

## **INSERTION PROFESSIONNELLE ET EXERCICE D'ACTIVITE DE TRANSPORT PAR MOTO-TAXI « TELIMANI » EN COMMUNE V/BAMAKO (MALI)**

Charles SAMAKE

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Faculté d'Histoire et de  
Géographie, Département de Géographie, Email : samch2005@yahoo.fr

Abdou BALLO

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Faculté d'Histoire et de  
Géographie, Département de Géographie, Email : balloabdou@gmail.com

### **RESUME**

Dans la plupart des villes africaines, la question de l'insertion professionnelle des jeunes se pose avec acuité du fait de la croissance démographique et de l'urbanisation rapide. L'objectif de l'étude vise à une meilleure compréhension des motifs de l'insertion professionnelle des jeunes et la pratique de l'activité de transport par moto-taxi « Telimani ». La méthodologie adoptée repose sur l'observation sur le terrain, la recherche documentaire et l'enquête par questionnaire. L'échantillonnage a porté sur 71 conducteurs de « Telimani », interrogés à l'aide d'un questionnaire. Ainsi, les résultats ont révélé que la jeunesse des conducteurs, car l'âge de 57,89% d'entre eux oscille entre 20 et 30 ans. Parmi eux, 66% sont mariés, contre 34% des célibataires, 32,39% sont analphabètes et 11,27% ont le niveau secondaire. L'insertion professionnelle de 80,3% des enquêtés dans l'exercice d'activité de transport par moto-taxi découlent des décisions personnelles, car cette activité est pourvoyeuse d'emploi. Cependant, 51% des conducteurs sont locataires de leur moto-taxi et certains débutent leurs activités entre 5h et 6h59 pour s'arrêter 20h à 21h59. Sur l'ensemble des conducteurs, 80,5% versent une recette journalière de 2500FCFA, 15,49% gagnent un revenu journalier qui varie entre 2000 à 2500FCFA et celui de 19,72% oscille entre 4600 à 5000FCFA. Par ailleurs, ce mode de transport constitue une réponse aux besoins de mobilité, mais reste encore peu encadré. Les autorités doivent s'impliquer davantage dans l'organisation de ce sous-secteur de transport, afin qu'il soit accessible à toutes les catégories des populations.

*Mots clés : Bamako, Commune V, Insertion professionnelle, moto-taxi, transport*

### **ABSTRACT**

In most African cities, the issue of youth employment is acute due to population growth and rapid urbanisation. The aim of the study is to gain a better understanding of the reasons behind youth employment and the practice of motorcycle taxi transport, known as 'Telimani'. The methodology adopted is based on field observation, documentary research and questionnaire surveys. The sample consisted of 71 'Telimani' drivers, who were interviewed using a questionnaire. The results revealed that the drivers are young, with 57.89% of them aged between 20 and 30. Among them, 66% are married, compared to 34% who are single, 32.39% are illiterate and 11.27% have secondary education. The professional integration of 80.3% of those surveyed into the motorcycle taxi transport business was the result of personal decisions, as this activity provides employment. However, 51% of drivers rent their motorcycle taxis and some start work between 5 a.m. and 6:59 a.m. and finish between 8 p.m. and 9:59 p.m. Of all drivers, 80.5% earn a daily income of 2,500 CFA francs, 15.49% earn a daily income ranging from 2,000 to 2,500 CFA francs, and 19.72% earn between 4,600 and 5,000 CFA francs. Furthermore, this mode of transport meets mobility needs but remains largely unregulated. The authorities must become more involved in organising this transport sub-sector to ensure that it is accessible to all sections of the population.

*Keywords : Bamako, Commune V, Professional integration, motorcycle taxi, transport*

## INTRODUCTION

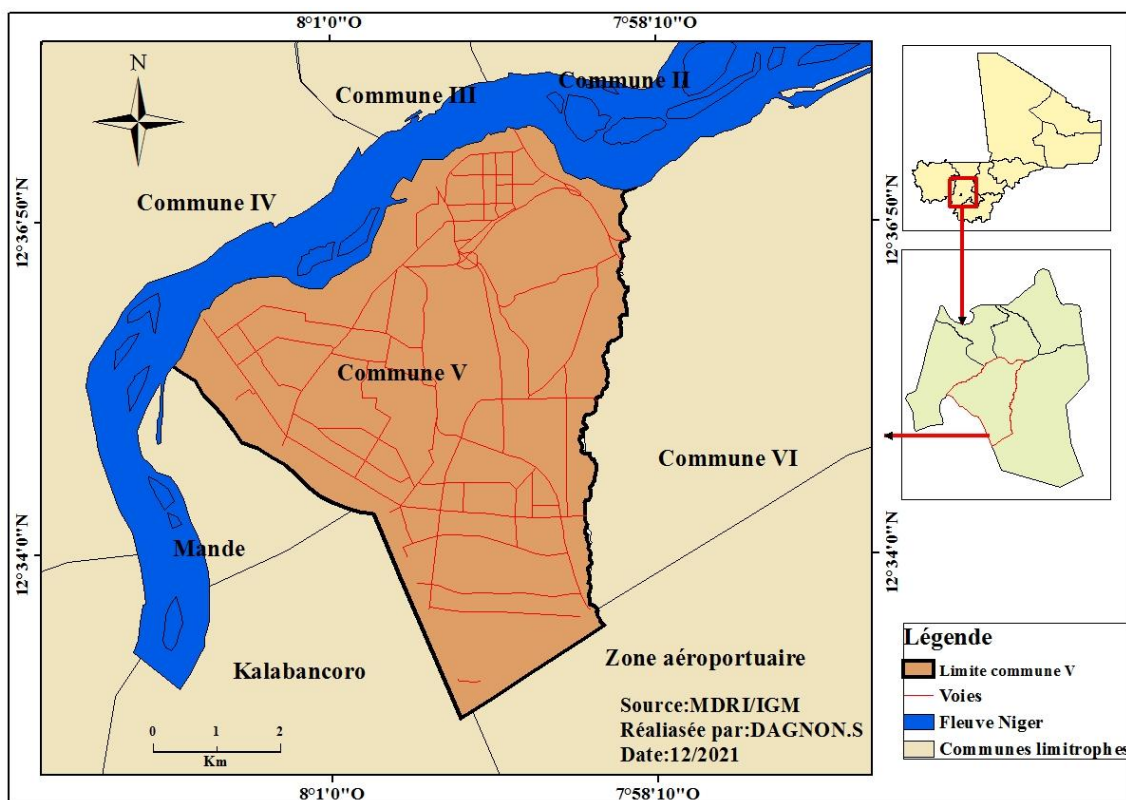
Dans la plupart des villes d'Afrique subsaharienne, la conjugaison de plusieurs facteurs (la disparition des entreprises publiques de transport urbain, crise économique et la croissance démographique rapide de la population) a redynamisé le secteur informel de transport urbain (X. Godard et I. Fantonzoum, 2002 ; S. Akmel Meless, 2017, p.691). Ce secteur est actuellement dominé par l'exploitation plusieurs formes de transport informel (minibus de 25 à 40 places, taxis collectifs de 4 à 6 places et motos-taxis « tricycle » de 4 à 8 places) qui se côtoient et qui offrent un service de transport urbain (S.P. Petnga Nyamen, et al, 2022, p.93). Cependant, le service offert par le transport en commun demeure en inadéquation avec la demande accrue de mobilité qui persiste du fait de l'urbanisation rapide (H. Mahamat, 2015 ; A. Guézéré et H. Mahamat-Hemchi, 2021, p.112). Pour combler le déficit en termes de service offert par les transports en commun (minibus, taxis collectifs, moto-taxi « tricycle »), les motos-taxis font leur apparition et jouent, de nos jours, un rôle incontournable dans la desserte des zones difficilement accessibles (I. Fofana et I. Togola, 2020, p.217). Bien qu'elles soient indispensables dans la mobilité des populations, les motos-taxis ont permis de faciliter l'insertion professionnelle des jeunes et ont contribué à lutter contre le chômage (A. Guézéré, 2017, p.1 ; G.N.A. Djossou, 2017, p.2; K. D. Brenoum, 2008). Dans la ville de Bamako, les besoins de mobilité ne cessent de croître du fait de la croissance démographique, spatiale et de la disparition des grandes sociétés de transport public structurées qui évoluaient dans le secteur de transport urbain. Ainsi, pour combler le déficit de service offert par les transports en commun existants (minibus, taxi collectif, moto-taxi « tricycle »), les motos-taxis « Telimani » à deux ont fait leur apparition dans le secteur des transports en commun. Ces moto-taxi « *Telimani* » sont devenues populaires à Bamako du fait de leur flexibilité et de leur capacité à accéder aux zones difficilement desservies par d'autres moyens de transport en commun (A. Coumaré, 2024, p.2). Par ailleurs, certains conducteurs exercent cette activité de moto-taxi n'ont reçu aucune formation en termes de code de la route et sont souvent sources d'insécurité dans la circulation routière. Cependant, l'avènement de ces motos-taxis a permis de créer des emplois directs et indirects (N. S. Diakité et I. Fofana, 2024, p.213). Cette étude a pour objectif de contribuer à une meilleure compréhension des motifs de l'insertion professionnelle des jeunes et la pratique de l'activité de transport par moto-taxi dans la commune V du district de Bamako.

## I. METHODES ET MATERIELS

### 1. Présentation de la zone d'étude

La commune V se situe entre  $8^{\circ} 02'40''$  » et  $7^{\circ} 57'20''$  » longitude Ouest et entre  $12^{\circ}32'00''$  » et  $12^{\circ}37'20''$  » latitude Nord (Carte n°01).

Carte n°01 : localisation de la commune V du district de Bamako en rive droite du fleuve Niger



La commune V est limitée au Nord par le Fleuve Niger ; au sud par la zone aéroportuaire et de la commune de Kalaban Coro ; à l'Est par la Commune VI et le fleuve Niger ; et à l'ouest et au sud - ouest par la Commune de Kalaban- Coro. Elle couvre une superficie de  $41\text{km}^2$  pour une population estimée à 414668 habitants (RGPH, 2009), soit une densité de  $10113\text{habitants/km}^2$ . Cette population est inégalement répartie entre 8 quartiers (Quartier Mali, Badalabougou, Torokorobougou, Sema 1, Daoudabougou, Sabalibougou, Kalaban-Coura, Baco-Djicoroni) que compose la commune V. Le relief de la commune est dominé par la colline (colline de Badalabougou) qui abrite plusieurs structures universitaires. La commune V est traversée par plusieurs voies de communication (avenues de l'OUA et de la CEDEAO et d'autres voies secondaires). Dans cette commune, certaines voies dites expresses sont équipées de passerelles piétonnes et d'échangeurs qui contribue à fluidifier la circulation routière.

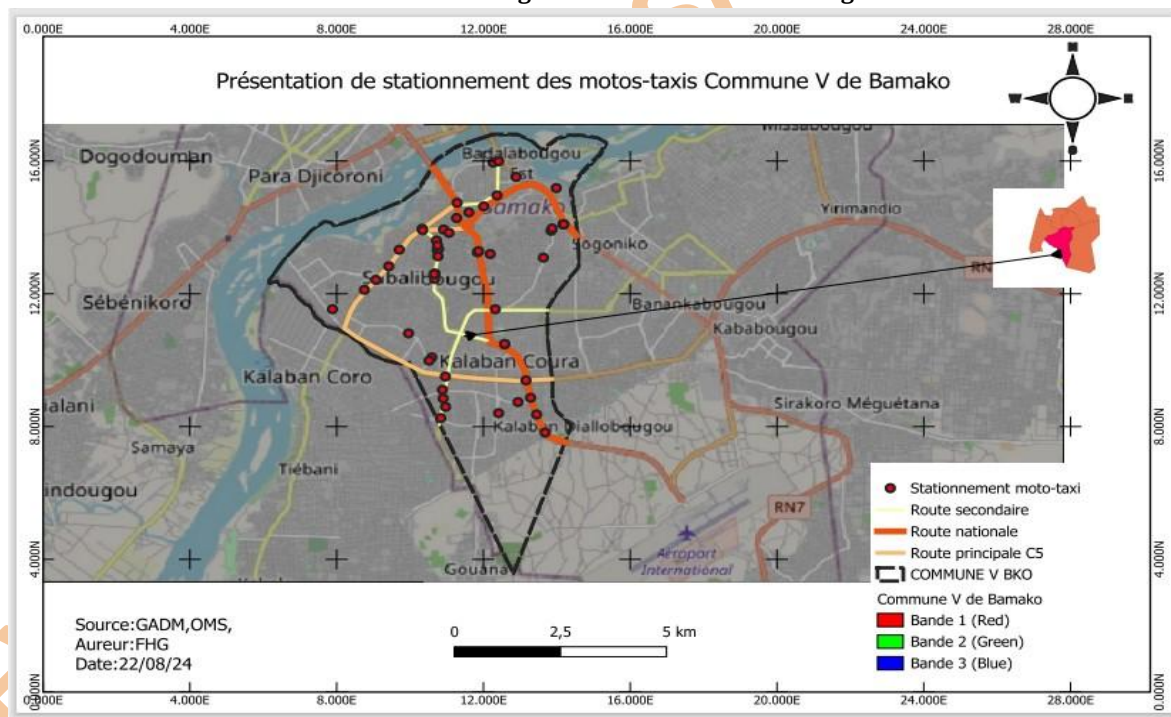
## 2. Collectes des données

### 2.1. Echantillonnage

Dans le but d'analyser les conditions de travail des conducteurs, il a été indispensable de constituer un échantillon représentatif. Pour cela, on a procédé au décompte des conducteurs sur les principales routes qui traversent la commune 5, pendant 3 jours de 8h à 10h. Ces routes ont été choisies en fonction de l'intensité de desserte par les moto-taxis.

Il s'agit des routes : l'avenue de l'OUA à partir du rond-point de Badalabougou, l'axe qui relie l'échangeur de Badalabougou au rond-point à l'intersection Kalaban Coura ADEKEN et Kalabancoro et le tronçon qui relie la zone aéroportuaire jusqu'au dernier échangeur de Badalabougou en direction du pont FADH. Autour de ces axes, il a été question de recenser et relever les coordonnées géographiques de 80 arrêts de stationnement (carte n°02) illégaux créés par les conducteurs de moto-taxi « Telimani ». Sur la base des 80 arrêts illégaux de stationnement identifiés, la méthode d'échantillonnage par choix raisonné a été adoptée. Cette méthode a permis d'obtenir un échantillon qui s'est élevé à 71 conducteurs de moto-taxi, compte tenu de leur disponibilité dans les arrêts de stationnement.

**Carte n°02 : Arrêts de stationnements illégaux des motos-taxis sur les grands axes de la commune V**



### 2.2. Observations sur le terrain

Ces observations ont permis de comprendre les conditions dans lesquelles se déroule l'activité de transport par moto-taxi pendant les heures de pointe, la gestion des flux ; l'organisation informelle des conducteurs de moto-taxi « Telimani » (coordination, hiérarchie etc.), leurs

interactions avec les usagers (la clientèle) et les Agents de la Compagnie de la Circulation Routière (CCR).

### **2.3. Outils de collecte et traitement des données**

#### **2.3.1. Outils de collecte des données**

Pour la collecte des données quantitatives, le questionnaire d'enquête par questionnaire a été élaboré puis administré auprès des conducteurs de moto-taxi « Telimani ». Ce questionnaire a permis de collecter des informations sur les profils socio-économiques des jeunes exerçant l'activité de transport par moto-taxi « Telimani » ; les stratégies de leur insertion dans l'activité de moto-taxi ; les conditions régissant l'exercice de l'activité de transport par moto-taxi « Telimani » ; les dynamiques spatiales de transport et les impacts socio-économiques de l'activité de transport sur les jeunes et leur environnement urbain. La collecte des informations recueillies s'est déroulée durant le mois de juillet 2024.

#### **2.3.2. Traitement et analyse des données**

Après la phase du terrain, les données collectées ont été saisies à l'aide des logiciels Word et EXCEL 10. Les tableaux et graphiques établis à la suite du traitement ont été analysés et commentés.

## **II. RESULTATS**

### **1. Profils socio-économiques des jeunes exerçant comme moto-taximen**

Les conducteurs de moto taxi « *Telimani* » qui ont été identifiés sont tous des hommes parmi lesquels 1,4% ont 56 ans et plus. Les conducteurs âgés de 26 à 30 ans sont majoritaires avec 36,7%, contre 21,1% âgés de 20 à 25 ans. Ces statistiques attestent que le secteur de *telimani* est dominé par des jeunes en commune V. Parmi ces conducteurs enquêtés, les mariés sont majoritaires avec une proportion de 66%, contre 34% des célibataires. Cette situation prouve que l'activité de transport par *Telimani* est accessible à toutes les catégories sociales quelle que soit la situation matrimoniale.

L'étude a révélé que sur l'ensemble des enquêtés, 32,39% sont analphabètes, 14% ont le niveau primaire et 11,2% et 7% ont respectivement les niveaux secondaires et supérieurs. Ces statistiques attestent que le secteur de transport par *telimani* est investi à la fois par des analphabètes et les intellectuels. Ce secteur de transport est investi par presque toutes les ethnies du Mali. Mais, parmi les conducteurs interrogés, 28,1% sont des Bambara, 9,8% sont dogon et 9,8% sont Soninké. Ils sont suivis par ceux appartenant aux ethnies malinkés, sonrhäï et Bobo. La plupart de ces conducteurs (53,5%) sont les résidents de la commune V et 16,9% sont en commune VI. Par contre, 14% des conducteurs enquêtés résident dans d'autres quartiers et en dehors de Bamako sont minoritaires.



## 2. Motifs d'insertion professionnelle des jeunes dans l'activité de moto-taxi

Les résultats de l'étude ont révélé que la totalité des enquêtés ont fait leur insertion dans l'activité de moto-taxi sans avoir reçu des formations préalables. Parmi eux, 80,28% ont pris eux-mêmes l'initiative d'exercer cette activité, car elle est pourvoyeuse d'emploi (Tableau n°01).

**Tableau n°01 : Initiatives d'exercice de l'activité de transport par moto-taxi**

| Initiatives d'exercice de l'activité | Effectifs | %      |
|--------------------------------------|-----------|--------|
| Lui-Même                             | 57        | 80,28  |
| Parents                              | 5         | 7,04   |
| Amis                                 | 5         | 7,04   |
| Autres                               | 4         | 5,63   |
| Total                                | 71        | 100,00 |

Source : Charles Samaké, 2024

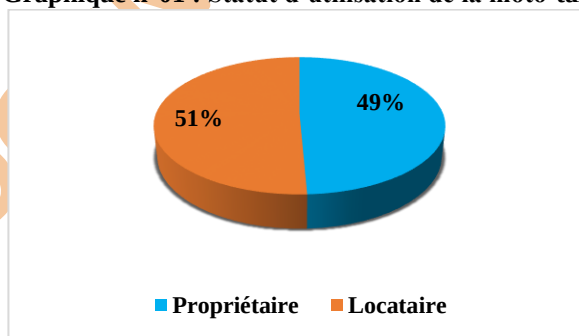
On remarque que 7% des conducteurs exercent l'activité de transport par moto-taxi sur initiatives de leurs parents afin de subvenir à leurs besoins financiers, contre 5,6% qui l'ont opté sous l'influence d'autres personnes pour se mettre à l'abri du chômage.

## 3. Conditions régissant l'exercice de l'activité de transport par moto-taxi

### 3.1. Statut d'utilisation de moto

Les résultats de l'étude ont permis de constater que 49% des conducteurs sont propriétaires de leurs motos-taxis (Graphique n°01).

**Graphique n°01 : Statut d'utilisation de la moto-taxi**



Source : Charles Samaké, 2024

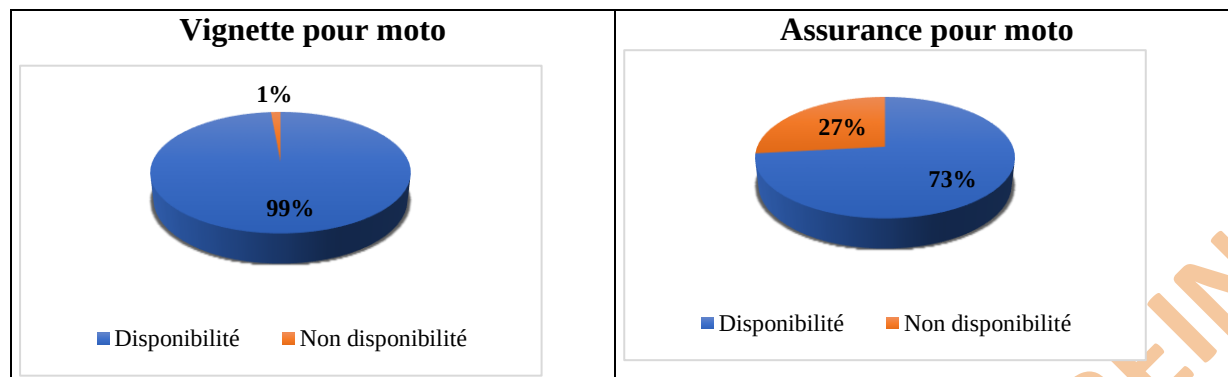
Il résulte du graphique n°01 que les conducteurs sont locataires de la moto-taxi qu'ils utilisent sont plus nombreux. Ceux-ci représentent 51% des conducteurs de moto-taxi enquêtés.

### 3.2. Disponibilité des documents de la moto-taxi « Telimani »

-Disponibilité de la vignette et assurance pour moto

Les résultats de l'étude ont révélé que 1% des conducteurs de motos-taxis n'ont pas de vignette (Graphique n°02) et 27% d'entre eux n'ont pas d'assurance (Graphique n°03).

Graphique n°02 et 03 : Disponibilité de la vignette et de l'assurance pour moto



Source : Charles Samaké, 2024

Source : Charles Samaké, 2024

Il ressort de l'étude que la grande majorité (99%) des conducteurs ont pris la vignette de leur moto (Graphique n°02). La vignette reste et demeure l'une des conditions indispensables pour la mise en circulation de moto-taxi. Il convient de rappeler que les vignettes des motos pourvues de moteur de cylindrée 125cm<sup>3</sup> et 150cm<sup>3</sup> coûtent respectivement 6000FCFA et 12500FCFA. Les résultats ont également révélé que 73% conducteurs ont pris de l'assurance pour leur moto (Graphique n°03). Il convient d'ajouter que le coût de l'assurance varie entre 15000FCFA à 17500FCFA selon les agences telles que Sabunyuma, Assurance bleue, SAHAM Assurance.

#### *Disponibilité de stationnement, de matériels d'identification et de protection*

Les résultats des investigations ont révélé que la grande majorité (61,00%) des conducteurs de motos-taxis ne possèdent pas de stationnement. Les conducteurs possédant du stationnement ne représentent que 39,00%. Or, à la Mairie du District de Bamako, l'obtention du stationnement est subordonnée à la présentation, par le propriétaire de la moto, du papier et des factures de la moto. Le coût des stationnements est estimé à 50 FCFA par jour ou par trimestre (4500 FCFA), semestre (9000 FCFA) ou annuel (18000 FCFA). La plupart (97%) des conducteurs de moto-taxi ne disposent pas de plaques d'immatriculation, de casques, de Gilet et de rétroviseurs.

## **4. Exercice de l'activité de transport par moto-taxi « Telimani »**

### **4.1. Organisation de l'activité de transport par moto-taxi**

-Horaires de travail, tarification et recette journalière

Nos statistiques ont révélé que parmi les conducteurs de moto-taxi, 31,6% débutent leurs activités, le matin, entre 5h et 6h59 et 18,3% démarrent entre 8h et 8h59. En plus, 60% des conducteurs s'arrêtent entre 20h à 21h59, et 11,6%, entre 22h et 23h59.

Les résultats de nos investigations ont révélé que les tarifs de transport de 68,3% des conducteurs de moto-taxi se situent entre 300 à 500 FCFA. Parmi les conducteurs qui travaillent

pour le compte d'un particulier, 80,5% versent une recette journalière qui s'élève à 2500FCFA, résultant du consensus entre propriétaire de moto-taxi et conducteur.

#### 4.2. Dynamiques spatiales de l'activité de transport par moto-taxi dans la commune V

-Zones à forte concentration de l'activité de transport par moto-taxi

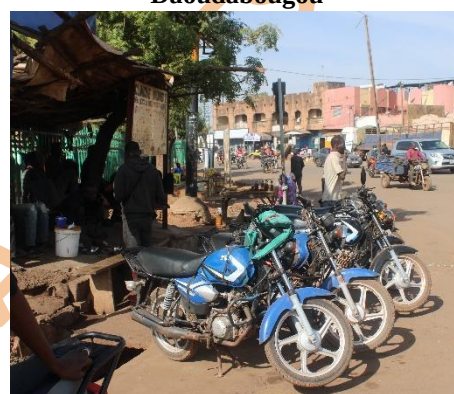
Les zones de forte concentration des conducteurs de moto-taxi sont, en général, des centralités socio-économiques, administratives, etc.

Les emprises de ces centralités font souvent l'objet d'occupation illégale entreprise par les conducteurs de moto-taxi. Les photos n°01 et n°02 présentent les images des conducteurs de moto-taxi en face de la Mairie de quartier Mali et d'une pharmacie à Daoudabougou.

**Photo n°01 : Un lieu de stationnement en face à la mairie de quartier Mali**



**Photo n°02 : Un lieu de stationnement à Daoudabougou**



Source : Charles Samaké, 2024

Source : Abdramane Ballo, 2025.

Sur les photos 1 et 2, on aperçoit deux points de stationnements illégaux de moto-taxi qui se situent respectivement en face de la Mairie de Quartier Mali et à proximité d'une pharmacie à Daoudabougou, en commune V. Ces points de stationnement anarchiques de moto-taxi se situent également aux abords des routes et des centralités relativement plus fréquentées. Cette situation d'occupation anarchique des espaces pourrait générer des contraintes à la circulation routière et à l'environnement. La photo 3 présente également un point de stationnement créé par les conducteurs de moto-taxi à Torokorobougou, un quartier de la commune V.

**Un lieu de stationnement de moto-taxi, à Torokorobougou**



Source : Abdramane Ballo, 2025.



Dans ce point de stationnement (photo 3), les conducteurs de moto-taxi ont construit même un hangar à partir des matériaux récupérés et qui constitue un repère pour la clientèle.

#### *-Affluence de la clientèle*

Pour la majorité (54%) des conducteurs de moto-taxi l'affluence de la clientèle est forte surtout aux heures de pointes (7h et 8h et entre 16h et 18h). Les principaux clients de 73,3% des conducteurs demeurent les femmes. Par contre, les hommes et les femmes sont les clients de 8,3% des conducteurs des moto-taxi.

#### *-Contraintes de l'exercice de l'activité de transport par moto-taxi*

Sur l'ensemble des conducteurs de moto-taxi, 15,5% témoignent que les contraintes qui handicapent leurs activités sont liées à l'accès difficile de certaines zones ; 53,5% ont évoqué l'imprudence d'autres usagers de la route et 31% ont mis l'accent sur les accidents de la circulation comme principales contraintes.

### **4.3. Impacts socio-économiques de l'activité de transport par moto-taxi**

Sur l'ensemble des conducteurs de moto-taxi enquêtés, 15,49% gagnent 2000 à 2500FCFA, soit 60000 à 75000FCFA par mois (Tableau n°02).

**Tableau n°02 : répartition des enquêtés selon le revenu quotidien**

| Revenu quotidien   | Effectifs | %      |
|--------------------|-----------|--------|
| Moins de 2000 FCFA | 5         | 7,04   |
| 2000 à 2500        | 11        | 15,49  |
| 2600 à 3000        | 9         | 12,68  |
| 3100 à 3500        | 7         | 9,86   |
| 3600 à 4000        | 6         | 8,45   |
| 4100 à 4500        | 1         | 1,41   |
| 4600 à 5000        | 14        | 19,72  |
| 5100FCFA et plus   | 18        | 25,35  |
| Total              | 71        | 100,00 |

**Source : Source : Charles Samaké,, 2024**

Il ressort de l'analyse du tableau n°02 que 19,72% des conducteurs enquêtés ont un revenu journalier oscillant entre 4600 à 5000FCFA, soit 138000 à 150000 FCFA par mois, contre 1,41% qui bénéficient 4100 à 4500FCFA, soit 123000 à 135000FCFA par mois.

### **III. DISCUSSION**

Cette étude a permis d'analyser les profils socio-économiques des jeunes exerçant l'activité de transport par moto-taxi ; les conditions d'exercice et les dynamiques spatiales et les impacts socio-économiques de l'activité de transport par moto-taxi « Telimani ».

Par rapport aux profils socio-économiques, les résultats du terrain ont révélé la jeunesse des conducteurs exerçant l'activité de transport par Telimani. En effet, parmi ces conducteurs

enquêtés, 36,76% sont âgés de 26 à 30 ans, 21,13% âgés de 20 à 25 ans et 16,90% âgés de 31 à 35 ans plus. Sur l'ensemble des conducteurs de telimani enquêtés, 32,39% sont analphabètes, 14% ont le niveau primaire et les conducteurs ayant les niveaux secondaires et supérieurs représentent respectivement 11,2% et 7%.

Les observations similaires sont perceptibles dans les recherches conduites par des auteurs tels que M. Fofana et M. Sangaré (2018, p.132), J-L. Woabouf Nana (2023, p.9) et Kumar, (2011, p.22) qui ont montré que dans les villes de Korhogo (Côte d'Ivoire), Bertoua (Cameroun) et Lagos (Nigeria), l'activité de transport par moto-taxi à deux-roues est largement investie par des jeunes. Dans les villes de Bertoua (Cameroun) et Cotonou (Benin), plus de la moitié des conducteurs de moto-taxi ont atteint le niveau primaire, contrairement à la ville de Lagos (Nigeria) où 70% des conducteurs de moto-taxi ont terminé le cycle de l'enseignement secondaire suivi de l'enseignement technique (J-L. Woabouf Nana, 2023, p.92, G. N. A. Djossou, 2017, p.57, A. Kumar, 2011, p.22).

Il résulte de nos investigations que 80,2% des conducteurs de moto-taxi ont pris eux-mêmes l'initiative d'exercer l'activité de moto-taxi, car elle est pourvoyeuse d'emploi, 7% sont dans la même activité sur initiatives des parents et 5,6% l'ont opté sous l'influence d'autres personnes pour se mettre à l'abri du chômage. Parmi eux, un peu plus de la moitié (51%) sont locataires de la moto-taxi qu'ils utilisent. Des observations similaires ont été faites par des auteurs tels G. N. A. Djossou à Cotonou (Benin), A. Kumar à Lagos (Nigeria), Ndiaye dans les villes secondaires (Sénégal) et A. A. Adomon et B. M. Kamenan à Korhogo (Côte d'Ivoire). À Cotonou (Benin), G. N. A. Djossou (2017, p.56) avait constaté dans son étude que 64,24% des individus ont choisi d'exercer l'activité de moto-taxi pour se mettre à l'abri du chômage et 18,82% l'ont opté à cause de sa rentabilité. Ces résultats se confirment par ceux d'une étude réalisée sur la ville de Lagos (Nigeria), 85% des individus ont choisi d'exercer l'activité de transport par moto-taxi pour se mettre à l'abri du chômage, (A. Kumar, 2011, p.22). Ces mêmes observations sont perceptibles dans les villes secondaires au Sénégal où l'absence d'opportunités d'emplois qui pousse les jeunes à investir le secteur des transports collectifs considérés comme très pourvoyeurs d'emplois (Ndiaye, 2015, p.91). Dans le même sens, A. A. Adomon et B.M. Kamenan (2023, p.59), ont indiqué que l'activité de transport par moto-taxi demeure économique à cause des emplois créés et de sa rentabilité à Korhogo, en Côte d'Ivoire. S'agissant des conditions d'exercice de transport, nos études ont relevé que, d'abord, 89,1% des conducteurs de moto-taxi ne possèdent pas de permis de conduire pour moto, 99% possèdent la vignette de leur engin, 73% sont assurés et 39% possèdent au moins une attestation de stationnement. Dans la même il a été révélé que dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire),

plusieurs acteurs (Organisation syndicale des conducteurs de moto-taxi, propriétaire de moto-taxi, et l'autorité municipale) sont impliqués dans l'organisation de l'activité par moto-taxi (N. K. Ahi, 2024, p.6). Selon l'auteur, le démarrage de l'activité de transport par moto-taxi est subordonné à plusieurs conditions, notamment la disponibilité d'une carte d'identification moyennant un somme de 4500FCFA, le paiement d'une taxe municipale à 25000FCFA, l'inscription des propriétaires de moto-taxi dans une structure syndicale reconnue par la Mairie moyennant 1000FCFA pour obtenir un macaron et un Gilet portant un numéro, à 4000FCFA. Ces mêmes conditions d'exercice de transport par moto-taxi sont perceptibles. Dans les villes de Lubumbashi et Bertoua. Dans ces deux villes, le démarrage de l'activité de transport par moto-taxi est subordonné à l'immatriculation de la moto, la possession d'un permis de conduire certifié par les écoles de formation, l'obligation d'assurance, la possession de deux casques, la possession d'une carte grise, d'un certificat de visite technique, d'une vignette, d'un stationnement, d'un gilet, d'un stationnement, etc. (A. Banza Ilunga et A. NDjéko Kalumé, 2016, p.239, J.L. Woabouf Nana, 2023, p.79).

Nos investigations ont révélé que 16,67% des conducteurs de « Telimani » débutent leurs activités entre 9h et 9h59 du matin et 5% arrêtent de travailler entre 00h et 00h59 et les tarifs de transport de 68,33% se situent entre 300 à 500FCFA. Les contraintes de 53,52% des conducteurs de moto-taxi sont liées l'imprudence d'autres usagers de la route. Ces observations sont perceptibles dans les études qui ont mis l'accent à la fois sur les plages horaires de travail des conducteurs de moto-taxi, les externalités qu'elles soient positives ou négatives. Par rapport aux plages horaires, J. L. Woabouf Nana (2022, p.118) a indiqué dans son étude qu'à Bertoua, entre 15h30 et 16h, les rues sont envahies par des moto-taxis transportant parfois trois personnes ou plus à destination des différentes structures d'enseignement scolaires. Par contre, dans leur étude, J-P. Ndamé et N. Ndadoum (2015, p.131) avait révélé que, dans la ville de Ndjamen (Tchad), 54% des conducteurs de moto-taxi exercent leur activité le matin, entre 5h et 8h du matin et entre 12h et 14h, dans l'après-midi et la nuit. Par ailleurs, à Lubumbashi (Congo RDC), l'autorité urbaine ne permet pas aux conducteurs de moto-taxi de travailler 24h/24, c'est pourquoi ceux-ci démarrent leur activité le matin et s'arrêtent à 20h30 (A. Banza Ilunga et A. NDjéko Kalumé, 2016, p.247). L'analyse sur la clientèle des motos-taxis a également fait l'objet d'étude et a été abordée par plusieurs auteurs. En effet, dans les villes de Ndjamen (Tchad), de Korhogo et Bouaké (Côte d'Ivoire), les clients des conducteurs de moto-taxi demeurent les élèves et étudiants, les commerçants et fonctionnaires (J-P. Ndamé et N. Ndadoum, 2015, p.131 ; R. Dindji et al., 2016, p.205 ; N-K. Ahi, 2024, p.5). Les résultats de nos enquêtes ont révélé que les tarifs de transport de 68,33% des conducteurs de moto-taxi se

situent entre 300 à 500FCFA. Ce tarif est supérieur à celui de Bertoua où il se varie entre 100 à 300FCFA le matin et l'après-midi (entre 5h et 21h), excepté la nuit où il se situe 200 à 700FCFA entre 21h à 5h du matin (J.L. Woabouf Nana, 2023, p.82).

## CONCLUSION

Cette étude a permis de révéler que les conducteurs de moto-taxi « *Telimani* » sont des jeunes et d'adultes avec une proportion importante des mariés et des intellectuels. Pour la majorité des conducteurs, l'activité de transport par moto-taxi « *telimani* » est pourvoyeuse d'emploi. Par ailleurs, il est indispensable de rappeler que les conditions d'exercice de cette activité laissent à désirer. En effet, il découle des résultats que certains conducteurs « propriétaires ou locataires de leur moto-taxi » ne possèdent aucun permis de conduire, aucune assurance et aucun papier administratif pour le stationnement. En plus, la plupart des moto-taxis utilisés sont dépourvus de plaques d'immatriculation de rétroviseurs, de gilets et de casques. La plupart de ces conducteurs débutent leurs activités tôt le matin et s'arrêtent aux environs de minuit. Par ailleurs ces conducteurs de moto-taxi rencontrent des difficultés liées à l'imprudence de certains d'entre eux, dans la circulation routière. Ainsi, la majorité des enquêtés suggèrent la formation des conducteurs sur le code de la route et l'implication des autorités dans l'organisation de l'activité de moto-taxi.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADOMON Abodou Athanase, et KAMENAN Brou Marcel, 2023, « Gestion locale du transport public illégal en milieu urbain : le cas des moto-taxis à Korhogo, Côte d'Ivoire ». *American Journal of Innovative Research and Applied Sciences*; vol 16, n° 02, pp: 54-60. <http://www.american-jiras.com> (consulté le 27/01/ 2025, 9h28mn)
- AHI Noel Kouadio, 2024, « Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké », *Revue Africaines des Sciences Sociales et la Santé Publique (RASPP)*, vol 6, n°2, pp : 1-14.
- AKMEL MELESS Siméon, 2017, « Impact socio-économique des « motos-taxis » sur les populations de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *International Journal of Multidisciplinary and Current Research*, vol.5, pp.690-698 [http:// www.ijmcr.com](http://www.ijmcr.com) (consulté le 25/10/2024 à 18h32mn).
- BANZA ILUNGA Aimé et NDJEKO KALUME Alexis, 2016, « Des conditions d'exercice du transport par taxi-moto dans la ville de Lubumbashi », *KAS African Law Study Library-*

*Librairie Africaine d'Etudes Juridiques*, n°03, pp : 237-254. Open Acces-  
<https://www.nomos.elibrary.de/agb>. (consulté le 20/2/2025 à 15h30mn).

BRENOUM Kouakou David, KOBENAN Appoh Charlesbor, KOUAME Kouassi Benjamin, 2008, « La ville de Tiébissou : des déplacements pédestres aux moto-taxis », *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, n° 07, vol. 1, pp134-154.

DIAKITE Niagna dite Salimatou, FOFANA Issa, 2024, « Implication des conducteurs *Nalenw* de motos-taxis dans les accidents routiers à Bamako (Mali) », *Revue Internationale Maaya*, vol 01, n° 01, juin 2024, pp.212-225.

DIAKITE Niagna dite Salimatou, FOFANA Issa, 2024, « Analyse de l'émergence des motos-taxis à Bamako (Mali) », pp : 215-232, In, Actes du Colloque International de Bamako-04 et 05 Mai 2024, Centre Africain de Recherche et d'Innovation Scientifiques (CARIS)-Université BAZO, Laboratoire Recherche en Economie Appliquée au Développement (L. READ), « *Urbanisation et crise environnementale, Enjeux de Développement en Afrique* », 334p.

DINDJI Médé Roger, DIABAGATE Abou, HOUENENOU Kouadio Denis, BROU Émile Koffi, 2016, « Émergence de taxi-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir », *European Scientific Journal*, vol.12, n°.35, pp190-208. [http// www.eujournal.org](http://www.eujournal.org) (consulté le 13/10/2025 à 10h07mn).

DJOSSOU Gbetoton Nadège Adèle, 2017, *Analyse de l'activité de taxi-moto au Benin*, Thèse de Doctorat (Ph.D), Université d'Abomey-Calavi (Benin), Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, 164 p. [http// www.publication.aercafricalibrary.org](http://www.publication.aercafricalibrary.org) (consulté le 26/01/ 2025, 13h15mn).

FOFANA Issa et TOGOLA Issa, 2020, « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) », *European Scientific Journal*, vol.16, n°17, pp : 206-223.

FOFANA Mémon et SANGARE Moussa, 2018, « A propos des accidents de la route : Analyse des facteurs associés aux accidents des moto-taxis dans le département de Korhogo », *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin (An Open Acces Internatinal, Indexed, Peer-Reviewed Journal)* Publication of East African Scholars Publisher, Kenya, vol. n°01, pp : 129-137, [www.easpublishir.com/easmb/](http://www.easpublishir.com/easmb/) (consulté le 12/06/ 2025, 23h11mn).

GODARD Xavier et FANTONZOOM Innocent, 2002, « *Urban mobility for all* ». Proceeding of CODATU Conference-Cooperation pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains, 12-15 novembre 2002, Lomé (Togo).

GUEZERE Assogba et MAHAMAT-HEMCHI Hassane, 2021, « Les transports informels dans les marges urbaines en Afrique : Une analyse à partir du rôle des motocycles dans les espaces périurbains », *Revue Espace Géographique et Sociétés Marocaines (EGSM)* n°45-46, pp.105-124.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2017, *Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques*. Togo, Forum Vies Mobiles, Carnet des Suds, Kara,13 p.

KUMAR Ajay, 2011, « Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines », Programme de politiques de transport pour l'Afrique subsaharienne



(SSATP), *Document d'analyse SSATP*, n°13, Série transport urbain, 27 p. <http://www.documents1.worldbank.org> (consulté le 11/10/ 2025, 16h04mn).

MAHAMAT Hemchi, Hassane, 2015, « Mototaxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena ». *Communication présentée à la conférence CODATU XVI (Energy, Climate and Air Quality Challenges : The Role of Urban Transport Policies in Developing Countries)*, 2-5 février 2015, Istanbul, Turquie, 13 p. Disponible en ligne : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Hassane-Mahamat-Hemchi.pdf> (consulté le 08/09/ 2025, 11h14mn).

NDAME Joseph pierre, NDADOUM Nadmian, 2015, « Possibilités et limites de l'offre de transport urbain à Ndjamena au Tchad : cas des taxis-motos et des minibus », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°02, 2015, pp : 128-135.

NDIAYE Ibrahima, 2015, « L'intégration des motos-taxis-motos Jakarta dans le transport de personnes : une solution aux problèmes de mobilité et d'emplois urbains dans les villes secondaires du Sénégal ? » *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences humaines*, N°44-45, ETHOS/Etudes de l'Homme et de la Société, Université Cheick Anta Diop de Dakar, 2014-2015, pp : 75-93.

PETNGA NYAMEN Simon Pierre, SADIO FOPA HARRY Maïpa, 2022, « Le transport artisanal dans la ville de Ngaoundéré, une activité informelle : Illégalité et légitimité », *GARI, Recherches et débats sur les villes africaines*, vol n°02, n° 01, pp : 89-119.

WOABOUF NANA Jean-Louis, 2023, *Moto-taxis et problématique de sécurité dans la ville de Bertoua 1991-2013*, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 184 p. <http://dicames.online/jspui/bitstream> (consulté le 28/01/ 2025, 6h37mn).