.

- Les conducteurs opérant seuls

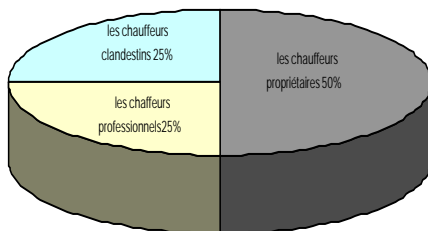
Il s'agit des chauffeurs de taxis motos non affiliés à aucune association. Nous nous sommes rapprochés de quelques-uns pour connaître les raisons de leur choix. A cet effet, 13% parmi les 46 chauffeurs de taxis motos interrogés ont réagi. Pour les uns, c'est la réglementation en vigueur qui n'est

pas compatible avec leurs intérêts, pour les autres ce n'est rien d'autre que la recherche du gain sans aucune contrainte. C'est ce qu'a tenté de justifier ce chauffeur de taxis motos du 6<sup>ème</sup> arrondissement lors des interviews : «*La discipline imposée dans les stations n'est pas compatible avec mes intérêts. En effet, dans les stations ce sont les clients qui s'orientent vers nous, et vu la taille de la station (c'est-à-dire le nombre de conducteurs par station qui est en moyenne de 20 personnes), il n'est pas toujours évident d'être sollicité par un client.*». Si ce groupe opère dans l'anonymat, il joue toutefois un rôle important dans le système. Ils sont disponibles partout et certains clients ont même la chance de les intercepter pour bénéficier de leur service à peine avoir franchi le seuil de leur porte. Ils sont très flexibles en ce qui concerne les tarifs. Ils acceptent d'amener leur client quelle que soit la distance sans trop longtemps s'attarder à discuter du prix de la course. Comme ils opèrent dans la clandestinité et dans l'illégalité totale, ils évitent tout problème avec leurs clients et évitent d'avoir affaire à la police.

#### 4.2. TYPOLOGIE DES CONDUCTEURS DE MINIBUS

Les enquêtes menées auprès des organisations syndicales de minibus et auprès des conducteurs eux-mêmes nous ont permis de distinguer trois grands groupes de chauffeurs de minibus : 12 chauffeurs, propriétaires de leur véhicule, 6 chauffeurs contractuels et 6 chauffeurs clandestin.

les chauffeurs de minibus choisis pour les interviews



**Figure 3:** Les chauffeurs de minibus choisis pour réaliser les interviews

Source : enquête personnelle, mars 2013

- Les chauffeurs propriétaires

Les chauffeurs propriétaires sont ceux qui ont choisi de conduire eux-mêmes leur véhicule. Nous en avons rencontré 12 soit 50% sur les 6 lignes choisies pour réaliser les interviews. Ils sont des anciens apprentis ou chauffeurs pour le compte des autres. Ils ont pu grâce à leurs petites économies et à la tontine au bout de 5 à 6 ans payer leur propre véhicule d'occasion qui coûte pas moins de 2 millions de FCFA. En effet, le choix d'exploiter soi-même son véhicule s'explique aussi par le faible niveau de revenu de certains propriétaires de minibus. Car en plus des dépenses relatives aux modalités d'exploitation, ceux-ci doivent également s'occuper de leur famille. Selon le Document 1 de la FNSTUIT 2011 (Fédération Nationale du Syndicat des Transports Urbains et Interurbains du Tchad), l'entretien d'un véhicule minibus se fait tous les 6 mois. Les charges d'entretien hormis les charges administratives s'élèvent à 3 120 000 FCFA/an. Les chauffeurs propriétaires s'occupent eux-mêmes des petites réparations quotidiennes. C'est seulement à bord qu'ils sont aidés par un apprenti chargé de collecter les sommes auprès des clients. Cet apprenti relaie le chauffeur en cas de fatigue, d'empêchement de 2 à 3 jours où lorsque celui-ci veut prendre une pause. L'apprenti peut également relayer le chauffeur quand le dispositif de contrôles policiers est allégé, et notamment les week-ends et en fin de journée.

- Les chauffeurs permanents

Les chauffeurs permanents sont des chauffeurs professionnels qui travaillent à plein temps. Nous avons posé la question à certains parmi eux afin de connaître les raisons de leur motivation à travailler comme chauffeur permanent. A cette question, 25% ont répondu avoir opté de travailler à plein temps en évoquant des raisons financières. Ils travaillent pour le compte d'un propriétaire de minibus contre une rémunération journalière de 4000 FCFA. Les recettes quotidiennes à verser à l'exploitant hormis les charges journalières à savoir le carburant, les amendes, la restauration s'élèvent à 6 730 FCFA. Les recettes en effet sont fonction du nombre de véhicules qui desservent la ligne. Plus la ligne est stratégique, et plus elle enregistre d'adhérents, et moins les chauffeurs ont la possibilité de réaliser de bonnes

recettes, compte tenu du système mis en place par tête de ligne. C'est un système qui consiste à organiser le chargement des véhicules en fonction de leur ordre d'entrée en gare et de leurs destinations, et où chacun attend son tour de chargement.

- Les chauffeurs clandestins de minibus

Les chauffeurs clandestins sont ceux-là aussi qui n'appartiennent à aucun syndicat. Ils étaient 6, soit 25% à répondre à nos questions lors des interviews. Plusieurs raisons expliquent l'existence de ce groupe. En fait le système de tour instauré dans les têtes de lignes est contesté par ces derniers. Le chauffeur de minibus de la ligne 9 (Marché central – Gassi) que nous avons interrogé disait ceci : « *C'est un système qui consiste à organiser le chargement des véhicules en fonction de leur ordre d'entrée en gare et de leurs destinations. Vu la taille des stations, les chauffeurs doivent attendre leur tour pendant plusieurs heures* ». Dans certains cas, si les départs sont rapides, c'est seulement pendant les heures de pointes que les chauffeurs peuvent efficacement travailler. Ces moments correspondent aux horaires suivants : 6 heures à 8 heures le matin et 12 à 14 heures l'après – midi. Ce système présente beaucoup d'avantages notamment sur le plan organisationnel, même s'il ne permet pas toujours aux chauffeurs de réaliser des recettes journalières qu'ils auraient souhaitées, il a au moins le mérite de discipliner les chauffeurs. Ce groupe, joue un rôle important dans le système, dans la mesure où ces conducteurs vont ratisser les quartiers périphériques en profondeur où ils se livrent à une véritable chasse aux clients. En effet, ils sont disponibles partout, sauf lors des contrôles policiers. Ils prennent quelquefois le risque de desservir les quartiers inaccessibles, et notamment ceux d'habitats récents où la voirie n'existe presque pas. Comme dans le cas précédent, les conducteurs clandestins de minibus sont très flexibles en termes de tarif.

#### 4-1. LES TYPES DE LITIGES

Les trois principaux types de conflits que nous avons constatés sont ceux opposant les pouvoirs publics aux chauffeurs des minibus et de taxis motos en ce qui concerne le respect des textes en vigueur, ceux opposant les conducteurs de taxis motos et les chauffeurs de minibus par rapport à la concurrence,

et enfin ceux opposant les chauffeurs de taxis motos et de minibus avec les clients.

- Les litiges entre les pouvoirs publics et les chauffeurs de minibus et de taxis motos

Au Tchad, l'Etat a créé au sein de la police une Brigade de Circulation Routière (BCR) qui gère la circulation au niveau des carrefours, lieux potentiels des conflits. L'absence de la signalisation et la mauvaise application des règles de priorité dans certains carrefours, ont amené les pouvoirs publics à mobiliser la BCR pour y mettre un peu d'ordre. L'Article 22 de la Disposition Générale des taxis motos condamne le non-respect du feu signalétique à un versement d'une amende de 3000 FCFA. La tension entre les agents de la BCR et les chauffeurs de taxis motos augmente lorsque ces derniers après l'infraction tentent de fuir. Les conflits entre les pouvoirs publics et les conducteurs de taxis motos sont le résultat du manque de concertation avant l'élaboration des textes. C'est de façon unilatérale que ces textes ont été rédigés et mis en application. « *Si le tarif en terme du transport urbain au Tchad est dérisoire, c'est parce qu'il n'a pas fait l'objet d'une concertation approfondie au préalable* », témoigne le secrétaire général du STUIT. Les cas illustratifs sont nombreux. Les chauffeurs de minibus ont augmenté unilatéralement le prix de leur service après une décision des pouvoirs publics de réduire le nombre de places dans leurs véhicules. « *La solution de ces conflits passe par l'amélioration des conditions de vie des chauffeurs. En effet certains n'ont dans le contrat qui les lie aux propriétaires des véhicules, aucun salaire mensuel. Ils sont généralement payés en fonction des recettes du jour. Ainsi, pour surmonter ces problèmes, il arrive régulièrement que des chauffeurs adoptent des comportements souvent en contradiction avec la réglementation en vigueur* » (le directeur général adjoint des transports de surfaces, source orale du 14. 03. 2013).

- Les litiges entre les chauffeurs de minibus et les chauffeurs de taxis motos

La recherche des lignes les plus rentables entraîne souvent la concurrence entre les conducteurs de minibus et ceux des taxis motos. Le taxi moto permet ainsi à ses clients indépendamment du trafic, d'arriver à destination à temps. C'est surtout dans les années 1990, au début de l'aventure des taxis motos, que

les rivalités entre les deux modes de transport étaient notoires, surtout lorsque les conducteurs de taxis motos ambulants sillonnaient « les territoires » des minibus en offrant leurs services à des clients impatients et las d'attendre le prochain chargement du minibus. Les chauffeurs de minibus considèrent la présence des conducteurs de taxis motos sur leur territoire comme une concurrence déloyale et surtout un manque à gagner du point de vue de leurs recettes. Les clients par contre, sont motivés en ce qui concerne les services rendus par les taxis motos à cause de leur accessibilité et de leur disponibilité. Car en dehors des heures de pointe entre 7 heures et 16 heures, les temps d'attente dans les stations pour les minibus sont longs. La capacité d'adaptation et la flexibilité des taxis motos sont autant de qualités que les clients apprécient. C'est ce qui leur a d'ailleurs permis ainsi de s'établir sur tous les réseaux intra – urbains au point de faire des minibus non plus des concurrents commerciaux mais plutôt des adversaires. La mise en place d'une organisation des taxis motos dans les différents arrondissements de la ville au début des années 2010 a coïncidé avec la baisse des tensions entre les acteurs des deux modes de transport qui ont pris l'initiative d'enterrer la hache de guerre. Cette coopération est visible au niveau de plusieurs carrefours de la ville de N'Djamena. C'est notamment le cas du rond point globe terrestre de Farcha (photo 2) et bien d'autres carrefours qui constituent des points de rupture de charge très importants entre la périphérie et le centre de la ville. La complémentarité entre minibus et taxis motos sur ces lieux est remarquable de par son organisation (photo 2). Cependant, entre les conducteurs et les clients les rapports sont relativement conviviaux.



**Photo 2 :** Les conducteurs de taxis motos aux aguets de clients qui descendent des minibus comme c'est le cas ici au rond point globe terrestre de Farcha (Cliché N. Ndadoum 2013).

- Les litiges entre les chauffeurs de taxis motos et de minibus et leurs clients

Le désaccord se situe ici autour du prix et de la destination. Dans le cas des taxis motos, le prix est fonction de la distance, de l'état de la route et du nombre de passagers transportés. Les tensions naissent entre le conducteur de taxi moto et son client lorsque ce dernier après s'être mis d'accord avec lui sur le prix, tente de changer d'avis en voulant payer moins que ce qui était convenu au départ. C'est souvent le cas avec certains clients véreux ou mesquins. Après une petite dispute et sous la menace du conducteur et des regards des passants, le client cède en payant le prix convenu au départ. Un conducteur de taxi moto du 8<sup>ème</sup> arrondissement nous confiait que : « *le chauffeur de taxi moto devient agressif vis-à-vis de son client lorsque la destination n'est pas bien comprise et qu'il doit parcourir une distance supplémentaire pour amener son client à destination* ». Le client tente de situer la maison par rapport à un lieu bien connu comme la proximité d'un marché, d'une école, d'un hôtel, d'un hôpital ou d'un dispensaire, d'un bar ou d'un restaurant. Pour les clients de minibus, l'exercice est plus compliqué. Ils doivent annoncer leur descente au chauffeur ou à son apprenti assez tôt de façon à ce que le chauffeur ne puisse pas s'arrêter à plusieurs mètres du lieu voulu. Le passager doit simplement dire stop en donnant un petit coup suffisamment audible aux parois du véhicule à l'attention du chauffeur et de l'apprenti. Dans l'un ou l'autre cas (taxi moto et minibus), « *les tensions deviennent encore plus intenses entre les clients et les conducteurs, lorsque pour payer le prix de son trajet qui coûte généralement 250 ou 300 FCFA, le client sort un billet de 5000 ou 10 000 FCFA* » (source orale 2013). Selon toujours les témoignages du secrétaire général du STUIT, « *certain clients avant de prendre place dans le bus, prennent la précaution de prévenir le chauffeur quand ils possèdent un « gros billet ». Il revient au chauffeur d'accepter de prendre le client ou non* ».

## CONCLUSION

La recherche sur le transport public au Tchad est un défi majeur surtout avec l'apparition des taxis motos au début des années 1990. Les défis à relever pour ce secteur sont encore nombreux quand il s'agit d'une activité jusque-là informelle et dans

laquelle les acteurs forment un réseau complexe et difficile à saisir mais qui leur permet désormais de parler, négocier et échanger, en prenant des décisions importantes pour son fonctionnement. Et le fait que ce réseau soit constitué et entretenu par les mêmes acteurs, en fonction de leurs propres intérêts, complique davantage l'analyse. Ce travail permet de mieux comprendre le fonctionnement de leur réseau, c'est-à-dire le rôle, les fonctions et les intérêts de ces acteurs dans le système, les relations qu'ils entretiennent les uns avec les autres et les conflits qui en découlent. Ainsi, sans connaître ces acteurs et la manière dont ils s'organisent, il serait difficile d'améliorer la qualité de l'offre. Les échecs de nombreuses tentatives d'organisation du secteur de transport public au Tchad relèvent probablement du manque des données et des informations fiables sur les acteurs. Ce travail contribue par-là à aider les décideurs, les politiques, les aménagistes, les planificateurs et les investisseurs à agir avec succès, pour ce qui est des actions à mener dans le cadre de l'organisation du transport public à N'Djamena et au-delà dans les autres villes du Tchad.

## LITTÉRATURE

- CERVERO R., et GOLUB A., (2007) : Informal transport : A global perspective, *Elsevier*, Great Britain, Vol. 14, November 2007, pp. 445 – 457
- EZZINE A., (2000) : Gérer la mobilité et ses conséquences dans les villes africaines. Cotonou, Bulletin thématique du Programme de Développement Municipal – Bureau régional de l'Afrique de l'ouest et du centre, n°13, mars 2000, 23 p.
- Groupement EGIS – Louis Berger (2011) : Elaboration du Plan de Circulation et Transports de la Ville de N'Djamena, Rapport Diagnostic, 156 p.
- Jemba Eboumbou C., (2012): Les transports urbains en Afrique, l'exemple de Douala au Cameroun, Harmattan, Paris, 470 p
- Mahlstein M., (2009): Shaping and Being Shaped, the Regulation of Commercial Motorcycle Operation and Social Change in Calabar, Nigeria, Master Thesis, *Institute of Social Anthropology, University of Basel*, 129 p.
- RGPH2 (2009) : Deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitat, N'Djamena, INSEED, juillet 2012, 92 p.
- Trans-Africa (2009): Aperçu du transport public en Afrique subsaharienne Bruxelles (Belgique), Trans-Africa consortium, 83 p.

## SOURCES ORALES ET INTERVIEWS TÉLÉPHONIQUES

- Abdoulaye Adoum, Secrétaire Général du STUIT (04.03.2013)
- Abdoulaye Niankounian, Conseiller Général du STUIT (04. 03. 2013)
- Djontanan Titinan, président du Syndicat National des taxis motos Hayine (06. 03. 2013)
- Noïtora François, DGA du Transport des Surfaces (23.09. 2013).