



REVUE DES ETUDES MULTIDISCIPLINAIRES EN SCIENCES ECONOMIQUES ET SOCIALES

(A comité de lecture)

N° 3 Aout 2016

Taxi-moto à Zinder : potentialités d'un transport urbain

Motorcycle taxi in Zinder: potentialities of urbain transportation

Dr. Hassoumi DJIBO,

Dr. Ramatou Hassane

Assistants à l'Université de Tillabéri

Niger

dhassoumi@yahoo.fr

Résumé

Cet article tente de répondre à la question suivante : le taxi-moto est-il une activité génératrice de revenus ? Cette question de recherche est accompagnée d'un objectif secondaire démontrant le caractère informel de l'activité en pleine croissance dans l'une des villes les plus peuplées du Niger. Le taxi-moto est devenu aujourd'hui une activité populaire dans la ville de Zinder. Il permet aux acteurs qui s'y adonnent de vivre au-dessus du seuil de pauvreté, de fonder un foyer et garantir une prise en charge à l'ensemble de la famille. Les conducteurs gagnent par jour des revenus qui se situent entre 1 200 et 7 600 FCFA en période de baisse de prix du litre d'essence (400 FCFA) et entre 900 et 6700 FCFA en période de hausse de prix du carburant (550 FCFA/litre d'essence).

Ce travail a été motivé par le constat selon lequel il existe peu des taxis urbains qui circulent dans la ville de Zinder et que les taxis-motos sont devenus le mode de transport le plus utilisé par les habitants. Ainsi, pour mener à bien ce travail, il a été possible de formuler un guide d'entretien, adressé aux conducteurs et aux usagers. La population cible (conducteurs et usager) est de 66 personnes. Chaque catégorie d'acteurs (33 conducteurs et 33 usagers) a fait d'abord objet d'enquête, ensuite les données recueillies ont été complétées par celles qui ont été obtenues à travers quelques documents.

Mots-clés : taxi, moto, revenu, pauvreté, ville, Zinder

Abstract

This article attempts to answer the question, the motorcycle taxi is it an income generating activity? This research question is accompanied by a secondary objective demonstrating the informality of the growing business in one of the most populated cities in Niger. The motorcycle taxi is today a popular activity in the city of Zinder. It allows actors who volunteer to live above the poverty line, to establish a home and ensure support to the entire family. Drivers earn daily income that are between 1 200 and 7600 FCFA period of falling prices per liter of gasoline (400 FCFA) and between 900 and 6700 FCFA fuel price increase period

This work was motivated by the observation that there are few urban taxis circulating in the city of Zinder and motorcycle taxis have become the mode of transport most used by locals. Thus, to carry out this work it was possible to formulate a maintenance guide, addressed to drivers and users. The target population (drivers and user) is 66 persons. Each category of stakeholders (33 drivers and 33 users) first made subject to investigation, then the collected data were complemented by those that were obtained through a few documents

Keywords: taxi, motorcycle, income, poverty, City, Zinder

1. Introduction

L'activité de taxi-moto est en pleine expansion dans les grandes villes du Niger. Son développement s'est effectué d'abord dans les villes des régions de l'Est (Zinder, Maradi, Tahoua et Diffa) avant de progresser vers l'Ouest du pays (Dosso, Tillabéri et Niamey). A Zinder, les acteurs qui pratiquent cette activité sont généralement des jeunes originaires de la ville et/ou des villages environnants ou encore des immigrants nationaux qui n'ont pas une autre opportunité qui leur garantit la survie.

Il faut rappeler que la ville est un lieu de concentration des populations et des activités humaines dont la dynamique est gouvernée par une multiplicité de déterminants: aménagement, architecture, transport, énergie, environnement. Cette concentration humaine encourage le développement de plusieurs activités économiques, telles que le commerce, l'industrie, le service, le transport. Mais, ces déterminants dépendent du niveau de développement de la ville ou du pays. Dans les villes africaines par exemple, notamment celles se situant au Sud du Sahara, le transport est peu développé. Le taxi-moto s'ajoute au taxi classique. Son développement dépend de la taille et du plan d'urbanisation de la ville. Dans la ville de Tillabéri par exemple, il n'existe qu'un seul taxi moto à trois roues qui circule.

Dans le cadre de cet article, nous présenterons dans un premier temps la zone d'étude. Les acteurs de l'activité (c'est -à-dire conducteurs et usagers) seront traités dans le second point de cet article. Nous montrerons ensuite que le taxi-moto est une activité qui se pratique à plein temps et après dans le quatrième point qu'elle est génératrice de revenus. Enfin, nous terminerons ce travail par traiter le caractère informel du taxi moto.

2. Méthodologie

Pour réaliser cet article, nous avons considéré que le taxi-moto est pratiqué par des personnes appartenant à différentes catégories socioprofessionnelles. Cet article tentera de montrer que les motos à deux roues sont concurrencées dans la ville de Zinder par les taxis à trois roues.

Une série d'observations et des interviews, réalisée entre mai et octobre 2014 ont permis de relever les différents types de conducteurs de taxi-moto dans la ville de Zinder. En plus, avant d'identifier les motivations de ces conducteurs, l'on s'est intéressé au statut social et matrimonial, au nombre de personnes à charge et au groupe sociolinguistique auquel ils appartiennent, niveau d'études, activités antérieures, ainsi que le statut du conducteur

(employé ou propriétaire. Le choix opté pour la consultation des documents spécifiques pour l'étude et des données, provenant du Recensement Général de la Population et de l'Habitat du Niger est apparu au moment de la rédaction de ce texte. Le fort taux d'accroissement de la population de Zinder a été constaté à travers les recensements effectués de 2001 à 2013 par l'Institut National et de Statistiques (INS). La variable telle que le prix du litre d'essence a été introduite pour déterminer les revenus perçus par les conducteurs de taxi-moto.

3. Contexte de l'étude

Le site de cette étude est la ville de Zinder, appelée aussi Damagaram. Elle a les caractéristiques d'une ville précoloniale et se conserve dans une architecture de type traditionnel. Zinder est inscrit grâce au quartier Birni (ville en Haoussa) sur la liste du centre mondial de patrimoines, rattaché à l'organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). La ville a le même nom que sa région et se situe dans la partie Est du Niger. Son développement a commencé aux alentours de 1736 avec l'arrivée des nomades de la région et la restauration du sultanat [1]. D'après le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2013, la population de Zinder est composée d'haoussa (86%), de Kanuri (6%) de Touaregs (4%) et de Peulhs (2%). Selon les mêmes données, elle représente 14% de la population urbaine du Niger et 6% de celle du pays. Une étude sur la population de Damagaram a montré qu'elle est passée de 20 131 habitants en 1961 pour atteindre à 69 600 habitants en 1980. Ce qui révèle qu'au bout de dix neuf ans (1961-1980), elle s'est plus que triplée. La population de la ville de Zinder ne cesse pas de s'accroître pour s'élever à 87 559 habitants en 1987, puis 213 000 habitants en 2001 [2] pour atteindre 243 000 habitants en 2010 [3] et jusqu'à 322 935 habitants en 2012 [4]. Ce remarquable accroissement démographique est lié à la fécondité chez les femmes provoquée par l'amélioration des conditions sanitaires et l'attachement à une tradition qui méprise tout espacement de naissance par des moyens modernes.

Du point de vue social, la population de Zinder est fortement hiérarchisée avec un sultanat au sommet qui dirige un système de chefferie traditionnelle, ancré dans la société depuis des siècles. Le sultan a la vocation de nommer ou révoquer les différents dignitaires de la ville [1]. Au-dessous de lui, se trouvent d'abord son adjoint (*Galadima*), ensuite les cinq juges (*alkali*), puis le chef de canton (*sarkin birni*) et enfin, les chefs de quartier (*barmaa*). Même si les sentences dépendent de la volonté du sultan, il n'est pas le seul responsable de l'instance

juridictionnelle. Pendant les jugements, il est accompagné des cinq *alkali* qui l'orientent dans ses prises de décision.

La société est caractérisée par une organisation religieuse poussée, au sein de laquelle on trouve le chef religieux qui dirige les prières dans la grande mosquée (*garin imam*), les imams des mosquées de vendredi (*garin malam*) et les marabouts de quartier qui enseignent les talibés (*malam angoi*). Ce système religieux joue un rôle important dans l'organisation sociale des habitants de la ville.

4. Résultats

Les résultats de cette enquête s'articulent autour des acteurs du taxi-moto, le temps de travail des conducteurs, l'apport financier et le caractère informel de l'activité.

4.1. Acteurs de taxi-moto

Cette partie de notre travail portera d'abord sur les conducteurs de taxis motos Qui sont les acteurs les plus visibles et les plus importants, ensuite sur les usagers (clients) des motos dans la ville de Zinder.

4.1.1. Les conducteurs de taxi-moto ; des jeunes hommes en majorité

Les résultats de cette enquête montrent que le taxi-moto est une activité masculine, dominée par des Nigériens, particulièrement jeunes dont la plupart ont moins de 40 ans (tableau I). Ils révèlent également que la classe d'âge la plus majoritaire que l'on trouve dans cette activité est comprise entre vingt et vingt-neuf ans. Cette classe d'âge représente près de deux tiers (2/3) de la population. Quant à l'âge moyen des conducteurs, elle ne dépasse guère vingt-sept ans. D'après ces mêmes résultats, on remarque qu'une forte proportion de ces jeunes est composée des hommes mariés qui résident dans la ville et qui ont au moins un enfant à charge. Ce qui permet d'affirmer que cette activité joue un rôle d'intégration sociale des jeunes zinderois. Cela se justifie par le tableau I dans lequel, on constate que les conducteurs se marient jeunes et souvent même avant vingt et un ans.

Tableau I : caractérisation des conducteurs de taxi moto

Groupes d'âge	Moins de 20 ans	De 20 à 29 ans	De 30 à 39 ans	Total
Effectif total	2	20	11	33
Marié	0	9	10	19
célibataire	2	11	1	14
Avec moins de 3 enfants	2	18	7	27
Avec 3 enfants et plus	0	2	4	6
haoussa	2	18	7	27
kanuri	0	2	4	6
Natifs de Zinder	2	18	5	25
Immigré	0	2	6	8

Source : enquête 2014

Mais la proportion des célibataires n'est pas aussi négligeable correspondant à quatorze sur trente-trois conducteurs.

Le taxi-moto est une activité qui est pratiquée par des habitants de Damagaram et des immigrants nationaux. Ces derniers considèrent également le taxi-moto comme une activité génératrice de revenus. Les conducteurs de Zinder sont des personnes dont une forte proportion appartient au groupe sociolinguistique haoussa qui sont originaires même de la ville de Zinder (48,5%), d'Agadez, Tahoua, Maradi et de la région de Damagaram (27%). Selon le tableau n°1, on trouve également des Kanuri (21,2%) d'origine d'autres départements de la région de Zinder (Agué, Matamey, Mirriah et Tanout) qui s'adonnent à l'activité. L'existence d'un petit nombre de Zarma dans l'activité (3,3%) est peut-être liée à sa représentation dans la population et l'éloignement de la ville des régions habitées majoritairement par les Zarma (tableau I).

Bien que les motos à trois roues (figure 1) communément appelés *a day day ta safou*, occupent une place croissante dans les modes habituels de déplacements des résidents de Zinder, l'activité demeure encore dominée par celles à deux roues (appelé communément kabou-kabou).



Source : enquête 2014

Figure 1: Taxi-moto à trois roues

Au début de l'arrivée des motos à trois roues, les conducteurs de kabou-kabou ont eu du mal à accepter leur concurrence. Ils ont même tenté de les empêcher à pratiquer l'activité. En effet, pour des raisons sociales, religieuses et sécuritaires, les femmes préfèrent les taxis à trois roues. Elles considèrent même, que certains conducteurs des motos à deux roues sont responsables des chutes ou freins brutaux dans le but de toucher leur corps. Le caractère religieux de la société est un facteur important dans la montée de motos à trois roues dans la ville. Selon certains résidents il est même interdit dans la religion musulmane pour une femme mariée de monter sur une moto dont le conducteur n'est pas son conjoint. Ce qui permet de dire que la tradition est un élément important qui freine le développement de l'activité chez les conducteurs des motos à deux roues. Mais qui est-ce qui sont les usagers de taxis motos dans la ville de Zinder ?

4.1.2. Les clients : la moto à trois, une préférence des femmes

Un usager est un individu qui fait l'usage d'un bien ou d'un service, c'est-à-dire qui l'utilise sans pour autant en avoir la propriété. C'est dans cette logique de non appropriation que nous allons étudier les usagers (clients) des taxis motos de la ville de Damagaram. Il faut rappeler ici que les usagers sont généralement jeunes appartenant aux deux sexes respectivement 45% des enquêtés sont des femmes et 55% sont de sexe masculin. Cela est lié aux réalités socioculturelles des résidents de Zinder qui permettent de dire que la population réserve un regard négatif sur les vieilles personnes (hommes et femmes) qui utilisent les motos pour se déplacer. Car, pour la société doivent s'abstenir à leur usage. En effet, si les hommes utilisent

les deux types de moto, les femmes elles, préfèrent surtout les motos à trois roues. Mais ces dernières ne présentent que 12%, correspondant à quatre sur trente-trois. Cependant le faible nombre des taxis motos à trois roues contraint les femmes à prendre souvent les deux roues. D'après les résultats de l'enquête, l'âge moyen des usagers est autour de vingt-neuf ans (29 ans). L'absence des personnes âgées dans la clientèle peut s'expliquer par leur méfiance vis-à-vis de ce moyen de transport dont les conditions de sécurités ne sont pas garanties et en cas d'accident on leur reproche de les avoir utilisés. Les conducteurs sont moins prudents et mettent en danger la vie des passagers par les récurrents accidents de circulation. En effet, bien que les motos deviennent le principal moyen de transport dans la ville, ce ne sont pas toutes les catégories sociales de la population qui les préfèrent. Ce sont surtout les personnes appartenant au groupe ethnique haoussa qui sont les principales clientes de taxi moto. Les résultats de l'enquête montrent qu'ils représentent 88,5% de l'échantillon interrogé. L'implication de cette population dans la clientèle est certainement liée à l'origine même de l'activité (Nord du Nigéria et Est du Niger).

Comment se pratique le taxi-moto ? Peut-on dire que le taxi-moto est une activité à temps complet ? Nous répondrons à ces deux questions dans le paragraphe suivant.

4.2. Une activité à plein temps

Le taxi-moto est une activité à plein temps. Il se pratique tous les jours de la semaine. Les conducteurs à plein temps sont les plus nombreux et représentent à eux seuls 76% de la population enquêtée. Cependant, la proportion de ceux qui s'adonnent occasionnellement à l'activité n'est pas aussi négligeable. Elle est autour de 24%. Les conducteurs occasionnels sont lycéens, mécaniciens, apprenti chauffeurs, gardiens et tabliers dans la ville de Zinder. Les résultats de notre enquête révèlent que sur les trente-trois conducteurs interrogés aucun ne prend un jour de repos dans la semaine. En plus, lorsqu'on leur évoque la question du repos, ils répondent par *le pauvre n'a pas droit au repos*. Donc, les jeunes ont pris conscience de la situation économique et commencent à se battre contre une pauvreté qui touche environ 53% des ménages urbains nigériens [5]. Le cas de la ville de Zinder est atypique. La ville de Zinder connaît un phénomène de mendicité qui prend de plus en plus d'ampleur et qui s'explique certainement par l'absence d'activités créatrices de revenus pour les analphabètes et les aléas environnementaux et écologiques qui freinent le flux migratoire vers la ville. Car, le problème récurrent d'eau dans la ville entraîne de réticence chez les populations d'autres régions à s'y

migrer. Pourtant, les jeunes scolarisés trouvent facilement du travail soit dans les ONG, soit à la raffinerie pétrolière (SORAZ)

Les conducteurs qui ont un lieu de stationnement communément appelé *ligne*, profitent du temps d'attente pour se reposer. Ceux qui travaillent tout au long de la journée représentent une proportion importante. On trouve aussi dix huit sur trente-trois qui pratiquent l'activité du matin au soir (de 7 heures à 21 heures), correspondant alors à 54,54% de la population étudiée. La proportion est également importante chez les conducteurs qui travaillent le matin et l'après-midi et qui pratiquent autres activités le soir (généralement le gardiennage des maisons). Le fait de pratiquer parallèlement une autre activité est plus rentable que de se contenter uniquement du taxi-moto. Mais, ceux qui se spécialisent essentiellement dans l'activité ont des revenus qui ne sont pas également moindres. Il faut noter que la tendance soit renversée avec ceux qui ne travaillent que le matin. Ils représentent 18,2% des conducteurs des taxis motos. On peut conclure cette partie par le constat selon lequel le taxi moto est une activité à plein temps. Ceux qui s'adonnent partiellement à l'activité ont d'autres occupations dans la ville.

4.3. Une activité rémunératrice

Les résultats de l'enquête amènent à dire que le taxi-moto est une activité génératrice de revenu (tableau I).

Tableau I : Répartition de revenus

Revenus en FCFA/jour	Nombre de personnes/temps normal	pourcentage
Moins de 1000	0	0
De 1000 à 1999	8	24,25
2000 à 2999	8	24,25
3000 à 3999	7	21,21
4000 à 4999	7	21,21
5000 à 5999	1	3,03
6000 et plus	2	6,05
Total	33	100

Source : enquête 2014

Les résultats de l'enquête révèlent également la constatation selon laquelle les conducteurs gagnent par jour des revenus qui se situent entre 1 200 et 7 600 FCFA en période de baisse de prix du litre d'essence (400 FCFA). Mais, ces revenus baissent en période de hausse de prix du carburant (550 FCFA/litre d'essence) et varient entre 900 et 6700 FCFA (tableau III).

Tableau III : Revenus et dépenses journaliers en FCFA

Numéro	Recettes journalières	Dépenses/ Journalières/ temps normal	Revenus journaliers/ temps normal	Dépenses/ pénurie	Revenus journaliers/ Pénurie de carburant
1	4000	800	3200	1100	2900
2	3000	800	2200	1100	1900
3	8000	1600	6400	2200	5800
4	5000	800	4200	1100	3900
5	5000	800	4200	1100	3900
6	4000	800	3200	1100	2900
7	5000	800	4200	1100	3900
8	5000	800	4200	1100	3900
9	6000	1200	4800	1650	4350
10	4000	1200	2800	1650	2350
11	10000	2400	7600	3300	6700
12	3000	400	2600	550	2450
13	7500	2800	4700	3850	3650
14	2500	800	1700	1100	1400
15	4000	800	3200	1100	2900
16	5000	1200	3800	1650	3350
17	5000	2000	3000	2750	2250
18	3000	1200	1800	1650	1350
19	3000	1200	1800	1650	1350
20	2000	800	1200	1100	900
21	3000	1200	1800	1650	1350
22	7000	2000	5000	2750	4250
23	6000	1200	4800	1650	4350
24	3000	1000	2000	1375	1625
25	3500	1200	2300	1650	1850
26	3000	800	2200	1100	1900
27	3000	1600	1200	2200	800
28	2000	800	1200	1100	900
29	2000	800	1200	1100	900
30	4000	1200	2800	1650	2350
31	3000	800	2200	1100	1900
32	5000	2000	3000	1650	2350
33	5000	2000	3000	1650	2350

Source : Enquête 2014,

Le tableau ci-dessus montre que le taxi-moto est plus rentable en période de baisse de prix du carburant que pendant la pénurie d'essence. La variation de revenus s'effectue dans le sens inverse de celle du carburant. Les conducteurs n'arrivent pas à augmenter le prix du trajet proportionnellement avec l'augmentation du prix du litre. Pendant cette période, leur inquiétude est la baisse de la demande des usages. Les revenus nets moyens journaliers et mensuels des conducteurs en temps normal sont respectivement de 3 400 FCFA et 102 000F CFA (tableau III). Ce qui montre qu'ils vivent largement au dessus du seuil de pauvreté et

gagnent même plus qu'un nouvel enseignant de base dont le salaire est environ 7 8000 FCFA.

Quant aux résultats récapitulés dans le tableau II, ils montrent qu'en période de pénurie de carburant les conducteurs de moto qui gagnent moins de 3000 FCFA constituent plus de la moitié de la population interrogée. Ces résultats révèlent également qu'en cette même période il y'a autant des conducteurs qui gagnent entre mille et deux milles que ceux dont l'activité rapporte entre deux et trois milles francs. A l'inverse, on constate qu'en temps normal, plus de la moitié des acteurs gagnent plus de 3 000 FCFA et tous les conducteurs gagnent au-delà de 1000 FCFA par jour. Du fait de ce caractère financier de l'activité, l'état nigérien doit envisager des solutions concrètes afin de mettre fin à la pénurie d'essence dans la ville et permettre à cette activité d'être plus bénéfique pour les conducteurs.

Si on tient compte de la définition la plus courante de la pauvreté comme *l'absence d'un revenu adéquat pour faire face aux besoins fondamentaux minimaux en termes de nutrition et sécurité alimentaire de santé, d'éducation et de l'accès aux infrastructures de base*, on peut dire que le taxi-moto constitue un outil de lutte contre la pauvreté et qui permet de garantir la sécurité alimentaire chez les conducteurs urbains. Ainsi, on constate même que cette activité permet de gagner plus du double du revenu minimum de la fonction publique nigérienne (30 047 FCFA par mois). Même en période de pénurie d'essence le revenu journalier moyen des conducteurs de moto est autour de 2 800 FCFA soit un revenu mensuel moyen de 84 000 FCFA. En guise d'exemple, on peut affirmer que même si la ville est frappée par une pénurie qui se répète tous les deux jours dans la semaine le revenu journalier moyen sera 3 100 FCFA. Selon les résultats de notre enquête, les conducteurs vivent nettement au dessus du seuil de pauvreté national et arrivent même à aider leurs familles proches. Dès lors, on peut affirmer que l'activité peut assurer un développement communautaire [2] à travers notamment l'aide réciproque qui se réalise entre les acteurs sociaux et, cela par le biais des cérémonies de grande envergure (mariage et baptême).

De ce fait, l'activité de taxi-moto est encourageante et doit s'inscrire dans le secteur formel afin de participer au développement de la ville. Quant aux conducteurs, ils doivent maîtriser les dépenses affectées au carburant afin d'éviter de travailler à perte. Cependant cela n'est possible qu'en évitant les déplacements inutiles pour la quête des clients. Ceux qui ont une expérience dans l'activité attendent les clients soit à l'auto-gare de Ribo transport voyage (RTV), soit à proximité de l'université. La maximisation des recettes dépend aussi des clients

et de la destination. Les conducteurs qui transportent des enseignants de l'université de Zinder, sont ceux qui réalisent par jour des recettes importantes. Ceux qui stationnent à la devanture de l'université font plusieurs tours en direction de la ville pendant les heures de descente (12 et 18 heures).

4.4. Une activité informelle

Le secteur informel est défini en 1993 par le Bureau International du travail (BIT) comme *un ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme.* C'est pourquoi qu'une activité du secteur informel ne peut qu'être marginale quel que soit le nombre de personnes qui s'y impliquent [6]. Partant de cette définition, on considère que le taxi-moto s'inscrit dans la perspective d'un secteur informel. Il demeure encore dans la ville de Zinder une activité qui n'enrichit que les conducteurs. Ainsi, tout se passe dans un *informel organisé* dans lequel l'administrateur ou l'autorité locale demeure un subordonné et obéit aux lois de la communauté qui pratique l'activité. Dès lors, le taxi-moto ne peut pas être considéré comme une activité qui contribue à un développement local ou même régional. Les conducteurs refusent le paiement des taxes qui doivent entrer dans la bonne répartition des richesses, garantissant le fonctionnement de l'économie locale. Le taxi moto ne participe pas également aux investissements pour améliorer les services sociaux de base de la ville ou de la région.

En guise d'illustration, les résultats de l'enquête (tableau IV) montrent qu'un tiers des conducteurs de moto assurés, 6,06% ne prennent ni la vignette ni la douane et ceux qui s'abonnent à l'assurance et la vignette ne représentent seulement que 12,12%. On remarque également que ce sont seulement 15,15% des conducteurs qui s'intéressent au paiement des frais de dédouanement. Mais, ce qu'il faut surtout retenir de ces résultats, c'est le fait que c'est seulement cette dernière proportion des conducteurs qui payent la vignette, l'assurance et la douane.

Tableau IV : Taxes affectées aux motos

Taxes	uniquement assurance	Assurance + vignette	Assurance + vignette + douane	Refus de paiement de toute taxe	Total
Nombre d'abonnés	2	4	5	22	33
Fréquences en %	6,06	12,12	15,15	66,67	100

Source : Enquête 2014.

D'une manière générale, les conducteurs de taxi-moto n'ont pas une culture favorable au paiement des taxes qui s'imposent à eux. Ce qui inscrit d'avantage l'activité dans un secteur informel. Il faut retenir que leurs représentations collectives créent une sorte de conscience qui n'est pas elle aussi favorable aux actions menées par les autorités locales. Ainsi, la majorité des enquêtés porte un regard négatif sur elles et ne préfère même pas s'acquitter des taxes. Pour, eux, la mairie centrale ne joue pas correctement son rôle dans l'entretien des routes au sein de la ville. On peut considérer le taxi-moto comme, une activité qui se limite à la satisfaction des besoins des conducteurs. Mais la proportion la plus importante des conducteurs est celle qui représente les conducteurs qui ne payent aucune taxe (66,67%). Cela peut se justifier par la dégradation des routes bitumées et l'absence d'investissements dans les infrastructures à caractère public. Les conducteurs pensent de leur côté qu'ils sont abandonnés par l'état nigérien dans l'amélioration des services sociaux de base (infrastructure, santé, etc.).

5. Discussion

Les motivations des usagers de taxi-moto varient dans un continent ou pays à un autre. En France par exemple, le taxi-moto est communément utilisé par des voyageurs qui préfèrent éviter les tracasseries de la circulation sur les routes. Dans les pays de l'Afrique au Sud du Sahara, son usage est motivé surtout par des raisons économiques. L'usage du taxi-moto varie aussi selon la société et la culture des résidents de la ville. Ainsi, plus la société est fortement islamisée (cas de Zinder), moins les femmes mariées l'utilisent pour de transport urbain.

Les motivations des conducteurs varient selon les réalités économiques, sociales et culturelles de la société. A Douala, le taxi-moto est une réponse au manque de travail ou une seconde chance pour les personnes déscolarisées et qui n'ont pas une opportunité [7]. Les conducteurs pratiquent parallèlement d'autres activités (gardiennage, petit commerce...).

Le système de taxi-moto a commencé à apparaître dans les grandes villes du Niger à partir de

2011, surtout suite à des grèves des conducteurs de taxi urbain. A Lomé son ascension date de plus d'une décennie [8]. Cette activité a pris d'ampleur à cause notamment de la voirie urbaine de Lomé qui ne facilite pas la fluidité sur les routes [9]. Les rues étant étroites favorisent les embouteillages qui rendent difficile la circulation. A cela s'ajoute la densité des véhiculés qui motive les urbains à utiliser les motos pour se déplacer.

Au regard de tout ce que nous venons de développer dans cette étude, nous pouvons affirmer que le taxi-moto est une activité qui contribue à l'amélioration des conditions de vie de la population urbaine de Zinder. Par ailleurs, le taxi-moto ne peut pas rentrer dans la catégorie de l'économie populaire de type africain du fait qu'il ne contribue pas au développement de la ville. Mais, elle est tout de même une économie solidaire. Les acteurs en profitent pour aider et contribuer aux cérémonies des proches. En effet, la majorité des conducteurs ne s'acquittent pas des taxes liées à cette activité à l'instar des villes des pays limitrophes (Bénin, Nigéria, Burkina Faso). Les revenus perçus par les conducteurs dans ces villes sont supérieurs à ceux gagnés par les conducteurs de Zinder. A Cotonou par exemple, du fait de l'organisation et de la formalisation de cette activité, les conducteurs gagnent en moyenne 140 000 FCFA, alors que ceux de Zinder ne perçoivent par mois qu'en moyenne 80 000 FCFA en période normale et seulement 36 000 FCFA en cas de pénurie de carburant.

6. Conclusion

Le taxi moto est une activité pratiquée surtout par des personnes appartenant au groupe sociolinguistique haoussa et qui résident dans la ville de Zinder. Originaires des régions frontalières avec le Nigéria et le Bénin, les haoussas sont les premiers et principaux acteurs qui pratiquent le taxi-moto, même s'il commence de plus en plus à intéresser d'autres groupes sociolinguistiques de la ville. On peut également conclure que, comme partout en Afrique noire cette activité est dominée par des jeunes hommes qui n'ont pas d'autre opportunité ou qui la cumulent avec une activité secondaire. Ils travaillent en temps complet et dans certains cas en temps partiel.

Aujourd'hui, les motos à deux roues commencent à être concurrencées par d'autres (trois roues) qui sont importées du Nigéria ou directement de la Chine. Ces types de motos sont utilisés surtout par les femmes de la ville. Le caractère informel de l'activité a permis de comprendre qu'elle ne peut qu'être considérée d'économie populaire. Les conducteurs qui travaillent tout au long de la journée gagnent au-delà du seuil de pauvreté. C'est pourquoi l'activité nécessite d'être encouragée et maîtrisée par les autorités locales afin qu'elle joue un

rôle important dans le développement économique de la ville de Zinder. Une partie de l'économie populaire, le taxi-moto est un outil de lutte contre le chômage de jeunes urbains.

Bibliographie

- ANDRE SALIFOU ; Le Damagaram ou le sultanat de Zinder au XIXème siècle ; CNRSH ; Niamey ; 1971, 121 pages.
- Direction des statistiques et des Comptes Nationaux (DSCN) ; Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGP/H) ; Institut National des statistiques ; Niamey ; 2001.
- ADAM Elh SAID ABOUBACA ; Approvisionnement en eau dans la ville de Zinder ; Mémoire de DEA, Géographie, UAM, Niamey (Niger) ; 2011.
- Direction des statistiques et des Comptes Nationaux (DSCN) ; Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGP/H) ; Institut National des statistiques ; Niamey ; 2012.
- ASSOGBA GUEZERE ; Les taxis motos de Lomé, un mode de transport accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité ; CODATU XII ; 2007.
- HAROUFI MOUSTAFA ; Secteur informel et activités urbaines en Égypte : le point sur quelques travaux ; éditions Egypte Monde Arabe, (1992), p. 83-99.
- LOURDES DIAZ OLVERA et al. ; La diffusion des motos taxis dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara, XIIIème colloque de l'ASRDLF, Grenoble (juillet 2007).
- ASSOGBA YAO et al. Création de richesse en contexte de précarité : exemple de l'Afrique de l'Ouest, éditions université du Québec, Ottawa 2003, 133 pages.
- ASSOGBA YAO ; sortir l'Afrique du gouffre de l'histoire : le défi éthique du développement et de la renaissance de l'Afrique noire, éditions université du Québec, Ottawa, 2004, 223 pages