

PROBLEMATIQUE DES MICRO-ENTREPRISES DE TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN DANS LE DOUBLET COTONOU-PORTO-NOVO AU BENIN EN AFRIQUE DE L'OUEST

Benjamin ALLAGBE, Maitre-assistant : ballagbe1@yahoo.fr,

Odilon EDEA, Doctorant : odilonedeaa@yahoo.fr

Université d'Abomey-Calavi

RÉSUMÉ

L'accroissement des populations dans les villes de Cotonou et Porto-Novo ainsi que la mobilité déterminée par le développement des activités urbaines créent sans cesse des besoins en transports. Les tentatives sans doute vaines de l'Etat et des sociétés provinciales de transport en commun des années 1980 ont favorisé l'apparition et l'évolution des micro-entreprises privées de transport en commun qui assurent désormais les déplacements entre les deux capitales formant un doublet urbain, depuis la libéralisation du secteur.

La démarche méthodologique utilisée intègre la collecte des données, leur traitement, leur analyse et interprétation. La combinaison de plusieurs techniques et outils de collecte a concouru à l'obtention des données fiables.

L'analyse et l'interprétation des résultats issus des enquêtes de terrain révèlent que ces deux dernières décennies sont marquées par l'augmentation du nombre de micro-entreprises privées de transport en commun. Ce qui a facilité les échanges entre les deux villes. L'évolution de ces entreprises a eu des impacts aussi bien aux plans économique, social, qu'environnemental. Cependant, plusieurs facteurs tendent à compromettre l'évolution de ces entreprises.

Mots-clés : Doublet Cotonou-Porto-Novo, Micro-entreprise, Transport collectif, Impact, Problématique

ABSTRACT

The Increase of the population in the cities of Cotonou and Porto Novo and the mobility due to the development of urban activities create constantly transport needs. The probably futile attempts of the government and provincial transportation companies of the 1980s promoted the emergence and development of public private transport microenterprises which now provide travel between the two capitals forming an urban doublet since the liberalization of the sector.

The methodology used includes data collection, processing, analysis and interpretation. The combination of several techniques and collection tools has contributed to obtaining reliable data.

The analysis and interpretation of the results of field surveys reveal that the last two decades are characterized by the increase of private public transport microenterprises which has facilitated exchanges between the two cities. The evolution of these companies has had an impact both at the economic, social and environmental levels. However, several factors work to undermine the development of these enterprises.

Tags: Cotonou, Porto-Novo doublet, Micro-entreprise, Public transportation, Impact, Problematic

1- JUSTIFICATION DE LA RECHERCHE ET PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE

1.1 JUSTIFICATION DE LA RECHERCHE

Depuis les origines de l'humanité, la question de mobilité a toujours été un facteur déterminant dans le processus de développement. Le déplacement est l'épine dorsale de l'activité humaine, qu'il s'agisse du travail, des études, des loisirs ou toute autre activité de la vie quotidienne, l'homme doit se déplacer pour profiter de l'ensemble des opportunités que contient son bassin de vie (Diagana, 2010). La promotion du secteur des transports, selon Dezert (1976) est l'une des mesures permettant aux pays du tiers-monde de répondre à leurs problèmes socio-économiques. La création d'infrastructures routières ou l'amélioration dans les transports collectifs, en permettant de rendre plus accessibles des territoires auparavant enclavés, entraîne des effets qui vont modifier le volume et la demande de transport et faciliter l'entrée de nombreux transporteurs dans le secteur (Godard, 2002 ; Diagana, 2010).

Dans les milieux urbanisés où le degré d'intégration et d'accès aux ressources urbaines est conditionné par la pratique de mobilité, les citoyens devront opter pour des moyens de transport les plus ouverts à la ville.

Dans les pays développés, si les innovations dans le système des transports ont permis aux citoyens des grandes métropoles de vaincre l'éloignement, de leur rendre plus accessible la ville, ce qui les a conduits à modifier leurs rapports à l'espace, en revanche, dans les villes en développement, la situation est toute autre.

Dans la plupart des villes en développement où le taux de motorisation des ménages demeure très faible, les transports collectifs jouent un rôle prépondérant dans la mobilité quotidienne des citoyens et constituent un puissant connecteur des espaces urbains et, au-delà jouent en faveur du dynamisme de l'entité urbaine. Selon les études menées en 2004 au Sénégal dans le secteur des transports routiers et par Faye (2014), la grande majorité des déplacements

interurbains de passagers est effectuée avec des moyens de transport collectifs dont les principaux moyens par ordre décroissant d'importance sont: les cars et autocars, les minibus et camionnettes passagers, suivis par les taxis interurbains et véhicules particuliers. La part de marché de la route dans le transport de passagers en interurbain domestique est probablement de l'ordre de 99% voire plus. Cependant, les entreprises de transport publiques ou semi privées, comme le *Dakar Dem Dikk*, la SOTRUNI à Niamey, la SOTRA à Abidjan, TRANS-OUEME à Porto-Novo, RATUC/RTPA/STPA à Cotonou et bien d'autres ailleurs, n'apportent pas de solutions efficaces aux problèmes de déplacements quotidiens des populations, qui en désespoir de cause, n'ont d'autres alternatives que de solliciter les services des exploitants privés (Akpaki et al, 2011 ; Diagana, op. cite).

Depuis l'ère du libéralisme économique des années 1990 au Bénin et au regard de l'évolution du croît démographique de Cotonou et de Porto-Novo, 2/3 des citoyens vivent du commerce et des services associés, l'informel occupant une part non négligeable des activités quotidiennes. Cette dynamique impulse la forte mobilité des populations entre ces deux pôles pour mener leurs activités et il devient impérieux d'adapter les moyens de transport à leurs besoins. C'est ainsi qu'on assiste à une floraison des micro-entreprises de transport en commun qui gagnent inéluctablement du terrain pour s'imposer comme le principal moyen de transport de masse mais astreintes par de nombreux problèmes.

1.2. PRESENTATION DU CADRE D'ETUDE

La zone d'étude se situe dans la partie méridionale du Bénin plus précisément au Sud-Est. Couvrant les départements du Littoral et de l'Ouémé, elle est comprise entre 6° 21' et 6° 32' de latitude Nord d'une part et 2° 22' et 2° 39' de longitude Est d'autre part. En effet l'axe Cotonou-Porto-Novo représente une portion de la Route Nationale Inter-Etats n°1 (RNIE1).

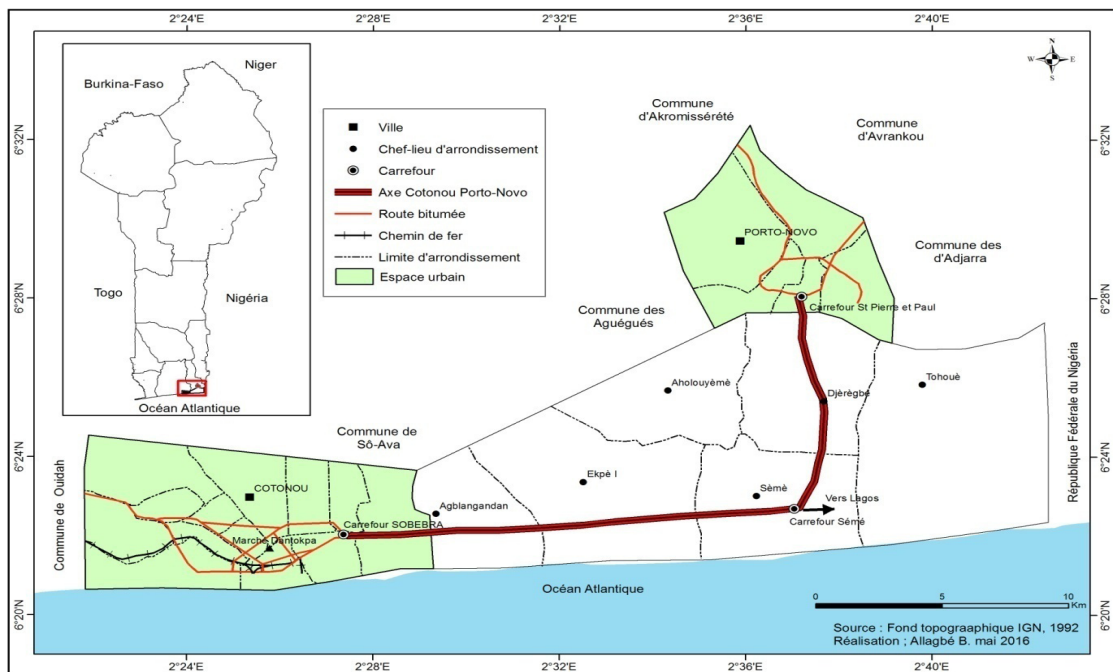


Figure 1 : Situation du milieu d'étude

2. DONNÉES ET MÉTHODES

Les informations utilisées dans le cadre de ce travail sont d'ordre qualitatif et quantitatif relatif à l'évolution des entreprises de transport, à la gestion des parcs et des infrastructures et équipements, aux difficultés rencontrées par chacune des catégories des acteurs impliqués dans le secteur, à l'incidence économique et environnementale de l'activité tant pour les acteurs que pour les usagers.

La méthodologie adoptée est classique basée sur les enquêtes socioéconomiques auprès des acteurs, des usagers, des entretiens auprès des chefs d'entreprise, des élus locaux et des autorités en charge des transports terrestres aussi bien sur les aires de stationnement à Cotonou et à Porto-Novo que le long de l'axe reliant les deux villes.

Elles se sont déroulées sur les parcs de Tokpa et « ponglo », carrefour Sacré-Cœur à Cotonou puis Saints Pierre et Paul ; Ouando ; Pobè-gare ; Adjarra-Dokodji ; Dangbéklounon ; gare routière centrale

et Katchi de Porto-Novo. En fonction de la capacité de chaque parc et de la disponibilité des acteurs à se prêter à nos questionnaires, un échantillon représentatif a été défini. Ainsi, à Porto-Novo, 10 conducteurs ont été enquêtés sur chacun des parcs ci-après : "Pobè la gare", Ouando, Adjarra-dokodji et Saints Pierre et Paul, 05 pour chacun des parcs suivants : Katchi et à Dangbéklounon, A Cotonou, 15 et 05 conducteurs ont été interrogés respectivement sur les parcs de Tokpa et "Ponglo" (signifie littéralement en langue locale en fon « sous le pont »).

Le choix des enquêtés s'est fait de façon aléatoire ce qui donne la même chance à chacun des individus d'être tiré au sort.

Autant de voyageurs que de conducteurs ont été interrogés, car pour chaque conducteur enquêté, un passager à bord de son véhicule l'est également.

Aussi, 25 chefs d'entreprise répartis dans les villes de Cotonou, Porto-Novo et Sèmè-Kpodji puis 02 mécaniciens automobile ont été interrogés, 02 responsables syndicaux sont enquêtés par parc, soit 16 responsables au total. De même, 01 autorité municipale de chaque ville a été interrogée.

Le tableau ci-dessous présente la répartition de l'échantillon.

Tableau I : Répartition de l'échantillon des populations enquêtées.

| Groupes cibles | | Nombre pris par groupe |
|---|------------|------------------------|
| Conducteurs (chauffeurs de minibus et petits véhicules) | Cotonou | 15 |
| | Porto-Novo | 50 |
| Voyageurs | | 65 |
| Chefs d'entreprises (propriétaires de matériels roulants) | | 25 |
| Chargés de maintenance (Mécaniciens) | | 02 |
| Responsables syndicaux de parcs | | 16 |
| Autorités municipales | | 02 |
| Echantillon | | 175 |

Source : Résultats des enquêtes socioéconomiques (juillet, 2015)

Au total, 175 individus toutes catégories confondues ont été enquêtés.

Pour mieux apprécier les conditions de transport des voyageurs mais aussi d'appréhender leurs peines, certains problèmes d'ordre matériel, organisationnel qui minent le secteur, nous avons effectué une observation participante en faisant les voyages aller et retour dans les mêmes conditions que les usagers pendant 04 jours, à bord de 04 véhicules de transport dont 02 minibus, 01 véhicule de 09 places puis 01 de 05 places.

Certains matériels ont été utilisés pour faciliter les travaux de terrain. Il s'agit d'un appareil photographique numérique, utilisé pour la prise de vues pour une meilleure illustration des différentes situations, d'un enregistreur pour les séances d'interview, et d'une carte pour localiser l'axe. Cette démarche nous a permis d'aboutir à des résultats.

2- RÉSULTATS ET DISCUSSION

3-1 RESULTATS

3.1.1. Le doublet Cotonou/Porto-Novo, un espace urbain face à la demande de mobilité

Selon N'bessa (2013), l'évolution de Porto-Novo est indissociable de celle de Cotonou. Ville précoloniaire, elle a connu un développement spectaculaire au début du XX^{ème} siècle pour avoir été choisie comme capitale politique et administrative du pays et, de ce fait bénéficie d'infrastructures administratives, de nombreuses maisons de commerce, du port lagunaire équipé d'un petit wharf. L'économie florissante du palmier à huile en plein essor avait fait de ce port un hub national d'où partaient les produits vers les ports européens (Liverpool, Hambourg, Marseille) via le port maritime de Lagos puis qu'à cette période le Dahomey n'avait pas de débouché à la mer et les liaisons entre Cotonou et Porto-Novo étaient assurées par la lagune. Cette prérogative avait favorisé l'évolution démographique de cette ville. La population urbaine en 1905, en 1926 et en 1945 était respectivement de 17 800 hbts, 21 615 hbts et 28 000 hbts contre 1 175 hbts, 6 434 hbts et 16 000 hbts pour les mêmes années à Cotonou. Ceci confirme bel et bien que c'est Porto-Novo qui jouait le rôle métropolitain du territoire. Mais à partir de 1960, Cotonou absorbe cette population et passée à 100 000 hbts contre 64 000 hbts pour Porto-Novo.

En effet, entre 1920 et 1930 les activités qui assuraient la suprématie de Porto-Novo déclinent rapidement avec la mise en service du Wharf de Cotonou en 1915, ouvrant cette dernière aux échanges maritimes. Ainsi Cotonou bénéficie de l'installation de nombreuses infrastructures de communication avec des services divers et devient un point de départ des voies routières ferroviaires et plus tard aériennes. A la veille et au lendemain de l'indépendance du pays, les rivalités entre blocs politiques ethniques font de Cotonou un milieu neutre où sont transférés progressivement les services administratifs, les institutions politiques, les représentations diplomatiques, les organisations intergouvernementales. Ces transferts ont entraîné le départ des fonctionnaires concernés de Porto-Novo et leur installation à Cotonou ainsi que leurs familles. A la faveur de l'avènement du renouveau démocratique et du libéralisme économique qu'a connu le Bénin à partir de 1991, Cotonou a accueilli de nouvelles institutions (étatiques, paraétatiques, universitaires) et s'est dotée de nombreux équipements avec son marché international de Dantokpa. Devenue capitale politique

et économique au détriment de Porto-Novo, dès lors simple consommatrice des services offerts par Cotonou, cette dernière voit converger au quotidien un afflux de personnes venues de toute part utilisant les différents moyens de transport.

3.1.2. Des infrastructures de communication, une nécessité pour l'accroissement de la mobilité entre Cotonou et Porto-Novo

Dans le but d'intensifier les relations entre Cotonou et Porto-Novo et accroître la mobilité des populations, de nombreuses infrastructures et équipements de transports sont construits sur l'axe interurbain depuis la période coloniale jusqu'à nos jours. A ce titre, la route de longueur de 29,40 km reliant les deux villes a été construite et inaugurée en 1930. Elle traverse de façon latitudinale la commune de Sèmè-Kpodji jusqu'au grand carrefour Sèmè pour ensuite reprendre la direction longitudinale jusqu'au pont de Porto-Novo. Cette route est l'un des principaux axes du littoral béninois car joignant les deux capitales (économique et politique). Elle assure aussi une fonction de voie trans-côtière reliant plusieurs capitales économiques de la sous-région Ouest africaine. Plus tard, le pont mixte de franchissement sur la lagune de Porto-Novo a été érigé en 1938 assurant désormais à la fois la circulation automobile et le transport par voie ferrée. De mars 1981 à mars 1983, la lagune reçoit un deuxième d'une longueur de 330 mètres, qui représente ce qu'on pourrait appeler la « veine jugulaire » du trafic car il est jusqu'à ce jour le seul pont qui assure les échanges entre les départements de l'Ouémé-Plateau et ceux de l'Atlantique-Littoral.

De son côté la lagune de Cotonou a connu l'érection de trois ponts de franchissement, le premier communément appelé ancien pont implanté en 1928 (temps colonial), le deuxième dénommé pont Martin Luther King (Dantokpa) érigé en 1980 (période révolutionnaire) et le troisième dit pont Konrad Adenauer construit en 2005 (temps du renouveau démocratique). Depuis 2002, la construction de l'autoroute qui relie Cotonou à Porto-Novo et aux frontières du Nigéria reçoit quotidiennement plus de 20 000 véhicules. Ceci a contribué à l'évolution des villages interurbains due aussi en partie à la viabilisation de la zone franche

industrielle de Cotonou, la délocalisation des parcs de véhicules d'occasion, du marché international de moutons et bien d'autres équipements à Agblangandan et Sèmè-Kpodji (à l'est de Cotonou).

Compte tenu de l'importance stratégique de l'axe, un poste de péage et de pesage a été installé à la hauteur de l'arrondissement d'Ekpè sur une superficie de 10 000 m² et mis en service le 29 janvier 2003.

Ces différentes réalisations continues ont rapproché davantage les villes jumelles aux fonctions complémentaires (N'bessa, 1997 ; Dorier-Appril et al, 2013), ce qui oblige bien de citoyens à être quotidiennement à cheval sur les deux centres pour leurs occupations.

3.1.3. Contexte socioéconomique favorable à l'entrepreneuriat du transport en commun interurbain

La double crise économique et sociopolitique des années 1980 qu'a connue l'Afrique en général et le Bénin en particulier s'est traduite par la perte de contrôle de l'Etat sur le processus de croissance des villes et la mobilité des populations. Cela a eu pour conséquences le développement des activités commerciales informelles des populations frontalières du Nigéria en l'occurrence celles de Porto-Novo douées dans le commerce, qui disposent de leurs magasins et étalages dans le marché international de Dantokpa (Cotonou). Aussi, le secteur des transports resté jusqu'alors contrôlé par le pouvoir socialiste a été ainsi frappé de plein fouet mais le libéralisme économique amorcé par le Bénin dans les années 1990 accordant la liberté à toute initiative entrepreneuriale, accompagné par le climat de paix et de sécurité dans les investissements et l'arrivée d'opérateurs privés font exploser le transport informel. On assiste alors à une atomisation de l'offre avec de nombreux artisans transporteurs et conducteurs dont l'activité a une rentabilité pour le moins incertaine dans les grosses agglomérations comme Cotonou et Porto-Novo.

3.1.4. Développement de la filière véhicule d'occasion dit "Venu de France" à la faveur de l'émergence des micro-entreprises de transport en commun

L'autre facteur ayant contribué à l'évolution des micro-entreprises de transport en commun est le développement du secteur d'importation des véhicules d'occasion. C'est une excellente source d'approvisionnement en matériel roulant à bas prix. Les principaux ports d'embarquement des VO à destination de Cotonou sont européens ; ce sont les ports d'Anvers en Belgique (66,3% du trafic), Hambourg en Allemagne (28,4%), Havre en France (3,6%), Marseille (1,3%), autres (0,4%) (Perret, 2002).

Selon une étude réalisée par l'ONG INZET en Avril 1997, l'exportation des VO des Pays-Bas vers le Bénin a démarré en 1988. Entre 1988 et 1995, 12690 voitures d'occasion (toutes marques confondues) soit environ 1600 par an sont entrées au Bénin en provenance du port de Rotterdam. Entre 2000 et 2012, les statistiques du Port Autonome de Cotonou indiquent 2 966 004 véhicules d'occasion descendant sur les parcs dont théoriquement 95% sont en transit sur les pays de l'hinterland. Selon les statistiques de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects du Bénin, sur 4 538 VO ayant pris départ de Cotonou pour le Niger entre mai et juin 2006, seulement 2 856 sont parvenus à la douane de Malanville, porte de sortie du pays sur le Niger. Ces déficits constatés à leur arrivée à la frontière montrent bel et bien de fausses déclarations sur la destination qui en réalité n'ont pas quitté le territoire national et qui sont mis en consommation sur le territoire national ou orientés vers autres destinations qui alimentent le parc automobile du transport collectif. Les micro-entreprises de transport assurant le trafic entre Cotonou et Porto-Novo ont bénéficié de cette importation dont la valeur moyenne à l'achat est d'environ 2950 florins soit 885000FCFA.

3.1.5. L'échec des entreprises publiques de transport en commun compensé par le secteur artisanal

Selon les travaux de Gansari (2010) et Akpaki et al. (2012), la résolution des problèmes de déplace-

ment par les pouvoirs publics dans les années 1970 s'est traduite par la création des sociétés de transport collectif urbain et interurbain de personnes : la Société des Transports du Zou (SOTRAZ), la société des transports de l'Ouémé (TRANS-OUEME), la société des transports du Mono (SOTRAMO) pour le transport interurbain d'une part et de la Régie Autonome des Transports Urbains de Cotonou (RATUC), la Régie des Transports de la Province de l'Atlantique (RTPA) et la Société des Transports de la Province de l'Atlantique (STPA) pour le transport urbain d'autre part. Malheureusement, dès les années 80 l'échec de cette politique et les actions engagées ajoutées à la crise économique, au chômage des jeunes ainsi qu'au délabrement des infrastructures routières ont favorisé l'essor de l'informel dans le secteur des transports. Les tentatives récentes des sociétés telles que ALBATROS, AUTOBUS des années 1990 à Cotonou, exploitant des bus ont échouées comme dans le cas de certaines villes (Accra, Dar-es-Salaam, Kampala, Kigali et Lagos) où les populations ont complètement abandonné le service par grands autobus, elles se tournent maintenant exclusivement vers le transport par minibus privés, largement informel (Kumar et Barrett, 2008). Ces crises sectorielles ont entraîné l'apparition des micro-entreprises artisanales de transport collectif dont les plus remarquables assurent la liaison Cotonou-Porto-Novo. Les promoteurs de ce transport sont pour la plupart du temps des jeunes qui n'ont autres activités que le transport dont ils dépendent entièrement.

3.1.6. Dynamisme des micro-entreprises de transport dans le doublet urbain Cotonou – Porto-Novo

Ce dynamisme dépend du rôle des acteurs, de leur savoir-faire et de la capacité de la flotte assurant le trafic

3.1.6.1. Rôle des acteurs de promotion des micro-entreprises privées de transport collectif

Ce secteur implique plusieurs acteurs regroupant conducteurs, propriétaires de véhicules ou chef d'entreprises, apprentis, racleurs et syndicats.

Selon les enquêtes de terrain, les conducteurs sont majoritairement des jeunes béninois âgés de

14 à 40 ans, très tôt déscolarisés (47% ont le niveau primaire et 21%, le niveau secondaire sans avoir dépassé la classe de quatrième) ou analphabètes (30% n'ont mis pieds à l'école) décrochent très tôt le permis de conduire après apprentissage de la conduite sur le tas dès le bas âge.

Après la formation, ils se font employer par les chefs d'entreprises au service desquels ils mettent leur savoir-faire: ce sont des conducteurs salariés. Au côté de ceux-ci, il existe une autre catégorie de conducteurs : les conducteurs-proprétaires ou propriétaires-conducteurs qui représentent 26% des conducteurs interrogés, qui, après avoir été des conducteurs-employés ont consentis de nombreuses années d'efforts pour s'acheter leurs propres matériels roulants. Ils n'emploient pas de conducteurs mais conduisent eux-mêmes leurs véhicules. Dans ce second cas, les matériels roulants sont souvent bien entretenus.

Les propriétaires de véhicules ou chef d'entreprises sont d'âge un peu avancé (entre 50 et 70 ans) et pour la plupart d'anciens chauffeurs. Mais il existe également des propriétaires qui exercent des activités principales autres que le transport et qui acquièrent le matériel pour s'investir dans ce secteur. Ainsi, les chefs d'entreprise interviewés sont constitués de 47% d'anciens conducteurs, 23% d'opérateurs économiques, 14% de commerçants et 9% de fonctionnaires. Leur parc matériel peut varier entre un (01) et plusieurs véhicules selon leur capacité financière. Ils peuvent par conséquent en tant que chefs d'entreprise, employer plusieurs conducteurs en fonction de leur parc mobile.

Plusieurs organisations corporatives sont créées parmi lesquelles l'Union des Conducteurs de taxis interurbains du Bénin (UCTIB), le Syndicat National des conducteurs et transporteurs du Bénin (SYNA-COTRAB). Cependant, 80% des conducteurs interrogés déclarent n'appartenir à aucun syndicat sauf les propriétaires et les propriétaires-conducteurs qui se réunissent en leur sein pour élire les responsables syndicaux. Selon la déclaration des conducteurs, les syndicats ne jouent pas le rôle qui est le leur ; mais réduisent leur fonction à la simple collecte des cotisations exorbitantes de 2500 F par jour d'exploitation, à la perception des droits de chargement sur les gares qui s'élèvent à 900 F/chargement d'un véhi-

cule. Mais il faut noter que les véhicules appartenant aux responsables sont privilégiés dans les tours. En effet, le chargement de deux voitures de conducteurs ordinaires est intercalé par celui d'un véhicule du responsable de parc. Ainsi, ils peuvent faire 03 à 05 voyages par jour pendant que les véhicules des autres n'en font qu'un ou trois tout au plus.

Les racoleurs ne sont ni propriétaires de véhicules, ni conducteurs, parfois des gens qui avaient exercé une fois le métier de conducteur mais qui pour des raisons de santé ou d'accident de circulation sont devenus invalides. Ils sont les hommes de main des conducteurs et se positionnent aux points d'arrêts ou à la lisière des parcs pour chercher des passagers au conducteur de tour. Ils sont rémunérés à 500 F par chargement dès que le véhicule de 18 ou 20 places fait le plein en passagers.

Relations contractuelles entre propriétaires et conducteurs Souvent inexistant par écrit entre l'employeur et l'employé, le contrat prend plusieurs formes.

Dans la première forme, le propriétaire fixe un montant hebdomadaire que le conducteur devra lui verser régulièrement. En retour, il perçoit un salaire qui représente environ 10% du montant versé au chef d'entreprise. Selon l'état du matériel roulant, le chauffeur verse par jour un montant qui peut varier entre 10 000 et 12 000 FCFA, soit environ 336 000 FCFA par mois. En retour, l'employé perçoit un salaire mensuel qui peut varier entre 15 000 et 30 000 FCFA, soit environ 10% du montant versé au propriétaire par mois. Toutefois, les dépenses pour la maintenance du véhicule sont laissées à la charge du conducteur lorsqu'il s'agit des petites pannes. Mais les pannes graves requièrent l'intervention du propriétaire. En cas d'arraisonnement, les pénalités ne sauraient être défalquées du montant à verser au chef d'entreprise.

Dans la seconde forme, le véhicule devient la propriété du conducteur après qu'il l'ait exploité pendant plusieurs années au seul profit du propriétaire. En effet, le propriétaire fixe un montant que l'exploitant du véhicule devra lui verser à la fin de chaque semaine. Ce versement hebdomadaire est respecté durant toute la durée du contrat qui peut varier entre 18 mois et 03 ans voire au-delà selon l'état du matériel roulant au début du contrat. Dans

ce type de contrat, le conducteur ne bénéficie pas des émoluments de la part du propriétaire mais se débrouille pour joindre les deux bouts durant toute la durée du contrat. Pour un tel contrat, les conducteurs prennent grand soin du matériel roulant.

Le contrat peut également prendre la forme d'une œuvre sociale. Ainsi, le propriétaire laisse le matériel roulant à un parent qui l'exploite. Dans ce type de contrat, le propriétaire ne tient pas rigueur aux comptes ; le transport n'étant pas sa principale source de revenus. Un tel contrat vise à venir en aide à un parent en difficulté. Il convient de rappeler que dans ce cas, le matériel roulant est généralement dans un état de dégradation poussé, caractérisé par des pannes répétées.

Pour l'ensemble des conducteurs interrogés, 65% ont opté pour la deuxième forme du contrat pour la simple raison que c'est le conducteur qui gère l'état du véhicule à son profit.

3.1.6.3. Types de matériels roulant et offre du service de transport collectif

La flotte utilisée par les micro-entreprises pour le transport collectif est constituée à 99% de matériel roulant acquis dans l'âge des véhicules d'occasion en provenance des pays d'Europe et d'Asie et dont la capacité varie entre 05 et 20 places (véhicules légers et minibus). Nos investigations ont montré qu'elle est composée de camionnettes de marques Peugeot J5 (50%), Renault (20%), Citroën C25D série 2 (10%), Volkswagen (5%), Toyota (5%) et de Peugeot 504 familial et 505 (10%). La prédominance de marque Peugeot dans la flotte se justifie par le fait qu'elle est plus résistante à supporter la charge et l'état de route et aussi la maintenance de cette marque est mieux maîtrisée par les mécaniciens spécialistes à Porto-Novo. La figure 2 présente la répartition des véhicules de transport selon leur capacité.

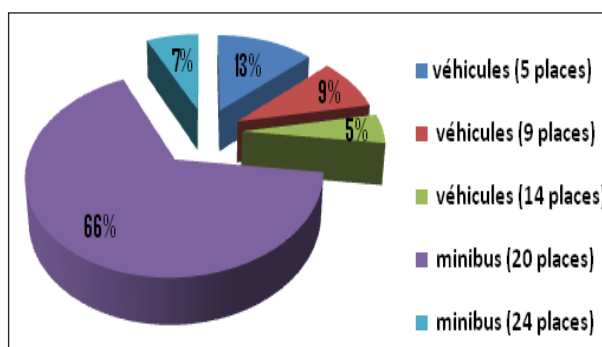


Figure 2 : Répartition des véhicules de transport selon leurs capacités.

Source : Enquêtes de terrain, juillet 2015.

Les minibus de 20 places représentent 66% de la flotte suivis respectivement des véhicules de 24 places (13%) et 09 places (9%). Ce choix opéré par les utilisateurs se justifie par le simple fait que lors d'un seul voyage ils peuvent déplacer un grand nombre de passagers pour compenser le faible coût social pratiqué, les faux frais de route et du pont de péage mais aussi leur capacité à transporter des bagages. Cela répond bien aux conditions sociales des citoyens à faibles revenus qui représentent plus de 80% de l'effectif de la population et qui n'ont souvent pas la possibilité de s'acquérir un moyen de déplacement personnel (HCGC, 2009). Plus la capacité du véhicule est importante, plus la rentabilité est maximale. Les petits véhicules ont un revenu journalier relativement faible en raison du nombre de places disponibles. Mais cela est souvent compensé par le transport des produits pondéreux tels que les gros sacs de maïs et les cartons de produits manufacturés qui ont leur prix à part.

Outre le transport en commun, 38% de ces flottes étudiées offrent également des possibilités de transport de circonstance (cérémonies diverses) les jeudis et les week-ends qui sont par excellence des jours de réjouissance et de diverses cérémonies au Bénin.

L'équipage navigant varie en fonction de la capacité en nombre de passagers du matériel roulant.

Pour les petits véhicules notamment les 05 et 09 places, il est réduit au chauffeur seulement qui récupère au départ l'argent auprès des passagers. Par contre, pour les minibus de 20 places, il se compose de

conducteur et de son apprenti qui fait également office de racoleur à tous les points d'arrêts le long du trajet.

Les enquêtes ont révélé que plus de 65% des entreprises considérées ne possèdent qu'un seul matériel roulant, non acquis à l'état neuf mais de seconde main en raison de son faible coût. Les plaques d'immatriculation de séries récentes que portent ces véhicules ne témoignent guère de leurs âges.

Les minibus qui transportent par trajet 14 à 18 passagers soit le double de la capacité d'un petit véhicule de 09 places sont apparus sous l'ingéniosité des transporteurs. En effet, pour rentabiliser le véhicule, ces entreprises enlèvent les sièges d'origine pour faire fabriquer 04 banquettes métalliques recouvertes de mousse pouvant prendre 4 passagers chacune. Cette stratégie développée est illustrée par la photo ci-après.



Planche 1 : Conditions du chargement et points d'embarquement hors parc des minis bus sur l'axe

Prise de vue : Allagbé, juillet 2015

La photo 1 montre le réaménagement de l'intérieur d'un véhicule dans le bus de prendre plus de passager. Sur la photo se voit un chargement hors gabarie d'un mini bus effectuant la ligne pendant que les photos 3 et 4 illustrent les points d'arrêt fictifs sur l'axe.

Outre les 16 passagers assis à l'arrière, 02 autres sont installés à côté du chauffeur, soit au total 18 passagers. Cette stratégie développée par les micro-entreprises augmente le nombre de voyageurs de 07, ce qui accroît les recettes d'environ 64%. Les bagages des voyageurs selon leur taille, leur poids et leur nature sont rangés sous les banquettes ou sur le toit du véhicule. En périodes pluvieuses, les colis disposés sur le toit sont recouverts d'imperméables.

3.1.7. Points d'exploitation sur l'axe Cotonou-Porto-Novo et Politique de prix

Plusieurs gares routières sont impliquées dans le trafic Cotonou- Porto-Novo.

Dans la ville de Porto-Novo les départs et les arrivées sont organisés prioritairement sur les parcs

de : Ouando, Adjarra-docodji, Saints Pierre et Paul, gare routière centrale, Katchi et Dangbéklounon.

A Cotonou, c'est du parc triangulaire de Tokpa et de celui communément appelé « *ponglo* » (sous le pont) puis du carrefour Sacré-Cœur à Akpakpa que sont lancés les tours.

De tous les parcs, ce sont ceux de Dantokpa (Cotonou) et de Ouando (Porto-Novo) qui sont les plus importants de par le nombre de véhicules qui les fréquentent en raison de leur position géographique localisée à proximité des dits marchés qui sont d'excellents fournisseurs de clients (passagers) aux entreprises de transport. De ces parcs sont lancés une moyenne respective de 60 et 100 véhicules les jours ordinaires. Les jours de marché, ces valeurs atteignent au moins leur double. Bien souvent, lorsqu'à leur départ les véhicules ne font pas le plein, ils doivent marquer des arrêts aux différents carrefours du tronçon jusqu'à prendre le dernier passager.

Les tarifs pratiqués varient selon la capacité du matériel roulant. Ainsi pour le trajet Cotonou- Porto-Novo, les petits véhicules (05 et 09 places) perçoivent 700 F ou 800 F CFA pendant que les minibus de 20 places, 500 F CFA. Toutefois ces prix peuvent être influencés à la hausse par le coût du carburant et/ou l'état du réseau routier.

Quant au coût de transport des colis, il varie selon la taille, le poids et la nature de l'objet. Pour fidéliser leurs clients surtout les commerçants et commerçantes qui leur confient des colis pour transfert, les chauffeurs se montrent courtois et accueillants vis-à-vis d'eux. Lorsqu'il s'agit d'un courrier, 46% de conducteurs laissent le choix à l'expéditeur de payer le montant voulu. Ce qui met ce dernier dans une situation d'embarras, car il arrive souvent qu'il paie un montant supérieur à celui que lui aurait demandé le conducteur en temps normal. Par contre, 30% des conducteurs prennent un montant compris entre 200 et 300 F CFA. S'agissant d'un colis de moins de 20kg, le prix peut osciller entre 400 et 600 F CFA. Pour les colis de plus de 20 kg, le coût d'acheminement peut atteindre 1000 F CFA.

Par ailleurs, 36% des conducteurs interviewés prennent invariablement le prix de transport d'un voyageur, qu'il s'agisse d'un courrier ou d'un sac de maïs de 100 kg.

Mais certains chauffeurs pour éviter les problèmes de pertes de colis n'offrent pas les services de transport de bagages.

En somme, au regard des autres services connexes au transport de passagers, le conducteur se tire d'affaire pour les contrats les moins contraignants qui le lie au propriétaire.

3-2 PROBLEMES DES MICRO-ENTREPRISES DE TRANSPORT COLLECTIF SUR L'AXE COTONOU-PORTO-NOVO

Les problèmes sont d'ordre organisationnel, technique et social.

3.2.1 Des promoteurs compromis par des charges légales et illicites

Les micro-entreprises de transport en commun dans l'exercice de leur activité sont confrontées à des difficultés diverses et variées. Les conducteurs sont soumis à des charges fiscales et des charges ordinaires. En matière de charges fiscales, il s'agit de la Taxe Unique sur les Transports Routiers pour le transport de personnes, les taxes payées à la mairie et aux syndicats de transport des villes où elles stationnent, l'assurance dont la valeur dépend du type de véhicule, la visite technique, la patente.

Les charges ordinaires couvrent l'achat des pièces de rechanges, la vidange, le carburant, les faux frais de route.

Ces taxes sont pour la plupart à la charge du conducteur et le propriétaire du véhicule n'intervient que pour payer les taxes strictement liées au véhicule. La figure 3 présente les dépenses auxquelles fait face un conducteur dans l'exercice de son activité.

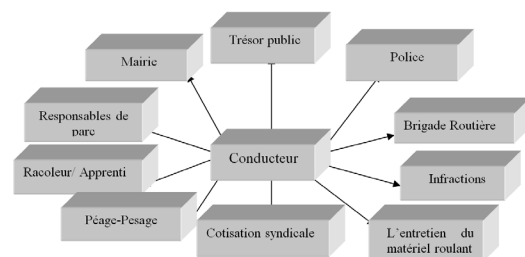


Figure 3 : Charges légales et illégales supportées par un conducteur sur l'axe Cotonou- Porto-Novo.

Source : *Enquêtes de terrain, juillet 2015*

Cette multitude de taxes constitue un manque à gagner pour le conducteur qui est déjà très mal payé. Ceci oblige certains conducteurs (42% interrogés) à faire de l'excès de vitesse et des dépassements pros- crits par le code de la route en vue de rallier les deux villes autant de fois avant la fin de la journée pour améliorer leur revenu. Ce qui a pour corollaire la congestion et la survenue des cas d'accidents, embouteillage, encombrement, perte de temps aux usagers de la voie. La création anarchique de nouveaux parcs de stationnement due à l'inorganisation des micro-entreprises de transport en commun et la mauvaise gestion des gares routières par les responsables syndicaux, sont autant de dérèglementations qui faussent la poursuite de l'intérêt collectif au profit d'une logique marchande (Mboukou Mboungou, 2009).

3.2.2. Un parc automobile défectueux confronté à l'impératif de surcharge

Comme partout ailleurs en Afrique subsaharienne, les moyens assurant le transport routier sont acquis sur les parcs de véhicules d'occasion. Le nombre d'années d'exploitation par les néo-propriétaires en complément de ce qu'ils avaient effectué sur les routes de leur pays d'origine fait qu'ils sont âgés de 15 à 25 ans pour la majorité. Sur le parc automobile desservant les deux villes, les enquêtes révèlent que 80% des matériels ont en moyenne 15 ans d'âge, ce qui accroît la fréquence des pannes et par conséquent diminue la rentabilité.

La forte demande des passagers et le coût de transport relativement à la portée de la petite bourse des usagers obligent les populations à s'engouffrer pour la demi-heure du trajet entre les deux villes. L'inexistence d'alternative d'autres modes de transport collectif fait que les véhicules assurant la liaison sont généralement surchargés. Pour le minibus de 20 places comporte 16 passagers qui occupent 04 banquettes parallèles fixées dans le véhicule à raison de 04 passagers par banquette. A côté du conducteur sont installés deux autres passagers. A ce nombre s'ajoute l'apprenti. Dans le petit véhicule de 09 places, 02 passagers sont à côté du chauffeur ; 04 au milieu et 03 ou 04 à l'arrière. Le petit véhicule de 05 places prend 02 voyageurs à l'avant avec le chauffeur et 04 à l'arrière.

Dans chacun des cas ci-dessus présentés, la surcharge est évidente reconnue par 66% des passagers interrogés et le conducteur en est conscient de payer les frais de corruption à la vue des policiers, des routiers avant la destination.

Par ailleurs, l'excès de passagers à côté du conducteur ne facilite pas la manœuvre du véhicule et expose tous les passagers à des risques d'accidents. Aussi, l'apprenti à bord du minibus est généralement debout, accroché à la portière avec la tête hors du bus ou assis blotti contre la portière.

3.2.3. De Cotonou à Porto- Novo, une offre de transport confrontée au vice des conducteurs peu courtois

Les peines du voyageur commencent dès son arrivée sur le parc. Par ordre d'arrivée, les passagers choisissent leur siège à l'intérieur du véhicule. La durée du chargement peut varier en fonction de la rareté ou l'affluence de la clientèle. Ainsi, il peut durer 15 à 20 minutes. Durant ces longues minutes, les premiers passagers attendent impatiemment les derniers à bord du véhicule dont les vitres sont généralement condamnées ou parfois remplacées par des matières non transparentes telles que des tôles, des contre-plaqués. Ceci crée une forte chaleur à l'intérieur du véhicule. Mais le passager est contraint d'y rester au risque de perdre sa place. Après chargement, la sortie du véhicule du parc peut durer 5 à 10 minutes en raison de la foule compacte caractéristique des parcs situés à proximité des marchés.

Au cours du voyage, le conducteur se soucie très peu des conditions difficiles dans lesquelles sont mis les passagers à bord, fesses en diagonale, serrés les uns contre les autres sans effectuer le moindre mouvement. Il marque très souvent des arrêts tant qu'il en exprime sans présenter les moindres excuses aux occupants. Parfois c'est à mi-chemin qu'il vous annonce son itinéraire et sa destination alors qu'avant de vous embarquer vous lui avez fait part de votre destination. Pour éviter que ça ne dégénère, il procède au transbordement avec un autre conducteur qui va à votre destination mais sans exiger de vous autre coût supplémentaire supplémentaires. Dans le cas échéant, il vous amène à sa destination et vous vous débrouillez pour le reste

et cela se termine par des injures. Cette situation se remarque sur l'itinéraire Cotonou-Porto-Novo puisqu'il existe au moins six parcs d'embarquement ou à destination dans la ville à Porto-Novo pendant que Cotonou en dispose que deux prioritairement et dans la même aire géographique.

4- DISCUSSIONS

Contrairement aux résultats de Godard (2007) pour lesquels dans les villes en développement où le système de transport collectif fait apparaître deux modes d'organisation et d'exploitation complètement antagonistes, les villes du Bénin voient seulement apparaître l'existence d'un secteur artisanal privé qui évolue quasiment dans l'informel. Malgré que le secteur regroupe plusieurs organisations corporatives des acteurs directement impliqués dans la mobilité interurbaine au Bénin, très peu d'entre eux y adhèrent au risque d'être soumis aux obligations associatives, ce qui ne permet pas de disposer du nombre exact de véhicules assurant la liaison sur cet axe, ce qui justifie bien le caractère informel de l'activité. Les opérateurs privilégient la rentabilité du trafic à la qualité du service offert, ce qui fait accorder moins d'entretien aux matériels roulants qui exposent les usagers, contrains à ce mode de transport, à de nombreux problèmes. Ces problèmes sont similaires à ceux identifiés par Faye (2014), Akpaki et al (2012), Compaoré (2010), Diagana (2010), Gansari (2010), Mboukou Mboundou (2009), dans leurs travaux sur les métropoles ouest africaines (Cotonou, Lomé, Ouagadougou, Abidjan, Dakar, Nouakchott) sur le transport urbain entre le centre-ville et les périphéries. Mais dans le cadre spécifique de cette étude dans le doublet urbain Cotonou-Porto-Novo, les problèmes de mobilité se posent entre deux villes aux fonctions complémentaires qui échangent quotidiennement entre elles, services, ressources humaines, innovations, flux divers, potentiels économiques et administratifs. Ces échanges sont mus aujourd'hui par l'existence d'un seul mode de transport, le transport routier qui reste insuffisant pour répondre aux besoins accrus de mobilité des populations citadines en perpétuelle augmentation. Pour rendre l'accessibilité plus facile aux populations aux revenus faibles et rapprocher davantage les deux pôles, il faudra forcément mettre à contribution un organisme issu de la coopération

intercommunale qui dans ses projets de desserte territoriale va mieux organiser le secteur et promouvoir compte tenu du système lagunaire qui caractérise les deux villes, le transport par l'eau comme c'est le cas sur la lagune Ebrié à Abidjan qui assure la liaison intra, extra et interurbaine (N'guessan, 2010).

CONCLUSION

Les mobilités interurbaines sont devenues un fait majeur dans les déplacements intérieurs des territoires au moyen de plusieurs catégories de matériels roulants. Le système de transport assurant la desserte entre les villes métropoles et celles secondaires d'une part et entre les villes secondaires d'autre part dans les pays en développement est artisanal en l'absence du transport public collectif. La croissance démographique exponentielle de la ville de Cotonou et l'attrait du développement des activités du tertiaire entre Cotonou et Porto-Novo ont entraîné la forte demande des populations en transport, donnant naissance aux micro-entreprises privées de transport collectif qui exercent dans l'informel. La problématique de la mobilité quotidienne entre ces deux villes se traduit par le manque de corrélation entre une demande qui ne cesse d'augmenter et une offre qui ne cesse de se dégrader assurant les déplacements de populations dans des conditions difficiles. Il est donc nécessaire et impérieux d'agir dans le contexte d'une coopération intercommunale afin de mieux organiser le secteur en intégrant tous les acteurs dans un cadre formel propre (convention) pour offrir aux populations un transport collectif adéquat, accessible et durable.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AKPAKI J., ALLAGBE B. S., VIGNINO T. et al. (2012) : Essor des sociétés de transport en commun au Bénin : cas de ATTA ET DE Confort Lines sur l'axe Cotonou-Parakou, in *mélanges en l'honneur du Professeur Alfred Comlan MONDJANAGNI*, UAC/FLASH/DGAT, pp 373-392.
- COMPAORE G., (2010) : Mobilité et modalités de transport à Ouagadougou, in *Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 135-168.

- DIAGANA Y., (2010) : Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation .Thèse de doctorat en géographie, Université de Rennes 2, France, 486 p.
- DORIE E., TAFURI C., et AGOSSOU N., (2013) : Porto-Novo dans l'aire métropolitaine littorale du sud-Bénin : quelles dynamiques citadines ? in *Christine Mengin et Alain Godonou, Porto-Novo : patrimoine et développement*, EPA, Sorbonne, pp 109-135
- DEZERT R., (1976) : Les activités tertiaires, leur rôle dans l'organisation de l'espace. Tome 2, CDU-CEDEX, Paris, 162 p.
- FAYE D., (2014) : Urbanisation et dynamique des transports "informels" et mobilité dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Tabou, Thiès et Saint-Louis. Thèses de doctorat en géographie, Université de Michel Montaigne, Bordeaux III, 270 p.
- GANSARI S., (2010) : Les transports routiers au Bénin : état des lieux et défis, in *Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 105-133.
- GODARD X., (2002) : Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif. Karthala, Paris, 408 p.
- GODARD X., (2007) : La complémentarité des modes de transport urbain au service du développement urbain périphérique « mobilité et développement », AFD, Paris, pp 48-64.
- HCGC (2009) : Quelle gouvernance pour le développement du secteur privé au Bénin ? Acte du forum national annuel de concertation, Bénin, 199 p.
- KUMAR A., BARRETT F., (2008) : Coincés dans les embouteillages : le transport urbain en Afrique. Banque Mondiale et SSATP, 10 p.
- MBOUKOU MBOUNGOU D., (2009) : Exploitation des transports urbains collectifs au Congo-Brazzaville : enseignements et réflexions sur une dichotomie entre logique marchande et logique normative de service public. Annales de l'Université Marien NGOUABI, 10 (2), pp 51-62.
- N'BESSA B., (2013) Le doublet Porto-Novo/Cotonou : un développement urbain conditionné par l'économie et la politique, in *Christian Mengin et Alain Godonou « Porto-Novo : patrimoine et développement »*, EPA, Histoire de l'art-19, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, pp 63-80.
- N'BESSA B., (1997) : Porto-Novo et Cotonou (Bénin) : origine et évolution d'un doublet urbain. Thèse de doctorat d'Etat Es- Lettres, Université de Bordeaux III, 456 p.
- N'GUESSAN H. J. K., (2010) : Transports lagunaires et développement économique et social : le cas de la lagune Ebrié à Abidjan, in *Kengne Fodouop et Jean Tape Bidi « l'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication »*, Karthala, vol. 6, pp 59-76.
- PERRET C., (2002) ; Le commerce des véhicules d'occasion au Benin ; problématique régionale et impacts nationaux. Economie Régionale série échanges régionaux. 94 p.