



Programme
«Approvisionnement et distribution alimentaires des villes»



Revue «Aliments dans les villes»
Vol. 2 - juillet 1997

Le transport et l'approvisionnement inter-marchés dans les villes de l'Afrique

Des services méconnus aux usagers, commerçants et consommateurs

Laurence Wilhelm
DT/19-97F



1997



Les appellations employées dans ce document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Les opinions contenues dans ce document restent sous la seule responsabilité de leur(s) auteur(s) et ne sauraient engager les personnes citées. Elles ne reflètent pas nécessairement, non plus, le point de vue officiel des institutions citées ou de leurs pays membres.

Tous droits réservés. Aucune partie de ce document ne peut être reproduite, mise en mémoire dans un système de recherche bibliographique ni transmise sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit: électronique, mécanique, par photocopie ou autres, sans autorisation préalable. Adresser une demande motivée, en indiquant les passages ou illustrations en cause, au

Rédacteur en chef
Revue et Collection «Aliments dans les villes»
Service de la commercialisation et des financements ruraux (AGSM)
FAO
Viale delle Terme di Caracalla
00100 Rome, Italie
Télécopies: (+39 6) 5705 6850 - 5705 4961
Adresse électronique: sadaseries@fao.org

www.fao.org/ag/sada.htm

Résumé

Dans toutes les villes en Afrique se sont développés des modes spécifiques de transport qui jouent un rôle fondamental dans la redistribution des produits alimentaires intermarchés et dans l'approvisionnement de tout le secteur informel marchand.

Ces modes de transport non mécanisés ou mécanisés offrent un service parfaitement adapté aux petits volumes traités et aux capacités financières réduites des différents intervenants, grossistes comme détaillants.

Ils jouent par conséquent un rôle essentiel dans le maintien de faibles coûts de redistribution intra-urbaine.

Que sait-on sur le secteur artisanal du transport urbain des produits? Quel est le rôle et l'importance du transport non mécanisé, en particulier dans ce domaine? Tels sont les deux questionnements auxquels cette contribution se propose d'apporter des éléments de réponse.

Après avoir décrit les modes de transport pour la redistribution alimentaire dans différentes villes en Afrique - N'Djamena, Bobo-Dioulasso, Conakry, Dakar et dans la capitale malgache, Antananarivo, l'analyse portera sur leurs principales caractéristiques, en particulier les véhicules en usage, les clients, les services offerts et les coûts pratiqués.

On s'interrogera en conclusion sur la façon dont le service qu'ils assurent dans l'approvisionnement de la ville et de ses habitants est pris en compte et reconnu.

Présentation de l'auteur

Laurence Wilhelm est diplômée en sciences politiques de l'Institut universitaire des hautes études internationales (IUHEI, Genève) et en sociologie de l'Institut universitaire d'études du développement (IUED, Genève).

Elle travaille depuis 25 ans sur différents problèmes relatifs au développement rural et urbain en Afrique. Après avoir enseigné pendant neuf ans à l' IUED en sociologie du développement, effectué un séjour de recherche de deux ans au Burkina Faso et mené parallèlement diverses études de consultation pour des organismes internationaux (UNCTAD et UNRISD), elle travaille depuis 1981 comme expert indépendant en Afrique et en France. En Afrique, elle a réalisé de nombreuses enquêtes socio-économiques en milieu rural et urbain, en particulier sur les circuits de commercialisation et de distribution des produits alimentaires, et l'approvisionnement des villes. En France, elle a mené diverses études sur la fonction commerciale en relation avec l'aménagement urbain des centres-villes ainsi que dans les quartiers en difficulté (politique de la ville).

Table des matières

Résumé	iii
Présentation de l'auteur	ii
Liste des sigles	v
Liste des tableaux	v
1 - Etude de cas: les modes de transport du fret urbain en Afrique et à Madagascar	1
1.1 - Les modes de transport dans les villes sahéliennes: N'Djamena et Bobo-Dioulasso	1
1.1.1 - N'Djamena	1
1.1.1.1 - Le transport par charrettes	1
1.1.1.2 - Le transport par pousse-pousse	2
1.1.2 - Bobo-Dioulasso	2
1.2 - Les modes de transport dans deux grandes villes portuaires: Conakry et Dakar	2
1.2.1 - Conakry	2
1.2.2 - Dakar	3
1.3 - Les modes de transport à Madagascar: Antananarivo	4
2 - Les caractéristiques du fret urbain pour la redistribution et l'approvisionnement: une approche multi-modale	6
2.1 - Le fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution intermarchés: un transport multi-modal	8
2.2 - Le transport intermarchés: des produits qui circulent aussi bien dans les véhicules du transport collectif des passagers que dans des véhicules spécifiques	8
2.3 - Le fret urbain de redistribution des produits et de l'approvisionnement des marchés: un secteur spécifique du transport urbain	9
2.4 - Le parc de véhicules du fret urbain, TNM et véhicules motorisés: ordres de grandeur	10
2.5 - Un service de transport adapté à la demande du secteur informel marchand et des particuliers	11
2.6 - Les coûts du service transport urbain de marchandises pour les usagers	12
3 - Des services méconnus et insuffisamment reconnus par les Autorités: constats et pistes de réflexion	14
3.1 - Une méconnaissance généralisée	14
3.2 - Un secteur qui a cependant une existence fiscale	14

3.3 - Le transport pour l'approvisionnement des marchés: intéresser les Autorités locales directement concernées	14
3.4 - La prise en compte du rôle joué par les TNM comme mode de transport durable	15
3.5 - Une approche globale du fret urbain en Afrique	15
Liste des notes	16
Bibliographie	17

Liste des sigles

BRCTU	Bureau de régulation de la circulation du transport urbain
TNM	Transports non motorisés
VUL	Véhicule utilitaire léger

Liste des tableaux

1:	Les modes de transport du fret urbain pour l'approvisionnement des marchés dans les villes en Afrique	7
2:	Les coûts du fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution alimentaires en Afrique et à Madagascar	13

1

Etude de cas: les modes de transport du fret urbain en Afrique et à Madagascar

1.1

Les modes de transport dans les villes sahéliennes: N'Djamena et Bobo-Dioulasso

1.1.1

N'Djamena

La ville de N'Djamena occupe un vaste site d'environ 5 500 hectares en bordure du fleuve Chai au confluent avec le Logone. Elle s'étend sur une quinzaine de km d'est en ouest et sur près de 8,5 km du nord au sud. Elle compte quelque 800 000 habitants aujourd'hui et possède une douzaine de marchés répartis sur l'ensemble de l'agglomération.

Les marchés principaux sont le Marché central et son voisin, distant d'environ 500 m, le Marché à mil; le premier a quelque 3 300 vendeurs et 5 500 pour le second (celui-ci couvrant environ neuf hectares). Ils constituent un seul et vaste ensemble commercial multi-fonctionnel dont le rôle est à la fois diversifié et complémentaire: le Marché central est devenu le marché de «standing» pour les tissus, les vêtements, les parfums, et certains produits alimentaires (viande, fruits et légumes avec une forte prédominance des légumes «européens» et des fruits importés), le second est le grand marché populaire de la capitale où l'on trouve tous les produits locaux et importés de type courant, ainsi que de nombreux produits de l'artisanat (poterie, nattes, etc.), des matériaux de construction et des meubles.

Dans les circuits d'approvisionnement de la ville, ils présentent en outre la caractéristique de fonctionner comme les deux plus grands marchés de gros pour tous les produits vivriers locaux (céréales, tubercules, légumes frais et secs) et pour les denrées de première nécessité (riz, sucre, farine). Une très large part de ces denrées provient du commerce de réexportation à partir du Nigeria et du Cameroun. Les produits sont acheminés par barges depuis Kousseri (grande ville frontalière du Cameroun de l'autre côté du Chai) et déchargés à la douane fluviale située à moins de deux km du Marché central et du Marché à mil. On observe par conséquent un intense va-et-vient entre ces trois pôles, et entre ceux-ci et les marchés secondaires.

Dans la capitale tchadienne, le transport de marchandises pour l'approvisionnement des marchés présente la particularité d'être assuré quasi exclusivement par les transports non motorisés (TNM), le secteur artisanal des taxis et des transports collectifs (minibus et camionnettes bâchées) ne jouant qu'un rôle secondaire (transport des détaillants et de leurs colis).

Deux types de véhicules non motorisés circulent dans la capitale, tous deux à traction humaine: les charrettes et les pousse-pousse. La charrette permet de transporter jusqu'à 2,5 tonnes environ (charge-type de 30 sacs de riz de 80 à 90 kg) alors que le pousse-pousse est utilisé pour des chargements de l'ordre de 100 à 600 kg. Les pousse-pousse, qui forment le plus gros contingent, et les charrettes (deux roues).. La plupart des charretiers et des conducteurs de pousse-pousse sont des locataires travaillant pour le compte de gros propriétaires possédant parfois plusieurs dizaines d'unités.

1.1.1.1

Le transport par charrettes

Les charrettes assurent la quasi-totalité du transport des denrées alimentaires de grande consommation importées via Kousseri. Leurs clients sont en majorité des grossistes. Elles desservent les lignes suivantes, dont les deux premières sont les plus importantes:

- douane-Marché central et les magasins avoisinants des grossistes de l'Avenue Charles de Gaulle (un km);
- douane-Marché à mil (deux km);
- douane-marchés de Choléra, Diguél, Nouveau marché de Diguél (ce marché est situé à quatre km environ de la douane); cette dernière destination est devenue assez fréquente depuis que s'y est développée une nouvelle zone d'entrepôts de produits de première nécessité;
- plus rarement douane-Marché de Dembe (environ cinq km) et ceci, non en raison de la distance mais parce que ce marché secondaire est plus spécialisé dans les fruits et légumes et qu'il est, pour l'essentiel, approvisionné à partir du Marché central (rupture de charge).

Les charretiers réalisent de cette manière tout l'approvisionnement des grossistes des marchés centraux et des marchés des quartiers nord et nord-est. Ils effectuent, d'après nos entretiens, entre cinq et sept voyages par jour entre la douane et le centre-ville

(Marché central et Marché à mil) et deux voyages par jour en moyenne avec les marchés secondaires, transportant principalement du riz, de la farine, des fûts d'huile, des ballots de friperie, des cartons de boîtes de conserve.

Ils transportent entre 20 et 30 sacs par voyage à raison de FCFA 75 /sac de la douane au Marché central, de FCFA 100 jusqu'au Marché à mil et FCFA 150 /sac à destination de Choléra, Diguel et Dembe.

1.1.1.2

Le transport par pousse-pousse

C'est en pousse-pousse que s'effectue la plus grande partie du transport des produits vivriers et des produits manufacturés entre les deux grands marchés centraux, entre ceux-ci et les marchés secondaires (de quartier), les boutiques des commerçants des quartiers et enfin les domiciles des particuliers. Pour l'essentiel, leurs clients sont les détaillants des marchés et les boutiquiers, les particuliers n'en représentant qu'un infime pourcentage.

Fortement polarisées par les échanges entre les marchés, les concentrations les plus importantes de pousse-pousse (les «têtes de lignes») sont naturellement situées aux abords du Marché central et du Marché à mil: dans le cas du premier, ils sont répartis entre les deux ailes du marché, stationnant sur la chaussée est à hauteur des hangars des grossistes d'oignons, de fruits et légumes, et ouest devant les magasins des gros commerçants de denrées importées; quant au Marché à mil, les pousse-pousse sont regroupés sur l'Allée centrale le long des différentes zones de déchargement et de stockage des céréales locales et des tubercules. Le parc total sur les deux marchés comprend quelque 600 unités d'après le recensement effectué et complété par des entretiens menés avec les conducteurs. Le prix varie de FCFA 75 à 250 selon le poids et la distance; par exemple, le transport d'un sac d'oignons ou de riz (tous deux de 80 à 90 kg) entre les deux grands marchés du centre-ville s'élève à FCFA 100.

1.1.2

Bobo-Dioulasso

L'organisation du transport urbain de marchandises pour l'approvisionnement des marchés présente *grosso modo* les mêmes caractéristiques qu'à N'Djamena: un rôle dominant pour les TNM (ici les pousse-pousse et deux types de charrettes à bras, l'une à deux roues et la seconde à quatre roues) et un transport complémentaire mais secondaire assuré par le réseau des taxis collectifs.

Aussi ce cas est-il intéressant pour deux raisons: l'usage qui est fait des TNM par le secteur moderne «formel» qui illustre la plasticité de ce mode de transport, contrairement à la vision qui l'associe exclusivement au secteur traditionnel des marchés, et le phénomène de concurrence au sein de ce mode de transport entre les mêmes types de véhicules - les charrettes - qui a vu progressivement diminuer le marché des premières. Notons qu'ici le pousse-pousse ne charge qu'environ 200 à 400 kg, les charrettes à deux roues prennent moins d'une tonne, tandis que la charrette à quatre roues permet de charger jusqu'à 2,5 tonnes environ.

Ville moyenne de 300 000 habitants en 1990, Bobo-Dioulasso compte une quinzaine de marchés polyvalents et huit marchés spécialisés. La configuration concentrique de la ville et le réseau assez dense des marchés font qu'aucun d'entre eux ne se trouve à plus de quatre ou cinq km du Marché central, principal pôle de redistribution pour les produits vivriers et manufacturés. Il existe un marché de gros - Sikasso Cira - spécialisé dans les fruits et tubercules à environ deux km du Marché central, mais celui-ci fonctionne principalement pour la réexpédition vers la capitale du Burkina Faso, les villes du Mali et surtout celles du Niger. Les fruits et tubercules pour la consommation locale sont transportés par charrette aux différents hangars des demi-grossistes du Marché central, d'où ils repartent par pousse-pousse ou charrette vers les marchés de quartiers.

Le centre-ville de Bobo-Dioulasso fonctionne comme une vaste zone commerciale et administrative réunissant à la fois un très grand marché de plus de 6 000 vendeurs sur quelque six hectares, près de 3 000 vendeurs installés sur la chaussée des rues avoisinantes, la quasi-totalité des entrepôts des grossistes «traditionnels» de produits locaux (céréales principalement) et des importateurs (denrées et produits manufacturés), la majeure partie des administrations et services publics de la ville, les sièges sociaux des grandes entreprises, les banques, l'hôpital. Cet ensemble est compris dans un périmètre couvrant 150 hectares ayant la forme d'un triangle d'environ 1 km de hauteur et de 1,5 km de longueur dont le sommet est matérialisé par l'ancienne gare de chemin de fer, le centre par le Marché central et la base par la Mairie.

Les entrepôts et les aires de stationnement de poids lourds occupent une place importante du parcellaire. A l'étroit, ils investissent largement les emprises publiques: trois «centres de fret spontanés» ou «gares marchandises sauvages» se sont créés où stationnent les gros porteurs venus de Côte d'Ivoire,

du Mali, du Togo après avoir déchargé devant les concessions et les entreprises en attente des donneurs d'ordre. Les relations de ce centre commercial avec la gare de chemin de fer distante de moins d'un km sont aussi très fortes, en particulier avec les entrepôts sous douane et les entrepôts privés liés au fret rail-route qui y sont regroupés.

A côté de la circulation des produits - Marché central-marchés de quartiers -, le réseau des transports par pousse-pousse et surtout par charrette assure donc tout ce trafic de marchandises sur de très courtes distances: des camions aux entrepôts, de ceux-ci aux gares routières sauvages ou aux boutiques des revendeurs du marché, enfin de la gare ferroviaire aux divers magasins et commerces du centre-ville. On compte, dispersés dans toute la zone, plus de 25 «parcs de stationnement» de TNM. En 1991, les conducteurs des charrettes à deux roues se plaignaient amèrement de la concurrence des autres charretiers (quatre roues) et leur avenir semblait en effet bien sombre tant leur position sur ce segment du transport non mécanisé apparaissait menacée à terme.

Le commerce non contrôlé de réexportation de la friperie et des tissus importés est une composante importante de la notoriété et du dynamisme économique des marchands de Bobo. Les tissus et la friperie transitent par la Côte d'Ivoire, sont dédouanés à la gare de Bobo, puis réexportés sur la Côte d'Ivoire par des réseaux denses de passeurs. Les magasins des plus gros importateurs grossistes de friperie et de tissus sont alignés en face du Marché central. Ces commerçants organisent le dépotage des containers sur le terre-plein de la gare et recourent aux charrettes pour le transport jusqu'à leur magasin.

Il n'est pas rare ainsi de voir à midi, à l'heure où la «descente» fait converger vers le Marché central le maximum du trafic autour du marché (beaucoup de deux roues certes), une noria de charrettes acheminer à la queue leu-leu de la gare jusqu'à leurs magasins les 10 tonnes de ballots de frites du container de ces importateurs, causant une congestion formidable de la circulation.

La réglementation indique clairement que toute livraison de poids lourds autour du marché est interdite à ces heures-là pour assurer la fluidité de la circulation. Si les transporteurs de poids lourds transportant les produits vivriers pour le compte des grossistes du marché sont verbalisés lorsqu'ils stationnent en face du marché, les importateurs qui utilisent les charrettes, eux, ne semblent pas l'être: deux poids, deux mesures!

1.2

Les modes de transport dans deux grandes villes portuaires: Conakry et Dakar

1.2.1

Conakry

Conakry - 1,2 millions d'habitants en 1990 - comprend une vingtaine de marchés polyvalents auxquels il faut ajouter une douzaine de marchés spécialisés dans les matériaux de construction, le bois d'oeuvre et de chauffage, les tissus et les produits de la pêche artisanale. La configuration géographique de cette péninsule toute en longueur fait que 14 marchés organisés et une demi-douzaine de marchés spécialisés sont implantés le long de la route nationale, le grand axe de circulation principale qui draine la partie sud du territoire. On a en moyenne sur cet axe un marché tous les deux km, le plus éloigné se situant à environ 17 km du centre-ville (Madina). La route côtière nord, partiellement goudronnée à l'époque, ne comprend que trois marchés.

C'est à Madina - le marché et le quartier - que peut s'opérer la jonction des deux grands flux de marchandises qui constituent la colonne vertébrale du système commercial de la Guinée: les flux de produits vivriers pour l'approvisionnement de Conakry et les flux de marchandises importées (riz et autres denrées de première nécessité, produits manufacturés, matériaux de construction) pour le ravitaillement de la ville et de l'intérieur du pays. Le quartier de Madina est donc le centre de fret le plus important de tout le pays et le principal centre de stockage de la Guinée. La quasi-totalité des entrepôts des grossistes importateurs en riz, sucre et farine sont regroupés le long des trois ou quatre artères au sud du marché de Madina. Les chargements destinés à l'approvisionnement de l'intérieur se font ici; de même, tous les boutiquiers spécialisés dans les denrées de la vingtaine de marchés que compte Conakry viennent s'approvisionner dans ces magasins.

Le marché de Madina est le plus grand marché de produits manufacturés de la ville; il est également le plus important marché de gros et de détail de produits vivriers.

Quelle que soit la rupture de charge le long de la route nationale sur l'une ou l'autre des autres places de gros, Matoto, Gbessia ou Bonfi, la destination finale du transporteur est toujours le marché de gros (Nyenguema) de Madina. En 1986, plus de 10 000 vendeurs ont été recensés sur l'ensemble de la zone commerciale et quelque 400 grossistes de produits vivriers.

Il existe un transport intra-urbain, strictement de marchandises, qui a ses gares routières spécifiques.

Il concerne les matériaux de construction (sable, ciment, parpaings, etc.) et tout l'approvisionnement des magasins des grossistes et des boutiquiers en denrées de première nécessité (riz, sel, sucre, farine et boîtes de conserve).

Il est organisé en quatre points de la presqu'île: deux se trouvent au barycentre des deux principaux quartiers commerçants de la ville: Conakry 1, près du port, et Matam Lido, une zone industrielle proche du grand marché du centre-ville Madina. Les deux autres sont situés aux carrefours des marchés spécialisés dans la vente des matériaux de construction: Hamdalaye, sur la route de la corniche nord et Enta sur la route nationale.

Ce transport est adapté à des quantités assez importantes (une à cinq tonnes). Il s'effectue dans de vieilles jeeps de marque soviétique (ITCU) et les camions ZIL. Il répond très exactement à la demande d'une catégorie d'utilisateurs - petits commerçants et particuliers (pour l'auto-construction) - qui ne trouvent pas d'autre offre de transport adaptée à leurs besoins sur la ville de Conakry.

Pour les produits vivriers, on observe des modes de transport différenciés suivant les axes de circulation des produits.

Les transports non motorisés (TNM) assurent la liaison entre les petits ports urbains de la presqu'île, où sont déchargés du riz paddy, du sel, de l'huile de palme, du poisson, du bois de construction (mangrove), et Madina, et entre Madina et les marchés immédiatement adjacents: ce trafic nord-sud ou sud-nord opère sur de très courtes distances (entre un et deux km) par charrettes (quatre roues) et pousse-pousse.

Le transport de produits de l'ouest (Madina) à l'est (les différents marchés de la route nationale) s'effectue sur de longues distances et quasi exclusivement par véhicules motorisés.

La circulation motorisée des produits entre les marchés est assurée par les taxis collectifs «Alakabon», les camionnettes bâchées et les minibus «1 000 kg». Les utilisateurs sont pour l'essentiel les détaillantes qui transportent leurs marchandises de Madina, ou des ports, aux marchés où elles opèrent.

La modicité des tarifs des «1 000 kg» en particulier - FG 50 la course et FG 50 le colis quel qu'il soit, alors que le taxi prend FG 100 la course et entre FG 200 et 500, voire plus selon le volume ou le colis, en fait le véhicule de choix de la petite revendeuse, bien qu'il soit aussi le plus risqué! Les accidents dus à la vétusté de ces véhicules sont quotidiens.

Le prix de transport très bas des «1 000 kg» pour la revendeuse explique le faible écart de prix de micro-détail sur tous les marchés de Conakry par rapport au marché de Madina. A cela s'ajoute le fait que les prix de Madina, de gros et demi-gros, sont aussi les plus bas, et ce quel que soit le produit.

Ainsi, un sac de riz acheté à Madina par la détaillante de Taouyah ou Tanene par exemple et vendu sur ces marchés, lui reviendra moins cher que celui qu'elle aurait pu acheter chez le boutiquier spécialisé en riz de son marché, situation dont se plaignent les boutiquiers qui ont dû, pour leur part, payer un coût de transport bien plus élevé (environ FG 300 t/kg).

1.2.2

Dakar

Le principal marché de gros de produits frais de l'agglomération de Dakar (deux millions d'habitants environ) est situé autour de la gare de Thiaroye (d'où son nom de Marché de Thiaroye-Gare) dans la commune de Pikine (dont la partie agglomérée représente un million d'habitants).

Il s'étend de part et d'autre de la voie ferrée sur une distance de 970 m et se prolonge encore sur 250 m environ le long de la route goudronnée dans le quartier qui le borde à l'est. Le marché tire son dynamisme du «parc à produits» de produits frais; il draine en effet toute la production maraîchère des grandes régions productrices du Sénégal (zones des Nyayes, du Cap-Vert, de Casamance, «jardins» de Keur Massar ou de la région des Nyayes proche). C'est effectivement cette fonction de gros qui polarise sur le marché de Thiaroye un nombre considérable de commerçants venus de toute l'agglomération. C'est un marché qui pratique les prix les plus bas, non seulement pour les légumes, mais aussi pour les produits manufacturés, d'où sa notoriété et son importance dans les réseaux de redistribution qui dépasse largement les limites de l'agglomération.

Le marché de Thiaroye compte quelque 4 500 vendeurs installés sur le marché proprement dit et 3 300 ambulants qui occupent les chaussées adjacentes ainsi que la voie de chemin de fer. Le marché de gros

(le parc à produits) rassemble entre 700 et 1 400 grossistes et courtiers, selon les saisons.

Au sud-ouest du marché de Thiaroye se trouve l'un des deux plus importants marchés au bois de l'agglomération de Dakar. Ce parc à bois est utilisé quasi exclusivement pour la célébration de cérémonies (préparations culinaires à l'occasion de baptêmes, funérailles et mariages) et, secondairement, par les artisans sculpteurs de la capitale.

Divers moyens de transport collectifs desservent le marché: l'autobus, les cars rapides, les taxis officiels et clandestins, pour absolument toutes les directions, et le Petit train bleu.

Les flux engendrés par l'activité marchande du marché utilisent des modes de transport spécifiques qui ont leurs gares routières de part et d'autre du marché et leurs destinations bien identifiées: taxis conventionnels, fourgonnettes, camionnettes «bâchées» et cars rapides, dit «cars de ramassage» pour les longues distances, de Thiaroye aux marchés de la ville de Dakar (soit entre 10 à 17 km), charrettes à cheval pour la redistribution sur les marchés de la populeuse commune de Pikine, et enfin le Petit train bleu.

Un aspect particulier de ce pôle commercial est en effet la possibilité d'accéder au coeur même du marché par le «Petit train bleu» qui est devenu le mode de transport en site propre le plus efficace de la région dakaroise, avec plus de 12 trains par jour dans chaque sens (chaque train est en mesure de transporter 240 voyageurs assis et environ 1 500 voyageurs debout). Mais le chemin de fer est non seulement le moyen de transport des banlieusards qui font la navette entre leur domicile de Pikine (Keur Massar, Malika, etc.) et leur lieu de travail à Dakar, il est aussi le support du commerce de milliers de femmes. En provenance de Dakar ou de toutes les stations de l'est comprises entre Thiaroye et Rufisque, elles se rendent au marché de Thiaroye, soit pour y vendre les poissons fumés de M'Baw et les marchandises de Casamance débarquées le mardi et le vendredi du bateau de Ziguinchor au port de Dakar, soit pour y acheter des légumes destinés à la revente sur les marchés de l'agglomération.

1.3

Les modes de transport à Madagascar: Antananarivo

La géographie des zones d'approvisionnement de la capitale malgache (environ 1,5 million d'habitants en

1991) a suscité le développement de deux grands marchés de gros de produits vivriers aux points de rupture de charge des camions et des camionnettes: le premier et le plus important, Anosibe, s'est développé de façon spontanée sur une gare routière, dans la plaine, à l'ouest de la ville, le second Andravoahangy est situé au nord-est dans la partie collinaire de la capitale. Le marché d'Isotry, situé en plein centre urbain à proximité de la gare ferroviaire, et officiellement seul marché de gros de la capitale, a perdu depuis le début des années 80 une grande partie de sa fonction de redistribution au profit des deux autres marchés de gros. Le Marché central d'Analakely au coeur de la ville n'assume plus guère un rôle de redistribution que pour la commercialisation de certains légumes verts. Il est cependant le principal marché de produits manufacturés et, avec sa foire hebdomadaire, le Zoma, il constitue un pôle commercial de quelque 9 000 vendeurs.

La circulation des marchandises pour l'approvisionnement des marchés de quartiers (la capitale malgache en compte 42) et des boutiques des quartiers est assurée conjointement par des véhicules motorisés et par les TNM.

Le transport des marchandises et des denrées alimentaires (ciment, sucre, farine, sel et riz blanc) importées et/ou distribuées par les grandes sociétés d'Etat est assuré par des véhicules hors d'âge, de trois ou quatre tonnes de CU, parfois (rarement) de sept tonnes. Ces véhicules sont regroupés dans des gares routières spécifiques proches de la gare ferroviaire et à proximité du quartier de Tsiralalanane. Les clients sont les grossistes de ce quartier et aussi les très nombreux petits épiciers des boutiques des différents quartiers qui se groupent pour louer un véhicule et organiser la livraison jusqu'à leur magasin. Le transport par ces vieux véhicules est en effet autorisé dans la journée, alors que les gros porteurs sont interdits de circulation le jour dans la ville.

En ce qui concerne les produits vivriers, les véhicules motorisés sont représentés essentiellement par les fourgonnettes 3CV. On trouve parfois des «bâchées» (pick-up) qui transportent des paysans avec leurs produits des zones maraîchères périurbaines et qui desservent plusieurs marchés.

Le parc des TNM consiste en traîneaux, charrettes, pousse-pousse et calèches.

Les traîneaux (quatre très petites roues et un plateau) sont utilisés, soit pour le transport de l'eau dans les quartiers, soit pour le transport de produits vivriers

des zones maraîchères proches de l'est jusqu'au marché d'Andravoahangy. On ne les trouve pas ailleurs.

Les charrettes (quatre roues) à traction humaine sont exclusivement rattachées au grand marché au bois près d'Isotry.

La calèche ne circule que sur une seule ligne desservant à ses deux extrémités les deux grands marchés de gros d'Anosibe et Isotry¹. Elle est utilisée par les détaillants de produits vivriers des quartiers excentrés de l'ouest et du nord-ouest de la capitale malgache.

Le véhicule par excellence du transport non mécanisé assurant le fret entre les marchés est le pousse-pousse. Haut sur patte (ses roues sont d'un diamètre plus large que les pousse-pousse africains), il peut prendre jusqu'à 500 kg de marchandises et son rayon d'action est de près de sept km. Les parcs de pousse-pousse les plus importants se trouvent à côté du marché d'Anosibe et de celui d'Analakely. On observe cependant une certaine concurrence entre les pousse-pousse et les véhicules motorisés 3CV sur le segment du marché concernant le transport de 300 à 500 kg de marchandises: leurs prix sont en effet sensiblement les mêmes. Cependant, le pousse-pousse semble bien résister: il a sa clientèle spécifique et ses réseaux de circulation qui ne sont pas forcément accessibles aux véhicules motorisés: dans les quartiers escarpés de cette ville construite sur des collines, là où la voirie n'existe plus et où les ruelles sont particulièrement étroites, le pousse-pousse s'impose comme le seul moyen de transport pour les petites détaillantes et les petits grossistes.

Il faut souligner par ailleurs que les autobus jouent un rôle important dans le transport des produits pour l'approvisionnement de tous les petits marchés excentrés des quartiers nord et est. Le centre-ville et, en particulier, le marché d'Analakely est le cœur du réseau de transport collectif urbain. C'est un facteur également de polarisation des activités et des flux sur le centre-ville.

2 Les caractéristiques du fret urbain pour la redistribution et l'approvisionnement: une approche multi-modale

Une approche en termes de circuits d'approvisionnement et de redistribution en suivant les stratégies adoptées par les usagers met en évidence la pluralité des modes de transport utilisés par les acteurs commerciaux pour pouvoir mener à bien leurs activités.

Dans le tableau 1, on a regroupé les différents moyens de transport du fret urbain en Afrique et à Madagascar² en établissant une typologie à partir des critères suivants:

- modes de transport: transport non mécanisé (TNM) et transport motorisé;
- fret spécialisé ou non (fret mixte: transport de passagers accompagnés de leurs marchandises);
- secteur du transport urbain: transport collectif de passagers ou transport de marchandises (fret urbain);
- type d'organisation: entreprises modernes et secteur artisanal;
- modes de traction.

Le transport urbain des produits pour l'approvisionnement des marchés et des petits commerçants des quartiers présente les caractéristiques suivantes:

- il est multi-modal;
- il est assuré aussi bien par le transport de passagers (collectif ou individuel) que par une organisation spécifique du fret urbain spécialisé dans l'approvisionnement des marchés et des petits grossistes;
- il a ses véhicules spécifiques et ses gares routières;
- il est organisé pour l'essentiel par le secteur artisanal.

Tableau 1

Les modes de transport du fret urbain pour l'approvisionnement des marchés dans les villes en Afrique

Modes de transport urbains Secteur du transport urbain/ organisation/ mode de traction	Transport non mécanisé		Transport motorisé	
	Fret «Mixte»	Spécialisé	Fret «Mixte»	Spécialisé
Transport passagers Entreprises modernes			Bus Train	
Secteur artisanal Véhicules			Taxis ambulants (une place) Taxis collectifs (cinq à 15 places)	
Deux roues			Zemidjan (taxis motos)	
Fret urbain				
Secteur artisanal Véhicules (0,5T- 6T)				Fourgonnettes Camionnettes Moyens porteurs 4L , 3CV, cars rapides, jeeps, bâchées, Saviem, ZIL, etc.
Energie animale (âne, cheval) (0,3T-1 ,5T)	Calèches	Charrettes		
Energie humaine individuelle (<0,180T)		Bicyclettes Pousse-pousse		
Deux roues (0,03T-1T)		Charrettes		
Quatre roues (0,3T-2,4T)		Traîneaux Charrettes		
Marche à pied: portage				

2.1

Le fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution intermarchés: un transport multi-modal

Trois grands modes de transport urbain sont en jeu: le transport motorisé, les TNM et le portage.

Il faut rappeler en effet que la marche à pied représente toujours l'un des modes de déplacement importants dans les villes en Afrique. Les données disponibles sur celui-ci sont peu nombreuses, disparates et «varient fortement suivant les méthodologies utilisées; elles nous indiquent cependant que l'on marche beaucoup dans nombre de capitales africaines³». La charge transportée à pied ne peut dépasser 30 à 50 kg pour une femme, éventuellement 80 kg s'il s'agit d'un homme; le portage s'effectue sur de courtes distances et concerne de très petits détaillants. On ignore la part du portage dans les modes de transport pour l'approvisionnement des marchés: il est probable que celui-ci sera non négligeable dans les très petites villes (de moins de cent mil habitants).

Le fret urbain est un transport routier car l'exemple du transport ferroviaire (le Petit train bleu) de Dakar reste exceptionnel aujourd'hui. Cependant, on peut penser que dans de très grandes villes africaines, les modes de transport par rail en site propre seront appelés à se développer et immanquablement seront utilisés pendant une certaine période par les détaillants des marchés.

Si les embarcations (pirogues, etc.) jouent un rôle important dans l'approvisionnement de certaines villes (Kinshasa, Cotonou, Conakry, etc.), les cas que nous connaissons concernent exclusivement le secteur amont du transport de produits à destination des grands marchés, et non pas la redistribution intra-urbaine.

2.2

Le transport intermarchés: des produits qui circulent aussi bien dans les véhicules du transport collectif des passagers que dans des véhicules spécifiques

Le transport collectif de passagers est assuré, dans les grandes villes seulement, par les entreprises modernes, généralement du secteur public et, partout, de façon majoritaire par le secteur artisanal⁴.

Le rôle des autobus dans le transport des produits intermarchés semble, d'une manière générale, marginal ou tout au moins très dépendant de situations bien spécifiques: si, dans la capitale malgache, ce

mode de transport peut être utilisé par les détaillants de quartiers très excentrés c'est, d'une part, en raison de la desserte par toutes les lignes d'autobus de la ville du marché d'Analakely (qui est aujourd'hui encore un pôle d'approvisionnement de certains produits frais), d'autre part, au prix d'arrangements tarifaires continuellement négociés avec le conducteur et à la condition que les trajets s'effectuent aux heures creuses (entre cinq et sept heures du matin au plus tard).

Le cas du Petit train bleu est à cet égard encore exceptionnel dans la mesure où les besoins des acteurs commerciaux de l'approvisionnement et de la redistribution intermarchés sont pris en compte de manière spécifique en matière de tarification (billet marché), d'horaires et d'organisation de la desserte des stations (temps d'attente pour le chargement, déchargement, volumes transportés).

L'essentiel du transport urbain de passagers est organisé par les véhicules du secteur artisanal: il s'agit des taxis individuels et collectifs. On notera dans la catégorie de taxi individuel les taxis-motos de Cotonou (ou Zemidjan) qui transportent les passagers, comme les détaillants des marchés, avec leurs colis.

L'utilisation de taxis individuels, du fait de leurs prix généralement élevés (trajet du passager plus tarifs de la marchandise), est réservée à certaines catégories de commerçants et pour une quantité limitée de marchandises⁵.

En ce qui concerne les taxis collectifs (des voitures prenant cinq passagers aux diverses camionnettes et minibus pouvant contenir 25 personnes), le fret mixte est certainement la règle générale pour ce type de véhicule dans le transport amont (paysans et commerçants de la campagne ou des villes de province se rendant avec leurs produits aux grands marchés d'approvisionnement urbains). En revanche, leur rôle dans le transport de redistribution intra-urbain est fort variable. Il dépend de plusieurs paramètres: la taille des villes et l'importance des flux de passagers, le réseau de desserte et la hiérarchisation des moyens de transport collectif, l'organisation d'un secteur spécialisé du fret urbain et le niveau économique général.

A Conakry, en 1988, dans un contexte marqué par une extrême faiblesse des revenus et du niveau de vie, les Alakabon et les «1 000 kg» - véhicules qui constituaient le bas de l'échelle en matière de transport collectif - représentaient effectivement à cette époque le moyen de transport le plus utilisé pour le transport intermarchés: ils étaient les seuls à

accepter systématiquement les détaillantes et leurs marchandises pour un prix extrêmement modique, avec en sus des risques élevés en matière de sécurité bien connus de tous les habitants de Conakry, sans compter les aléas des arrêts passagers au gré du conducteur.

Ceci étant, le transport de marchandises par les passagers dans les moyens de transport urbains classiques, taxis conventionnels et minibus, se heurte nécessairement à de multiples contraintes, de facilité (volume), de prix, de temps (nombreux arrêts avant la desserte du marché du vendeur, dans le cas des transports collectifs).

2.3

Le fret urbain de redistribution des produits et de l'approvisionnement des marchés: un secteur spécifique du transport urbain

Dans toutes les villes, on observe un secteur spécifique du transport urbain spécialisé dans le fret intermarchés et l'approvisionnement des petits grossistes.

Il a ses véhicules spécifiques, motorisés et non motorisés, et ses gares routières, celles-ci le plus souvent spontanées.

Les véhicules du transport motorisé sont les fourgonnettes (3CV, 4L, etc.), les camionnettes et pick-up (bâchées, vieilles jeeps, etc.), les moyens porteurs de trois à cinq tonnes de charge utile pour les plus courants, très rarement des plus gros porteurs (sept tonnes) comme ceux que l'on a observés à Antananarivo. Le chargement type des fourgonnettes est de quelques centaines de kg (entre 300 et 500 kg) et consiste indifféremment en produits vivriers ou en denrées alimentaires. Les camionnettes et les pick-up prennent une tonne en moyenne et sont utilisés par des détaillants organisant un transport groupé ou par de petits grossistes. Quant aux moyens et gros porteurs, il s'agit du véhicule type pour le transport des denrées alimentaires et des matériaux de construction; il faut noter qu'ils ne sont que rarement chargés à leur maximum, et que lorsqu'ils transportent plus de trois tonnes, il s'agit d'une commande groupée de plusieurs grossistes.

Ces différents véhicules sont toujours d'occasion et le plus souvent «hors d'âge». Ils ont leurs gares routières spontanées: on trouve les fourgonnettes à côté des grands marchés de gros, les moyens porteurs se regroupant à proximité de zones d'entrepôts ou dans les quartiers des grossistes importateurs, près de certains carrefours stratégiques.

Le parc des TNM comprend les bicyclettes, les véhicules à traction humaine à deux roues (les charrettes et les pousse-pousse) et à quatre roues (les charrettes et les traîneaux), enfin les véhicules à traction animale (les charrettes tirées par un cheval ou un âne, les calèches, ces dernières n'étant observées que dans la capitale malgache et en nombre infime). Les «garages» ou lieux de concentration des TNM sont en majorité situés sur les marchés mêmes ou à leur proximité immédiate. Cependant, comme on l'a relevé dans les exemples ci-dessus, les charrettes peuvent être rattachées aussi à un pôle commercial, tel qu'une douane (douane fluviale de N'Djamena), des petits ports (Conakry), un quartier de grossistes (Bobo-Dioulasso, Antananarivo, etc.).

La bicyclette, d'après certaines études, peut transporter jusqu'à 180 kg, le pousse-pousse et la charrette à deux roues prennent entre 200 et 500 kg en moyenne, voire parfois 600 kg pour certains pousse-pousse. Les charrettes à quatre roues peuvent être chargées jusqu'à 1,5 tonne. Certaines charrettes à deux roues peuvent charger jusqu'à deux tonnes; dans ce dernier cas (observé à N'Djamena uniquement), le conducteur de la charrette se fait aider par deux personnes.

Il faut noter que tant les pousse-pousse que les calèches d'Antananarivo étaient autrefois des modes de transport passagers (la calèche étant considérée comme l'autobus du pauvre et le pousse-pousse comme le taxi du paysan débarquant en ville) qui se sont progressivement adaptés aux besoins croissants de transport du fret urbain de tout le vaste secteur informel des marchés et des petites boutiques. Quant à la charrette à traction animale du Sénégal qui peut charger 1,5 tonne environ, si l'on y trouve un passager, il s'agit uniquement du propriétaire des marchandises convoyées.

On relèvera que les TNM se rencontrent dans toutes les villes, quelle que soit leur taille. Ce n'est pas un mode de transport archaïque de villes aux traditions particulières; on rappellera qu'il est particulièrement développé dans les grandes villes d'Asie. Il n'est donc pas propre à un stade de l'urbanisation ou du développement des modes de transport motorisé; bien au contraire, il coexiste avec les modes de transport motorisé et parfois même entre en concurrence avec ceux-ci sur certains trajets.

Les distances, la topographie de la ville et l'organisation de la circulation tracent des limites à son action:

- les TNM sont avant tout le mode de transport par excellence sur d'assez courtes distances (entre deux et sept km au maximum); au-delà, ils sont

relayés par les transports motorisés qui offrent alors des services plus efficaces. L'exemple de Conakry illustre cette complémentarité suivant les axes d'approvisionnement et de redistribution entre TNM (trajets nord-sud de un à trois km) et véhicules motorisés (trajets d'ouest en est de trois à 15 km);

- à Antananarivo, certains secteurs de la ville au relief accidenté lui sont plus favorables qu'à d'autres moyens de transport: dans les quartiers construits sur le haut des collines, les pousse-pousse sont les seuls moyens de transport utilisables sur de courtes distances. Sur les trajets plus longs, et en terrain moins escarpé, le pousse-pousse et le véhicule motorisé sont en concurrence. Le choix du mode de transport dépend alors, pour un prix sensiblement identique, du volume transporté, du service demandé (rapidité), des liens qui ont été noués avec tel ou tel type de transporteur;
- dans la capitale sénégalaise, la réglementation interdit aux charrettes à traction animale de dépasser les limites de la commune de Pikine (la frontière est fixée *grosso modo* à la hauteur du quartier Capa) afin d'éviter les problèmes de circulation dans le centre de Dakar; cependant, au coeur de celui-ci, le quartier des grossistes est le terrain privilégié des pousse-pousse et des charrettes à traction humaine qui assurent tout le déchargement des gros porteurs et la livraison aux magasins des grossistes, ces divers véhicules créant de considérables embarras de circulation!

Tous modes confondus, on observe que la majorité des véhicules transportent moins d'une tonne. Quant aux moyens porteurs, leur chargement est inférieur à trois tonnes, en commande groupée généralement.

Le service assuré par ces véhicules constitue bien «la face cachée du transport» dans les villes en Afrique. Mais le constat est identique sous d'autres cieux, et il paraît pertinent de citer ici les termes du problème du fret urbain dans les villes en Europe tels qu'ils ont été mis en évidence dans un article récent sur le sujet:

«Le fret urbain est tout aussi invisible au regard du droit commercial, technique et social qu'il l'est du droit public. Bien que la livraison ait une grande importance juridique, (...) on doit constater que «le fret urbain n'est pas une catégorie juridique d'activité». On ne trouve pas davantage de définition précise de l'urbain (...) que de définition du métier de transporteur urbain, dans la mesure où l'essentiel des outils et exigences

réglementaires (entrée dans la profession, nomenclature des emplois, rémunérations...) s'adresse aux plus de 3,5 tonnes. Cette limite de 3,5 tonnes est en effet le critère majeur d'une série de distinctions d'ordre social, technique, commercial, en deçà duquel il n'y a guère de salut, voire d'existence.»

Ainsi tout ce qui n'est pas 3,5 tonnes est considéré comme véhicule utilitaire léger (VUL) et, à ce titre, bien que constituant la réalité du transport de marchandises en ville (60 pour cent des véhicules/km), échappe le plus souvent aux contraintes réglementaires. «Le véhicule de fret urbain n'existe pas»⁶.

2.4

Le parc de véhicules du fret urbain, TNM et véhicules motorisés: ordres de grandeur

Les données sur le parc de ces véhicules sont, soit produites à l'occasion d'enquêtes spécifiques, soit obtenues auprès des Administrations en charge du transport et de la circulation, plus souvent auprès des Autorités locales. La règle générale étant la sous-estimation du parc de TNM et, pour les véhicules motorisés, l'absence d'informations distinguant entre véhicules de fret urbain et autres véhicules (VUL ou VL) pour les raisons évoquées ci-dessus, les données sont par conséquent rares et fragmentaires. On présentera ici quelques éléments chiffrés pour fixer des ordres de grandeur:

- à N'Djamena, les charrettes et les pousse-pousse étaient au nombre de 1 200 d'après la Mairie en 1991, mais plus du double selon la Direction des transports (2 400 unités dont on ne connaissait pas la répartition entre charrettes et pousse-pousse);
- à Bobo-Dioulasso, suivant les informations de la Mairie, les TNM immatriculés étaient environ 600 en 1989, chiffres très sous-estimés selon d'autres sources;
- à Bamako, en 1990, le Bureau de régulation de la circulation du transport urbain (BRCTU) avait immatriculé 2 912 véhicules TNM tous modes confondus (bicyclettes, pousse-pousse, charrettes à traction animale et embarcations), mais seulement 2 107 en 1993 (on ignore les raisons de cette réduction). Du fait d'une forte sous-estimation, de l'ordre de 40 pour cent selon le BRCTU et le Gouvernorat du district, le parc de TNM en réalité aurait représenté en 1993 plus de 3 000 unités, dont à peine 10 pour cent pour les bicyclettes;

- à Ouagadougou, en 1996, les chiffres de la Mairie indiquent 2 800 charrettes (à quatre roues, à traction asine et pour la distribution de l'eau dans les quartiers), les charrettes à eau en représentant près de la moitié. Ces chiffres sont également sous-estimés;
- à Antananarivo, le parc des TNM a subi une réduction drastique entre les années 1955 et 1972, passant de 2 200 à 60 unités. Une étude menée sur le secteur artisanal des TNM en 1985 constatait que leur nombre s'élevait à environ 500 à cette époque. En 1993, on a observé qu'il s'agissait d'un secteur bien vivace: sur le seul marché d'Anosibe, on comptait 300, et une étude légère du trafic urbain relevait que les TNM (pousse-pousse essentiellement) représentaient près de la moitié du trafic intérieur de la capitale malgache;
- à Dakar, en 1994, selon la municipalité de Pikine, les charrettes étaient au nombre de 300, chiffre dont on reconnaissait le peu de fiabilité. On ne connaît pas les effectifs des pousse-pousse et charrettes de Dakar-ville. Pour les véhicules motorisés spécialisés, l'estimation est plus difficile encore et seule une enquête spécifique peut apporter des éléments de réponse;
- à Conakry, en 1989, on comptait entre 15 et 30 véhicules rattachés à chacune des trois gares routières identifiées. Cependant, il n'avait pas été possible d'approfondir avec les transporteurs la question des réguliers (ceux qui acceptent la règle de l'organisation mise en place par les conducteurs) et des occasionnels dont le nombre aurait été croissant.

A Antananarivo, le nombre de moyens porteurs était très limité (en moyenne une dizaine par gare routière) et un problème identique d'identification des réguliers et des occasionnels se posait. Il s'agit là cependant de deux villes présentant des caractéristiques assez identiques du point de vue du niveau économique et des revenus de la population, capitales de pays ayant vécu une longue période d'intervention étatique dans les circuits de commercialisation et d'approvisionnement. Au Sénégal, dans un contexte marqué par un niveau de développement bien différent des circuits économiques, il faut souligner que, sur le marché de gros de Thiaroye (agglomération de Dakar, commune de Pikine), plus d'une centaine de véhicules réguliers ont été dénombrés en 1996 pour les seules gares routières officielles (organisées par les transporteurs mais reconnues par la municipalité) de fourgonnettes et pick-up (4L et 504). Le nombre de

cars de ramassage effectuant la livraison à l'abonnement des marchés de Dakar n'est pas connu, mais on peut penser qu'il doit être important d'après différentes sources et observations.

On peut comparer ces chiffres avec les effectifs des véhicules assurant le transport collectif. Deux exemples: à Lomé (environ 800 000 habitants en 1993) où l'offre de ce type de transport est considérée comme satisfaisante, on compte quelque 3 000 taxis collectifs, tandis qu'à Bamako (avec une population équivalente), où le parc total des véhicules du secteur artisanal est estimé à un peu plus d'un millier, les autobus sont moins d'une centaine, offre qui reste en conséquence fortement contrainte, même si les données officielles sont sous-estimées.

En ce qui concerne les TNM, on est certes loin des effectifs recensés dans certains pays asiatiques⁷¹! Cependant, ce rapide survol à partir des données disponibles, indique que les véhicules non motorisés comptent fréquemment plusieurs milliers d'unités dans une ville de 600 000 à 800 000 habitants, et si les chiffres ne sont pas connus avec plus de précision pour les véhicules motorisés, l'exemple d'un seul marché de gros à Dakar (il y en a d'autres, sans compter les gares routières non répertoriées) indique que dans une ville de cette taille, leur nombre peut s'élever à plusieurs centaines. Il ne s'agit donc pas d'un secteur marginal.

2.5

Un service de transport adapté à la demande du secteur informel marchand et des particuliers

Ces moyens de transport sont parfaitement adaptés aux besoins spécifiques de fret individuel des détaillantes des marchés, des petits grossistes de denrées alimentaires ou des particuliers aux faibles revenus. Si les commerçants forment l'essentiel de la clientèle régulière, les citoyens sont aussi des usagers fréquents pour le transport de produits de première nécessité (sacs de riz et bidons d'huile) et pour tous les objets encombrants et volumineux, en particulier les matériaux de construction (l'auto-construction étant un aspect fondamental de l'économie des citoyens). Le transport par camion, qui pourrait être assuré par les entreprises de la place, est en effet inaccessible à ces différentes catégories d'utilisateurs en raison de son coût élevé et, en ce qui concerne les commerçants, parce qu'il ne possède pas la souplesse nécessaire pour fournir les services répondant très exactement à leurs contraintes spécifiques.

En choisissant le transport par charrette, pousse-pousse ou véhicule spécialisé motorisé, les usagers commerçants bénéficient en effet de plusieurs services essentiels:

- une économie des frais de manutention (les opérations de chargement et déchargement sont assurées par les conducteurs et leurs aides, que ce soit dans le cas des TNM ou des véhicules spécialisés);
- des possibilités de groupage de marchandises entre plusieurs commerçants;
- une variété de véhicules et par conséquent des types de chargement qui correspondent exactement aux volumes traités et aux capacités financières des clients;
- une disponibilité sur les lieux de travail et dans les quartiers les plus difficiles d'accès (TNM);
- une personnalisation des relations;
- une organisation de la livraison qui libère le commerçant de l'obligation «d'accompagner» sa marchandise: elle est livrée à heure dite et au lieu-dit (tournée de ramassage des cars rapides, livraison par les charrettes, les pousse-pousse, etc.).

2.6

Les coûts du service transport urbain de marchandises pour les usagers

Dans le cas des TNM et de tous les véhicules motorisés de faible charge utile (4L, 3CV, etc.), il existe une série de prix fixés à l'unité en fonction du poids type du produit (sac de riz, panier de légumes de 25 kg, etc.), les moyens porteurs fixant leurs tarifs à la tonne. Les prix varient suivant la distance et le volume chargé, d'où l'intérêt du groupage, mais aussi - en particulier pour les TNM - suivant les périodes (périodes creuses ou non), l'état de la concurrence des «irréguliers», les besoins financiers des conducteurs (début ou fin de journée) et les relations tissées avec le client (statut d'abonné, client occasionnel).

Des coûts de transport ramenés à la tonne-kilométrique pour des chargements types suivant les véhicules sont présentés au tableau 2.

A l'exception des coûts du transport par pousse-pousse et charrettes dans les trois villes sahéliennes, l'intérêt du tableau 2 ne réside pas tant dans la comparaison des niveaux de prix d'une ville à l'autre pour un type de véhicule donné (les tarifs étant exprimés en trois devises différentes), mais dans les rapports

qui peuvent être établis au sein d'une même ville entre les prix des différents moyens de transport.

Pour les pousse-pousse et les charrettes (l'essentiel du parc des TNM), on relève que les prix du transport sont sensiblement identiques d'un type à l'autre dans les trois villes sahéliennes: les coûts ramenés à la t/km pour des chargements moyens de 0,2 tonne (pousse-pousse) et de une tonne (charrette quatre roues) s'élèvent entre FCFA 400 et 1 200 selon le trajet (de deux à cinq km) à N'Djamena et à Bobo-Dioulasso (avant la dévaluation) et entre FCFA 300 et 2 000 à Dakar (trajet de deux à 10 km).

Dans chacune des villes considérées, il n'y a pas de grandes différences entre les coûts moyens des véhicules motorisés et ceux des TNM, de charge utile équivalente (4L, 3CV) et pousse-pousse, bâchées et charrettes. Tout au plus peut-on relever une légère majoration du prix moyen du transport des TNM par rapport à celui des véhicules motorisés (différence en relation avec les courts trajets d'action et les faibles quantités transportées de la majorité des TNM, deux critères de prix élevé du transport).

Dans les transports motorisés, la loi du rendement décroissant propre au transport de marchandises joue pleinement: les prix des moyens porteurs sur 12 à 15 km pour un chargement d'une à deux tonnes sont les plus bas de l'ensemble des prix des différents véhicules (Conakry et Antananarivo).

Il faut cependant souligner les tarifs particulièrement bas pour les petites quantités transportées sur de longues distances (une quinzaine de km dans les deux cas) par les transports collectifs de Conakry (les Alakabon et les «1 000 kg») et par le système des abonnements aux cars de ramassage de Thiaroye sur la ligne de Thiaroye-Castors à Dakar respectivement (FG 80 et FCFA 100 la t/km).

En définitive, le choix effectué par les commerçants entre les différents moyens de transport dépendra certes de leurs coûts (en particulier le choix entre les taxis conventionnels et les autres moyens de transport), mais aussi et surtout de la quantité de marchandises à transporter, de la distance et du type de desserte du marché de destination (comme à Dakar où certains grands marchés sont desservis suivant une périodicité régulière par des cars de ramassage), de la rapidité avec laquelle le commerçant souhaite être livré (choix entre motorisé et non motorisé sur un même trajet, comme à Antananarivo), de telle sorte que l'on constate une réelle fragmentation du marché du transport, chaque type de véhicule étant dominant sur un segment de

Tableau 2

Les coûts du fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution alimentaires en Afrique et à Madagascar

FCFA/FMG /FG/t/km

Mode de transport	Motorisés				Non motorisé					
	Fourgonnette 4L, 3CV	Bâchée	Taxi collectif	Camion Car de ram.	MGP, ZIL 3T, 7T	Bicyclette	Pousse- Pousse	Charrette 2-4 roues	Charrette chevaux	Calèche
Ville										
Dakar	300-1 700	400-2 000	200-1 000	100- 1 000			500-1 500	370-1 500	300-2 000	
N'Djamena							500-1 400	400-1 200		
Bobo-Dioulasso					200-700			800-1 200		
Conakry			80-1 000		90-500		500-1 000	500-900		
Antananarivo	900-1 200	500-1 200								500-700

marché pour un trajet donné, un type de marchandise transporté et une catégorie d'utilisateur⁹.

On mentionnera que si le service transport de marchandises est organisé de façon à répondre parfaitement à la demande des commerçants et des particuliers, il reste pour les détaillants des marchés le problème quotidien d'assurer leur propre transport entre leur domicile et le marché d'approvisionnement et entre celui-ci et leur marché de vente habituel. Les dépenses occasionnées par ces trajets peuvent être aussi élevées, voire plus que celui du fret.

3 **Des services méconnus et insuffisamment reconnus par les Autorités: constats et pistes de réflexion**

En conclusion de ces quelques données sur le secteur très particulier du transport urbain de marchandises en Afrique, différentes interrogations et pistes de réflexion demandent à être soulevées relatives à la manière dont sont considérés ces acteurs essentiels de l'approvisionnement des villes, la politique qui est suivie à leur égard, la prise en compte de l'importance de leur rôle et les mesures qui pourraient être engagées afin d'améliorer les services qu'ils offrent.

3.1 **Une méconnaissance généralisée**

Le premier constat que l'on peut faire est l'ignorance générale du fonctionnement et de l'organisation des acteurs du fret urbain dans les villes africaines. Nous avons eu l'occasion de relever que cette méconnaissance n'était pas propre à ce continent, et que si le fret urbain fait l'objet en Europe aujourd'hui d'un intérêt croissant, il s'agit là d'un phénomène récent⁹. Il y a donc un premier effort d'investigation à conduire afin de parvenir à une meilleure connaissance de ce secteur et de ses contraintes.

3.2 **Un secteur qui a cependant une existence fiscale**

L'existence de ces acteurs n'est pas inconnue des Autorités et ce à un double titre: d'une part, les conducteurs paient dans leur majorité une patente¹⁰ et, celle des TNM étant perçue par les municipalités, elle représente parfois un montant non négligeable de recettes directes; en outre, parmi les propriétaires de ces moyens de transport (TNM comme véhicules motorisés), on trouve bien souvent des fonctionnaires¹¹.

3.3 **Le transport pour l'approvisionnement des marchés: intéresser les Autorités locales directement concernées**

Hormis cet aspect fiscal, la politique des Pouvoirs publics en matière de transport urbain (sous toutes ses formes) consiste, pour l'essentiel, en mesures techniques, de police et de réglementation de la circulation, politiques qui se caractérisent simultanément

ment par un réel laisser-faire et une grande rigidité¹². Il faut reconnaître que les priorités sont ailleurs: les problèmes cruciaux du transport collectif urbain, ceux relatifs à la congestion des centres-villes due à la concentration des entrepôts des grands grossistes, mobilisent les cadres supérieurs des Administrations et les études d'expertise (mode de transport en site propre, gares routières, ports secs, plate-forme de distribution, etc.). Cependant, l'importance de ces problèmes appelle des mesures et des décisions du ressort des Autorités centrales.

Or, les questions relatives au fonctionnement des marchés et à l'approvisionnement des habitants sont, par excellence, le domaine de la politique locale et on sait qu'aujourd'hui elles ne laissent pas les Autorités municipales indifférentes. Il y a donc là matière à la «re»-définition du rôle des Autorités locales dans ce domaine, d'abord par une meilleure connaissance et identification des besoins spécifiques du secteur artisanal du fret urbain, ensuite par un accompagnement de son développement.

Cet accompagnement devrait se traduire en priorité de trois manières:

- une concertation avec les acteurs;
- la prise en compte des besoins en matière d'emplacements et de parkings spécifiquement prévus pour les opérateurs de transport assurant l'approvisionnement et la redistribution intra-urbains, non seulement à l'occasion de projets de réaménagement de marchés, mais aussi d'une manière générale sur le territoire de la commune;
- une réglementation et une fiscalité mieux adaptée.

3.4

La prise en compte du rôle joué par les TNM comme mode de transport durable

Dans le cas précis des TNM, l'attitude la plus couramment rencontrée auprès des Pouvoirs publics est celle d'une relative tolérance (se traduisant par une réglementation minimale). Elle s'appuie sur la conviction que ces modes de transport archaïques sont appelés à disparaître progressivement avec le développement de moyens de transport modernes motorisés.

Il nous paraît important à cet égard de mettre en évidence le rôle structurel occupé dans le fret urbain par le transport non motorisé. Le contexte économique actuel - coûts croissants des véhicules à moteur et du

carburant après la dévaluation, développement du secteur informel urbain marchand, en particulier dans le domaine de la redistribution alimentaire comme principale activité de survie en ville -, loin de le faire disparaître dans un futur proche, organise au contraire les conditions de sa pérennité en Afrique¹³. Il est donc doublement «durable», dans son aspect temporel et dans le sens qui est donné aujourd'hui à la notion de durabilité en parlant des modes de transport urbains (non coûteux, simple, pérenne, auto-reproductible, équitable, propre et socialement acceptable¹⁴).

3.5

Une approche globale du fret urbain en Afrique

Les situations que nous avons décrites montrent amplement que transport motorisé et transport non motorisé se complètent et que seule une approche multi-modale peut rendre compte de la réalité du fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution alimentaires dans les villes en Afrique.

De même, il faut envisager une mutation progressive de ces circuits marchands sous l'effet de plusieurs facteurs:

- une demande des consommateurs urbains en faveur d'une meilleure qualité des produits;
- un développement des réseaux de la distribution intégrée (grandes et moyennes surfaces en libre service);
- de nouveaux équipements, tels les marchés de gros, permettant une plus grande spécialisation des commerçants et une augmentation du volume d'affaires traité par certains d'entre eux, etc.

La réflexion sur les modes de transport du fret urbain devra nécessairement s'appuyer sur une approche globale qui tienne compte des besoins, tant des entreprises modernes que des acteurs du transport artisanal et de ceux des marchés. Jusqu'à présent, force est de constater que ces deux derniers ont été peu entendus.

Liste des notes

1. Vertes et rouges, délavées, tirées par deux chevaux étiques, le toit couvert de «sobika», les calèches sont les véhicules les plus anachroniques d'Antananarivo. (...) Leur activité se limite aux transports des revendeurs de légumes ou des maraîchers entre Anosibe et Isotry. Il semblait en 1980 que les calèches devaient disparaître; les autobus urbains étaient neufs, les calèches délabrées et les pousse-pousse pouvaient aussi charger une personne et quelque paniers. Mais les tarifs des pousse-pousse ont monté comme ceux des fourgonnettes. L'autobus du pauvre, toujours encombré de paniers et toujours seul sur son marché étroit, a donc bien profité de l'expansion du marché d'Anosibe. Chacune des 16 calèches recensées fait quatre rotations par jour entre le grand marché d'Anosibe et Isotry. Elles transportent en moyenne 10 passagers et 250 kg de marchandises» (POURCET, 1985).
2. Il s'agit des villes citées en exemple dans la première partie (Bobo-Dioulasso, N'Djamena, Conakry, Dakar, Antananarivo), de villes dont nous connaissons les modes de transport intermarché (Cotonou, Ouagadougou) et de celles pour lesquelles nous disposons de quelques données sur le sujet (Bamako, Ziguinchor) à partir d'études.
3. Ainsi à Bamako, suivant les résultats d'une enquête récente, la marche à pied assure plus d'un déplacement sur deux; à Lomé, des données plus anciennes font apparaître que le tiers (32 pour cent) des déplacements se font à pied; Ouagadougou, du fait de la domination des deux roues (bicyclettes et cyclomoteurs), est une des rares exceptions à la règle générale. Voir: chap. 1 in GODARD et POCHET, 1995; ARETRANS, 1995; GARCIA-ORIOU, 1993; CUSSET et SIRPE, 1994.
4. Entre 57 et 95 pour cent du transport collectif pour la plupart des villes en Afrique, à l'exception de Kinshasa (44 pour cent) et surtout d'Abidjan (25 pour cent) (estimation 1989), cité par B. MANDON ADOLEHOURNE in *Les transports dans les villes du Sud* op. cit, citation extraite de X. GODARD et P. TEURNIER «*Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*», Redéfinir le service public, Karthala, INRETS, 1992.
5. Tout passager est autorisé à emporter avec lui gratuitement un bagage; dans le cas d'un commerçant accompagné de sa marchandise, le conducteur fixe, en plus du tarif passager, un prix pour le volume transporté. Il peut aussi refuser de prendre le commerçant s'il juge que sa marchandise est trop volumineuse.
6. La face cachée du transport: le fret urbain (DUFOUR, 1996).
7. «In Bangladesh, the cycle rickshaw fleet is estimated to grow from two-thirds of a million in 1988 to over one million by 2000. More than three-fourth of Bangladesh's cycle rickshaws are in urban areas. They account for a major share of urban freight movement in many Asian Chinese, Indian and Pakistan cities. Of all land-transportation in Bangladesh, NMVs produced 60 percent of all passengers-km and 36 percent of freight ton-km in 1985. Annually, each urban bicycle rickshaw accounted for 32 810 passengers-miles and carried 94 ton-miles of goods», *Bicycles and cycle rickshaws in Asian cities: issues and strategies*, M.A. REPLOGLE in GODARD, 1994.
8. C'est précisément la raison pour laquelle, lorsqu'il y a concurrence entre deux véhicules au sein du même mode de transport dont les clientèles et les chargements types sont assez semblables, on assiste à la disparition de l'un des deux (comme à Bobo-Dioulasso dans le cas des charrettes deux roues).
9. Il est particulièrement intéressant de citer encore une fois l'article de Diagonal car la démarche proposée correspond très exactement à celle qu'il faudrait engager en Afrique: parlant du programme national pluriannuel «Transport de marchandises en ville lancé en France en 1994», l'auteur souligne que «ce programme est orienté prioritairement vers les collectivités publiques pour leur donner des outils d'action et d'évaluation. Il vise à construire une démarche d'analyse des flux logistiques urbains dans leur ensemble dont l'intérêt ne soit pas tant centré sur les flux eux-mêmes que sur les activités génératrices de ces flux, soit la «compréhension en vue de leur meilleure maîtrise des flux et trafics urbains de personnes et de marchandises engendrés par l'activité économique des villes». Le terme compréhension indique qu'il s'agit moins dans un premier temps d'étudier des mesures concrètes que d'inventer des méthodes d'analyse et de pallier l'absence quasi totale de données et de descriptions raisonnées.

10. ... et, comme pour tous les transporteurs, de très nombreuses amendes de police. Les transporteurs motorisés paient en outre, bien sûr, les différentes taxes sur les véhicules, sans compter les taxes indirectes sur le carburant.
11. Il s'agit là d'une situation bien connue dans le cas des transports collectifs et des taxis individuels, mais on l'observe également en ce qui concerne les TNM et les véhicules spécialisés. Dans tout le secteur artisanal du transport, les transporteurs se répartissent entre locataires et propriétaires. Cf. par exemple le cas des TNM de Bamako où, suivant l'étude réalisée en 1995, les locataires représentaient 63 pour cent de l'échantillon étudié.
12. cf. «*Les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif urbain*», B. MANDON-ADOLE-HOUME in GODARD, 1994.
13. Sans oublier de mentionner que les TNM représentent l'une des activités d'intégration économique des migrants en milieu urbain, et que les différentes activités induites par ce mode de transport (construction et entretien des véhicules) sont une source d'emploi non négligeable.
14. Sans oublier de mentionner que les TNM représentent l'une des activités On peut évidemment discuter de ce dernier critère en matière de TNM; voir à ce sujet la position de M.A. Reploge à propos des pousse-pousse en Asie: «Many cities have imposed constraints on non-motorized modes of travel, particularly cycle rickshaws, claiming these cause congestion or unfairly exploit human labor, or that they represent backwardness. Far more degraded labor conditions are sadly overlooked by these same Authorities when hidden behind factory gates and in garbage dumps. The suppression of cycle rickshaws is comparable to the removal of slums and squatter settlements. Just as slum clearances destroy real housing resources for the poor, cycle rickshaw bans eliminate real transportation resources for the poor, hurting hundreds of thousands of people who frequently lack the political power to defend their mobility systems and jobs», op. cit.

Bibliographie

- ARETRANS, 1995. Les transports non motorisés de marchandises, chap. 6 in *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne, le cas du Mali*, ARETRANS, LET, INRETS, Paris.
- Barret, R., 1994. A Policy Program and Strategy for Urban Transport in the Second African Transport and Communications Decade, in *Les transports dans les villes du Sud; la recherche de solutions durables*, Kathala, CODATU, Paris.
- Cusset, J.M. & Sirpe, G., 1994. «La mobilité apportée par le système deux roues: le cas de Ouagadougou» in *Les transports dans les villes du Sud; la recherche de solutions durables*, Kathala, CODATU, Paris.
- Duquesne, B., 1985. *Le secteur informel en Afrique. Approche théorique et étude de cas, «Les Borrom-sarrette de Ziguinchor»* au Sénégal, Université Catholique de Louvain, DSE.
- Dufour, J.G., 1996. La face cachée du transport: le fret urbain; *Diagonal; Revue bimestrielle des équipes d'urbanisme*, août-octobre, Paris.
- Garcia-Oriol, G., 1993, Gestion et organisation du service des transports urbains à Lomé, CFD, Institut Français d'Urbanisme, Université Paris VIII, Paris
- Godard, X., 1994. (ss la dir. de) *Les transports dans les villes du sud; la recherche de solutions durables*, Kathala, CODATU, Paris.
- Godard, X. & Pochet, P., 1995. Introduction: le questionnement sur les transports non motorisés dans le contexte urbain de Bamako, in *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne, le cas du Mali*, ARETRANS, LET, INRETS, Paris.
- Mandon-A. B., 1994. Secteur privé et service public: résultats et perspectives. Les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif urbain, in *Les transports dans les villes du Sud; la recherche de solutions durables*, Kathala, CODATU, Paris.
- Pourcet, G., 1985. Les transports non mécanisés, in *Développement urbain du Grand Antananarivo*, II, III, IV Economie et Finances, RDM, AURA/G8/BCEOM, voir également «Les trans-

ports informels et l'approvisionnement vivrier d'Antananarivo», contribution au séminaire Nourrir les villes en Afrique subsaharienne, 1985, Paris.