



HAL
open science

Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces Transports A la demande (TAD) urbain ?

Adrien Lammoglia, Didier Josselin, Roger Marcelin Faye

► To cite this version:

Adrien Lammoglia, Didier Josselin, Roger Marcelin Faye. Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces Transports A la demande (TAD) urbain ?. CODATU XV, Oct 2012, Addis Abeba, Éthiopie. pp.20. hal-01061225

HAL Id: hal-01061225

<https://hal.science/hal-01061225>

Submitted on 9 Sep 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES TAXIS
CLANDOS A DAKAR
: QUEL AVENIR
POUR CES
TRANSPORTS A LA
DEMANDE (TAD)
URBAIN ?

Adrien Lammoglia

Roger Marcelin Faye

Didier Josselin

Conférence CODATU XV

Le role de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)



CODATU

Conférence CODATU XV
« Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modéliser les villes »
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)

Les taxis clandestins à Dakar : quel avenir pour ces Transports A la demande (TAD) urbain ?

Adrien Lammoglia* , Roger Marcelin Faye , Didier Josselin*****

*Doctorant ,

UMR ESPACE 7300 CNRS , Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse, 74, rue Louis pasteur, (F) 84029
AVIGNON cedex 1, FRANCE Tel: +336 50 09 10 31 adrien.lammoglia@etd.univ-avignon.fr

**Maître de Conférences,

LTI, École Supérieure Polytechnique, BP 5085 Dakar-Fann, SENEGAL
Tél. : +221 77 536 50 20 roger.faye@ucad.edu.sn

***Directeur de Recherche,

UMR ESPACE 7300 CNRS, Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse, 74, rue Louis pasteur, (F) 84029
AVIGNON cedex 1, FRANCE Tel : +33 490162693 didier.josselin@univ-avignon.fr

Résumé

À Dakar, au Sénégal, les taxis clandestins (appelés communément *clandos*) font partie intégrale de l'offre de transport. En banlieue, leur part de clientèle est importante, car le taux de motorisation y est plus faible, la densité de population est relativement élevée, tandis que l'offre de transport est moins dense (malgré le développement récent du réseau de minibus de l'AFTU). En ville, ces taxis circulent soit sur les grands axes (ils se placent en concurrence); soit sur des trajets mal desservis par les autres modes (ils se placent alors en complémentarité). Le taxi *clando* se démarque par son bas prix (comparé à un taxi légal), son confort relatif, et sa rapidité de déplacement (comparé aux bus). Ce sont des taxis collectifs (fonctionnant avec des taux de remplissage proches de 100 %) ce qui fait leur particularité comparée aux taxis légaux et aux taxis clandestins français.

En France, le transport à la demande (TAD) a connu un réel développement depuis 10 ans. Il est aujourd'hui reconnu comme une offre de transport alternative. Un transport à la demande est organisé par une autorité organisatrice de transport. C'est un transport collectif (voiture ou minibus), qui circule seulement sur demande. Il existe plusieurs formes de TAD, et certains d'entre eux sont optimisés en fonction de divers critères (coûts, temps de trajet, etc.) pour mieux s'adapter aux besoins de mobilité.

Cet article se focalise sur les taxis *clandos*, l'enjeu étant de révéler les points forts (taux de remplissage, adaptation aux besoins de mobilité, etc.), mais aussi les points faibles (sécurité, fiabilité, etc.). Grâce à cette analyse fonctionnelle, nous montrons qu'il est intéressant de confronter leur fonctionnement auto-organisé avec les TAD français, l'objectif étant d'améliorer l'efficacité des deux modes en fonction des contraintes sociétales. La place des taxis clandestins étant aujourd'hui une question sensible pour les politiques de transport, nous proposons en conclusion des pistes de réflexion quant à la gestion de ces taxis par les autorités locales et à l'avenir de ce type de transport au sein du système de mobilité dakarais.

1. Introduction

1.1. Définitions

1.1.1. Transport informel

Le transport informel regroupe tous les services de transport destinés au public, n'étant pas régis par une autorité organisatrice de transport, ou plus largement échappant aux contrôles des puissances publiques (Godard 2002). Il existe une grande variété de transports informels dans les pays en voie de développement (Cervero 2000), mais aussi dans une moindre mesure dans les pays développés. Ces transports sont plus communément qualifiés de "clandestins". Nous ne détaillons pas ici toutes les formes de transport informel, mais il est bon d'en préciser les principales caractéristiques.

Le transport informel opère en toute illégalité, mais la tolérance des autorités publiques varie selon les pays, et selon les services. Alors que certains sont considérés comme clandestins et sont réprimandés, d'autres peuvent être tolérés, voir même reconnus comme une véritable composante du système de transport. Ce sont généralement des organisations de petite ou moyenne taille. Parfois, un propriétaire peut disposer de plusieurs véhicules, et donc employer plusieurs dizaines de personnes (chauffeurs¹, apprentis², receveurs³). Dans d'autres cas, le propriétaire emploie simplement un chauffeur, ou alors il est lui-même chauffeur. D'où la notion de transport artisanal que propose Xavier Godard dans ses travaux (Godard 2002; Godard 2008). Le transport informel est intrinsèquement flexible puisqu'il n'obéit qu'à une seule loi : celle du marché de l'offre et de la demande. La plupart de ces services se sont développés pour combler les déficits des transports publics, dans une optique de rentabilité, et parfois au détriment de la satisfaction des clients. La flexibilité est donc d'ordre spatial (organisation de la desserte), temporel (adaptation au rythme des populations), et tarifaire (négociation). Les véhicules utilisés sont toujours de petite taille (moto-cycle, voiture), à taille moyenne (mini-bus). Le remplissage des véhicules est très souvent maximum, voire même excessif. D'où la dernière caractéristique qui est que ces services sont souvent perçus comme de mauvaise qualité à cause des véhicules en mauvais état, du non-respect des réglementations, induisant une certaine dangerosité des voyages et une faible qualité de service (faible prise en compte de la satisfaction des clients (Cervero & Golub 2007).

1 Pour la plupart des transports informels, le chauffeur se limite vraiment à la conduite du véhicule. Il suit un itinéraire plus ou moins défini et il répète cet itinéraire tout au long de la journée. Le chauffeur s'arrête pour prendre ou faire descendre des clients à la demande de l'apprenti². Pour les taxis clandos, le chauffeur opère seul. Sa responsabilité est donc accrue : il définit les itinéraires, il appelle les clients, il encaisse les courses, etc.

2 L'apprenti joue un rôle majeur dans le fonctionnement d'un service. Il est chargé d'appeler les clients et de leur indiquer la destination du véhicule. Il est au contact des clients puisqu'il s'occupe du paiement, et il informe les chauffeurs des arrêts demandés. Les apprentis se situent généralement à l'arrière des minibus, agrippés à la porte (cf fig. 1). Ils descendent à chaque arrêt pour faire monter ou descendre les clients. C'est un métier très fatigant, très dangereux, et ce sont généralement des jeunes qui effectuent ce travail en attendant de devenir chauffeur.

3 Dans certains cas, il peut y avoir un receveur, en plus de l'apprenti. Le receveur s'occupe du paiement, et de la vente des tickets (s'ils en disposent).

1.1.2. Un exemple de transport informel : les taxis *clandos*

Les taxis clandestins de Dakar, communément appelés *clandos* (cf. Fig. 1) constituent un très bon exemple de transport informel. Que ce soit en banlieue ou en centre-ville, c'est un service de transport collectif, qui est encore aujourd'hui totalement illégal (ce qui n'empêche pas leur fonctionnement comme nous le verrons dans la deuxième partie). Il n'y a donc aucune entente et aucune organisation au niveau étatique malgré une tentative, sans succès, il y a quelques années, de formaliser le taxi collectif en banlieue. Ainsi, les chauffeurs n'obéissent à aucune règle particulière : ils n'ont pas nécessairement de permis de conduire, les véhicules sont rarement assurés et souvent en mauvais état. Le taxi *clando* est un service de transport artisanal. Il arrive parfois qu'un propriétaire possède plusieurs véhicules, et emploie plusieurs chauffeurs, mais bien souvent le propriétaire conduit lui-même son véhicule. Qu'il soit propriétaire ou non, le chauffeur du taxi est toujours responsable de son offre de transport, c'est-à-dire de ses itinéraires, de ses horaires, et de ses prix.

**Figure 1 : Tally Boumack à Pikine : un carrefour majeur en banlieue dakaroise
(Cliché : Adrien Lammoglia, 12/2011)**

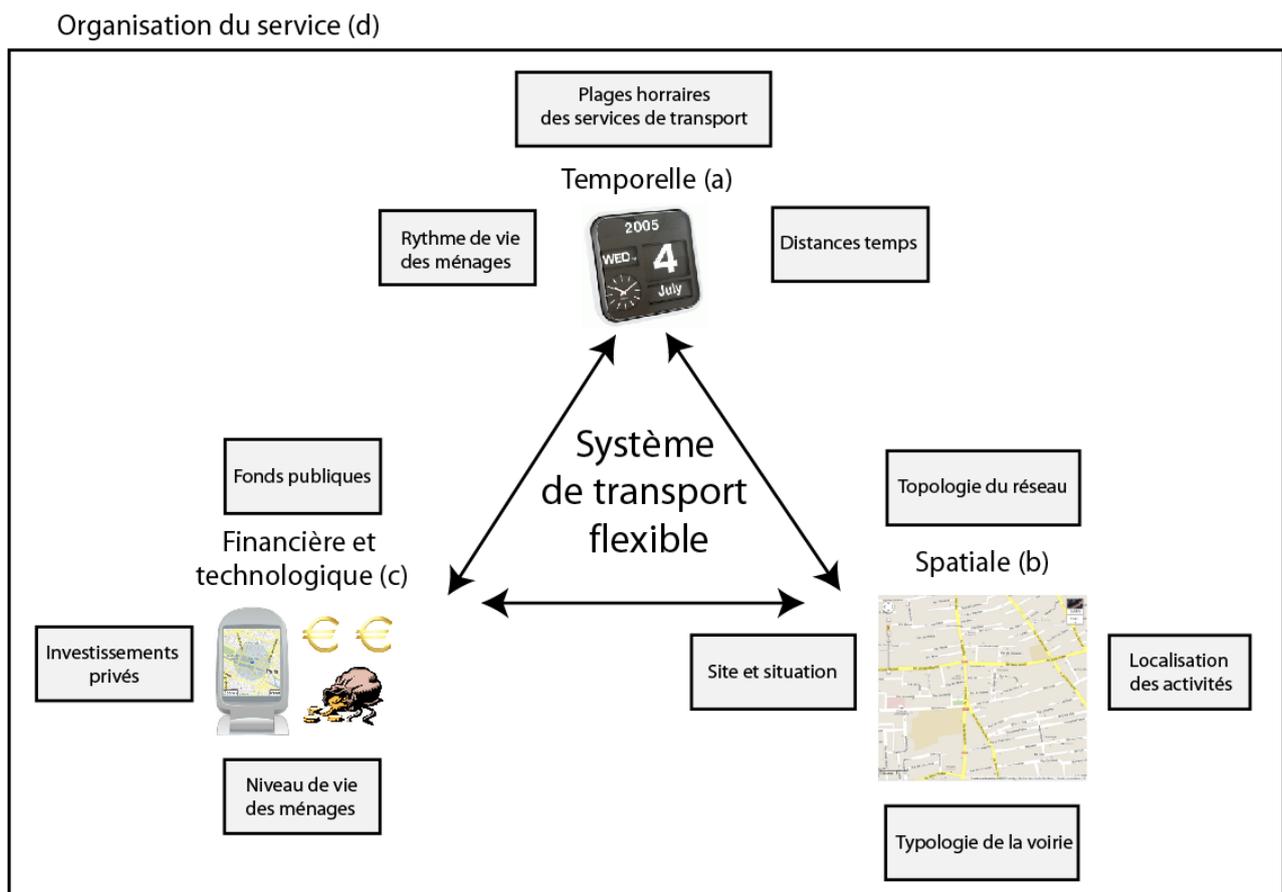


1.1.3. Transport flexible

Un transport flexible est un service capable de s'adapter à une demande de mobilité variable (E. Castex 2007). Le service peut être organisé par une autorité organisatrice de transport ou assuré par une entreprise privée. Pour s'adapter aux besoins des clients, un service flexible doit être capable de faire

varier ses tournées et ses horaires. En d'autres termes, les trajets ne sont pas préalablement définis, mais bien créés ou adaptés en fonction de la demande des clients. La variabilité s'opère à différentes granularités temporelles : sur des mois, avec un service déployé pour répondre à un besoin précis et limité dans le temps ; à la minute près comme, par exemple, les taxis qui définissent leurs tournées en fonction des réservations. La flexibilité peut aussi être abordée sous l'angle tarifaire comme c'est très souvent le cas dans les pays en voie de développement, ce qui se traduit généralement par une négociation, suivie d'un compromis entre le prestataire et le client. Cette approche n'existe que rarement dans les pays développés, où elle a été parfois remplacée par la variabilité des modes tarifaires. Par exemple, des expériences de transport flexible existent en Europe et prônent la variabilité du prix en fonction de la distance, de la qualité de service, voire des configurations de l'itinéraire, en appliquant l'adage : « le temps c'est de l'argent » (Didier Josselin & Genre-Grandpierre 2005). Dans ce cas, une perte de temps pour le client sera compensée par un prix plus faible à l'issue du déplacement. Un service de transport flexible doit donc constamment s'adapter à (a) une demande de mobilité plus ou moins organisée, mais variable dans le temps, (b) à une configuration spatiale fixe et structurante, (c) en fonction des moyens technologiques et financiers des clients et du gestionnaire. L'organisation du service (d) prenant en compte impérativement ces trois contraintes peut quant à elle être structurée par un organisme de haut niveau (AOT, collectivité, État) comme c'est toujours le cas en France, ou être auto-organisée à l'échelle de l'individu comme c'est le cas dans le transport artisanal (cf. Fig. 2).

Figure 2 : Les trois contraintes d'un système de transport flexible



1.1.4. Le Transport A la Demande

Le transport à la demande est un bon exemple de transport flexible en France. « Un transport à la demande (TAD) est un transport terrestre public (associé à un territoire et à une autorité organisatrice

de transport), collectif (visant à regrouper les passagers) et individualisé (qui n'est activé que lorsqu'un usager en fait la demande) » (Banos & D. Josselin 2000). Le transport à la demande est aujourd'hui reconnu comme une offre de transport alternative aux services de transport plus classiques tels que les bus, les tramways, etc. Dans les pays développés, il est admis que les TAD sont apparus en 1966 aux États-Unis avec la création des « demand-responsive buses » pour une zone à faible densité. En Europe, presque simultanément à son essor aux États-Unis, le transport à la demande apparaît dans les années soixante-dix, puis son développement ralentit dans les années quatre-vingt, et il connaît à nouveau un engouement à partir des années quatre-vingt-dix. Divers projets européens entre 1996 et 2005, tels que SAMPO, SAMPLUS, puis FAMS et CONNECT rendent visible son développement. Depuis 10 ans, en France, le transport à la demande a connu un réel développement, et les autorités organisatrices de transport y prêtent de plus en plus d'intérêt (E. Castex 2007). Ainsi, en France, les premiers services souples naissent dans le cadre des premiers schémas régionaux de transport en 1974, puis les contours juridiques du TAD se dessinent avec la loi d'orientation des transports intérieurs LOTI. Le décret du 16 août 1985 en précise la définition encore aujourd'hui : « *un TAD est un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret* ». Le TAD permet de répondre à plusieurs besoins de mobilité tout en minimisant les distances parcourues. On parle alors de services optimisés. Il existe de nombreux types de TAD, et des recherches en cours visent à améliorer ce service en le rendant toujours plus flexible et plus performant.

Parmi ces services, citons le Modulobus développé par le CNRS et la société Prorentsoft, mais également, dans les pays nordiques, le service Flexline en Suède et Mobirouter en Finlande, le shuttle aux États-Unis, Drintaxi à Gêne, ou encore Publicar, en Suisse. Tous ces systèmes sont relativement souples, notamment quant aux délais de réservation et à leur grande ubiquité. Ils organisent les courses en fonction de la demande, et couvrent de grands territoires ou touchent des zones parfois densément peuplées. Ils font, pour certains, appel à la haute technologie et aux systèmes de communication embarqués. Contrairement aux taxis *clandos*, ils bénéficient de toute la technologie, mais restent fortement contraints, dans leur usage, par le cadre juridique et fonctionnel de leur mise en œuvre. Toutefois, certaines sociétés privées déploient aujourd'hui des TAD hors service public dans le cadre d'activités privées ou touristiques. Ceux-ci ne peuvent pas fonctionner de façon aussi souple que les taxis (en hélant les véhicules, par exemple), et ne peuvent bénéficier d'aucun subside pour leur fonctionnement. Le marché de la mobilité dans les pays développés est ainsi beaucoup plus partitionné, montrant une certaine rigueur qui peut paradoxalement scléroser l'innovation dans les services en termes de flexibilité notamment. Voyons maintenant ce qu'il en est du contexte sociétal dakarais.

1.2. Contexte sociétal

Dakar, capitale politique et économique du Sénégal, compte 2 536 959 habitants en 2009 (ANSD 2010). Inégalement répartie autour des trois pôles principaux que sont Dakar-ville (39,9 %), Pikine-Guédiawaye (47,5 %) et Rufisque-Bargny (12,6 %), la population en forte croissance dans les quartiers périphériques subit la carence d'une offre de transport insuffisante (ANSD 2008). Avec une concentration historique de plus de 85 % des industries et de la quasi-totalité des services administratifs et financiers à Dakar Plateau (Diakaté 2007), des dizaines de milliers de personnes convergent quotidiennement vers le centre de Dakar, à bord de toutes sortes de moyens de transport (formels et informels). Ces déplacements créent une surcharge des voies de communication et, en certains endroits, des embouteillages inextricables. Aujourd'hui, on assiste à une volonté politique de décharger le centre des activités, et de donner à Dakar une organisation davantage multipolaire. La construction du nouvel aéroport international Blaise Diagne à 30 km de Dakar Plateau (APIX 2007) montre bien cette volonté de désengorger la capitale, et de favoriser l'émergence d'un pôle économique à l'extérieur de Dakar (cf. Fig. 3, *5). L'évolution morphologique des trajets et l'accroissement de l'emprise spatiale des transports informels ont permis « de révéler l'importance de la desserte de nouvelles zones, ainsi que l'existence de flux importants dont les extrémités ne concernaient pas le Plateau » (Diop 2002). On observe par exemple des flux massifs quotidiens sur la route de l'aéroport

(axe ouest-est), assurés en grande partie par les transports informels. Aussi, le tracé actuel des lignes de l'AFTU⁴ témoigne bien de cette organisation de plus en plus multipolaire.

Pour améliorer la mobilité à Dakar, l'État sénégalais a commencé à restructurer le secteur et à créer, en mars 1997, un organe de coordination des transports urbains : le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) (Godard 2002). Puis s'est ajoutée, en décembre 2000, la société privée de transport public Dakar Dem Dikk qui compte près de 400 véhicules pour 17 lignes. Le transport urbain est aussi assuré par les récents minibus de l'AFTU avec près d'une trentaine de lignes, les autocars informels (cars rapides et Ndiaga N'diaye : environ 3 000 unités), les taxis urbains jaunes et noirs (environ 5 000 unités), et les taxis clandestins (DTT 2007; ANSD 2008). Cependant, après une décennie, les voyages pendulaires de masse, généralement réalisés dans des conditions difficiles, ainsi que l'importance qu'occupe la marche à pied dans le volume des déplacements (71%) (Trans-Africa 2009), laissent apparaître la faible adéquation de l'offre de transport, à la demande de mobilité, tant du point de vue quantitatif, que qualitatif.

Figure 3 : Le réseau routier dans la région de Dakar (1 : Carrefour de Case-bah ; 2 : Poste Fann ; 3 : ESP de Dakar ; 4 : Guediawaye ; 5 : Aéroport international Blaise Diagne)



4 L'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain a pour but d'aider la reconversion des cars rapides en des services de mini-bus privés (organisé en GIE), mais formels.

1.3. Questions

Lors d'une mission d'étude des transports flexibles à Dakar, nous nous sommes aperçus que les taxis *clandos* étaient souvent considérés comme des « parasites » du système de transport. En effet, que ce soit les clients, les automobilistes ou les organes organisateurs de transport, ces taxis semblent pâtir d'une mauvaise image. Pourtant, et c'est l'hypothèse de cet article, si ce mode de transport est aussi bien ancré dans le système de mobilité dakarois, c'est certainement parce qu'il joue un rôle essentiel. En effet, il permet de transporter quotidiennement un nombre important de clients, pour des coûts avantageux, et avec une capacité d'adaptation exemplaire.

Quel rôle joue ce transport collectif informel à l'échelle de l'agglomération dakaroise ? L'objectif de l'article est dans un premier temps d'expliquer son mode de fonctionnement. Nous présentons ensuite un ensemble d'avantages et d'inconvénients en fonction du contexte sociétal. Nous expliquons en quoi ces transports sont intéressants à étudier au sein de recherches sur l'optimisation des transports flexibles, et nous les comparons avec des Transports À la Demande français. Enfin, nous discutons de l'avenir de ce service, et nous proposons des pistes de réflexion quant à une possible intégration du service dans le système de mobilité dakarois.

1.4. Démarche

Le service des *clandos* étant informel, donc illégal et réprimandé par l'état sénégalais, les données et les informations concernant les taxis clandestins sont plutôt rares. C'est pourquoi une mission de trois mois à Dakar a été réalisée, en collaboration avec l'École Supérieure Polytechnique de Dakar et le CETUD. Durant cette période, nous avons pu réaliser plusieurs entretiens, que ce soit auprès des chauffeurs de taxi, des populations ou des professionnels du transport à Dakar. Des enquêtes d'ordre qualitatif (entretiens directs), nous permettent ainsi, au fil des discussions, de bénéficier d'informations relativement précises concernant les pratiques du taxi *clando*. L'article est basé sur l'exploitation de ces entretiens.

Cette contribution s'insère dans un projet de thèse centré sur l'optimisation de systèmes de transports flexibles, dans un contexte de mobilité durable. L'originalité de nos travaux vient du fait que nous nous intéressons aux systèmes de transport africains comme des précurseurs du transport à la demande. L'idée est qu'il existe des similitudes et des différences fonctionnelles entre les transports artisanaux dakarois et les TAD français. L'objectif à terme est donc de confronter, à l'aide de simulations basées sur l'agent, les principes de fonctionnement observés, et d'évaluer leur efficacité en fonction de différents contextes de mobilité.

2. Analyse fonctionnelle des taxis *clandos*

Les taxis clandestins ne sont pas une spécialité du contexte sénégalais. En effet, on trouve un grand nombre de services informels plus ou moins similaires dans les grandes villes d'Afrique noire (Godard 2002; D'hondt 2009; Kassi-Djodjo 2010), en Afrique du Nord avec les taxis inter-cité (Boubakour & Merazga 2006; Le Tellier 2007), mais aussi en Asie (Barter 1999; Kumarage et al. 2010), et même en France (Philibert 2008; Chemin s. d.). La taille et le type de véhicules diffèrent d'un pays à l'autre. Certains services sont collectifs alors que d'autres sont plus individualisés. Néanmoins, certaines caractéristiques sont similaires comme par exemple le faible coût du trajet, la relative rapidité de déplacement, la capacité d'adaptation, mais aussi l'insécurité et de nombreuses nuisances telles que la congestion, la pollution, le désordre, etc. Dans cette partie, nous analysons en détail le fonctionnement des taxis clandestins sénégalais.

2.1. Une organisation centrée sur l'individu

Informels et artisanaux, les taxis *clandos* ne sont pas soumis à des règles d'organisation strictes.

Pourtant, comme c'est souvent le cas avec ce type de service, et contrairement à ce que l'on pouvait penser, le système est relativement bien organisé. Chaque personne (chauffeur, propriétaire, etc.) s'organise du mieux qu'elle peut dans le but de maximiser ses profits. Ce n'est donc pas un système qui fonctionne avec une organisation de haut niveau, mais plutôt grâce à la responsabilité et l'autonomie de chacun des acteurs. Nous proposons ici d'analyser l'organisation du service à deux échelles.

2.1.1. L'entreprise artisanale

À l'échelle de l'entreprise, nous avons observé trois catégories d'exploitation. Une seule personne est au minimum impliquée dans le service. Le propriétaire est le chauffeur du taxi. Les véhicules ne nécessitant pas de signe ou d'aménagement particulier, ces chauffeurs utilisent simplement leur voiture personnelle. Ce mode d'exploitation est très courant. C'est le plus souple et le plus rentable pour les chauffeurs. Certaines personnes font du *clando* temporairement, en vue de devenir *taximan*⁵ ou en attendant de trouver un autre emploi. Mais la plupart des chauffeurs enquêtés opèrent de cette manière depuis plusieurs années.

Une deuxième catégorie d'exploitation concerne les propriétaires de véhicule qui emploient un chauffeur. Les deux personnes se mettent d'accord pour garantir la rentabilité de l'investissement du propriétaire, et un salaire minimum pour le chauffeur. Généralement, le chauffeur utilise en permanence le véhicule (comme s'il le louait), et il en est responsable (entretien, essence). Le propriétaire attend simplement son versement quotidien.

Enfin, pour les exploitations de plus grande taille, trois personnes ou plus sont impliquées : un propriétaire peut acheter plusieurs véhicules et employer plusieurs chauffeurs. Ce système ne semble pas être le plus fréquent, car il nécessite de grosses capacités de financement, et il augmente les chances de rencontrer des problèmes. En dehors des chauffeurs et des propriétaires, d'autres acteurs peuvent être impliqués dans le fonctionnement des taxis clandestins. Par exemple, certains chauffeurs (non-propriétaire) emploient un chauffeur suppléant. Cette pratique permet de faire fonctionner le taxi quasiment en continu, et donc de maximiser sa rentabilité. Selon nos enquêtes, les chauffeurs cherchent à gagner assez d'argent pour payer le versement au propriétaire et le carburant, puis ils se partagent le reste. Cette pratique pourrait être considérée comme « de l'informel dans l'informel ». Elle témoigne en fait de l'importance de l'entraide au sein de la société sénégalaise, car les suppléants sont généralement des proches à la recherche d'un emploi.

2.1.2. Les « garages »⁶

Même si ces artisans du transport fonctionnent de manière indépendante, il est possible d'observer leur fonctionnement à un niveau supérieur. En effet, les chauffeurs ont l'habitude de se rassembler dans des garages. Un garage est un point de convergence et de rassemblement des taxis (point de départ et d'arrivée). La plupart du temps, ils ne sont pas matérialisés, leur espace n'est pas aménagé, et les véhicules investissent la zone, en se garant sur les trottoirs ou au bord de la route. Ces garages représentent également les points de rencontre entre les clients et les véhicules. Pour les plus organisés, le garage peut appartenir à une association de taxis. C'est le cas du garage de Case-bah situé aux Parcelles Assainies (cf. Fig. 3, *1) qui est un des plus gros carrefours modaux à la frontière entre Dakar et sa banlieue. Pour utiliser le garage, les *taximen* doivent payer une cotisation. Ils possèdent donc un compte bancaire avec des règles d'utilisation. L'argent déposé dans le compte permet d'aider les chauffeurs en difficulté (accident, panne, etc.). Les chauffeurs qui opèrent dans ces garages

5 Généralement on emploie le terme de *taximan* pour les chauffeurs de taxis jaunes et noirs (légaux)

6 Un garage de *clandos* est un espace où les véhicules se rassemblent pour attendre les clients. Ce sont donc les lieux de départ et de destination des chauffeurs et des clients. Ce sont en quelque sorte des gares routières informelles dédiées aux *clandos*. Ils sont localisés un peu partout dans l'agglomération, sur des points stratégiques du réseau.

bénéficient souvent du service des *coxeurs*⁷. Ils permettent de rassembler les clients et de les regrouper dans les véhicules en fonction de leur destination et en fonction de l'ordre d'arrivée des véhicules. Chaque fois qu'un taxi prend la route, il paye le *coxeur* (entre 50 et 200 FCFA). Les *coxeurs* sont souvent des chauffeurs sans véhicule. Ils travaillent au garage en attendant de pouvoir trouver un véhicule. L'emploi des *coxeurs* est une autre forme d'entre-aide à l'échelle des garages.

Pour les chauffeurs les moins organisés, un garage peut simplement être un arrêt pour les véhicules. Les clients savent qu'à cet endroit il y a généralement des taxis *clandos*. Les chauffeurs attendent leur tour pour embarquer les clients. Il n'y a pas de réelle coopération, mais simplement une entente entre les chauffeurs. L'inconvénient de ces garages est que si la police investit les lieux ils ne peuvent plus travailler. C'est le cas du garage de Poste-Fann (cf. Fig. 3, *2) en plein centre-ville qui est régulièrement bloqué. Les garages organisés en association ont généralement moins de problèmes avec la police, car ils sont plus structurés et mieux encrés dans leur territoire. Certains policiers investissent d'ailleurs dans les taxis clandestins ce qui permet aux conducteurs et aux garages d'être protégés.

2.2. L'emprise spatiale

2.2.1. Les itinéraires à l'échelle de l'agglomération

A priori, un taxi *clando* peut accepter une course vers n'importe quelle destination, tant que le chauffeur et le(s) client(s) s'entendent sur le prix. Ils n'ont pas vraiment de contrainte dans leur itinéraire. Que ce soit en centre-ville ou en banlieue, ils peuvent desservir n'importe quel espace, même si les autorités publiques voudraient les contenir en banlieue. Les trajets des taxis clandestins sont donc relativement étalés à l'échelle de l'agglomération. Ils opèrent là où les autres modes de transport sont insuffisants, en concurrence ; ou bien sur les routes non desservies par les autres modes, où ils sont alors complémentaires. Néanmoins, leurs itinéraires pratiqués sont relativement connus et prédéfinis, non pas parce qu'ils sont contraints, mais parce que les chauffeurs évitent le plus possible de s'engager sur des itinéraires qu'ils ne maîtrisent pas, de peur de compromettre la rentabilité de leurs courses. En effet, de nombreux imprévus peuvent arriver comme se faire contrôler par un policier, rester bloqué dans des embouteillages, rouler sur des routes en mauvais état et donc dangereuses. Au Sénégal, les imprévus sont nombreux pour les conducteurs, et il est important de rester vigilant pour éviter ce genre de problèmes.

Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le *clando* n'est pas un transport informel au sens morphologique du terme, car les itinéraires sont très récurrents et bien structurés. Autrement dit, les chauffeurs vont systématiquement chercher des lignes fixes et rentables. Il y a toujours des points de départ et d'arrivée : les garages. Les chauffeurs changent de route seulement en cas d'obligation. Les axes desservis et la localisation des garages sont bien connus par la population, ce qui est fondamental pour l'optimisation du système (cf. 2.3.).

2.2.2. La forme des tournées au niveau local

Bien qu'elle soit peu variable dans le temps, la forme des tournées diffère selon les zones desservies. L'avantage de ce transport collectif est justement de pouvoir s'adapter relativement facilement aux besoins de déplacement des citoyens. Ainsi, certains trajets, notamment en centre-ville, peuvent être très courts (moins de 10 minutes), par exemple le trajet au départ de la Poste de Fann et à destination de l'École Supérieure Polytechnique (ESP) (cf. *3 fig. 3) de Dakar. Ce type de trajet s'effectue généralement sur de petits axes à l'intérieur des quartiers, en complémentarité ou en concurrence avec d'autres modes. Dans ce cas de figure, les taxis attendent au garage que le véhicule soit plein, puis ils rejoignent le garage de destination pour déposer généralement la totalité des clients.

Les trajets des *clandos* peuvent aussi être relativement long, par exemple les taxis qui partent de Casebah (proche banlieue de Dakar) en direction de la commune de Guediawaye (banlieue lointaine de

7 « Les coxeurs sont des acteurs du transport qui officient dans les gares routières et au niveau des arrêts où ils monnayent leur service en procédant au remplissage des cars » (Seck, 2006)

Dakar cf. *4 fig. 3). Les longs trajets s'effectuent davantage sur les gros axes, et ils sont quasiment toujours en concurrence avec les autres services, qu'ils soient collectifs ou non, autorisés ou non. Au cours de ces trajets, le chauffeur peut partir du garage même si le véhicule n'est pas plein, car il sait qu'il va déposer et reprendre d'autres clients en cours de route. Les chauffeurs de Dakar appellent cette pratique la « maraude »⁸. De cette manière, les clients peuvent utiliser des *clandos* avec autant de spontanéité que les taxis légaux. Pour prendre un taxi *clando*, il suffit de se mettre au bord de la route, et de faire un signe de la main au chauffeur pour que ce dernier s'arrête pour vous prendre. C'est pourquoi leurs services sont très prisés sur certains axes de l'agglomération.

D'après nos enquêtes, même si tous les chauffeurs ont insisté sur le fait qu'ils travaillent sur des itinéraires fixes, certains d'entre eux ont aussi précisé qu'ils peuvent, en complément de leur desserte habituelle, desservir certains lieux, soit spontanément, soit pour des événements particuliers. Par exemple, un des chauffeurs de la banlieue nous a signalé qu'il passait régulièrement devant la discothèque proche du garage pour embarquer ou déposer des clients. Mais ce genre de pratique est très ponctuelle, et en général les chauffeurs ne s'aventurent pas sur des dessertes risquées, par exemple, les grands rassemblements politiques, les matchs de football, car le risque de rencontrer des problèmes est accru (présence de la police, embouteillage, émeutes et dégradation du véhicule, etc.)

2.3. Un service de transport flexible optimisé

Dans cette partie, nous proposons de relever tous les éléments de fonctionnement qui peuvent être considérés comme des principes d'optimisation du service. Nous abordons ainsi l'optimisation en fonction de différents critères.

2.3.1 De faibles coûts et une rentabilité calculée au jour le jour

Les chauffeurs de *clando* connaissent le potentiel de clients des garages, et surtout ils connaissent précisément le coût des trajets d'un garage à un autre (sauf dans le cas d'un imprévu). Les principaux frais des taxis sont les achats de carburant. Les chauffeurs ont, pour la plupart d'entre eux, tendance à acheter le strict nécessaire en carburant, ce qui les oblige à passer à la pompe plusieurs fois par jour. Ils font très rarement le plein sauf en début de journée. Un des chauffeurs enquêté nous a précisé : « Si je fais le plein et que je n'utilise pas toute l'essence c'est la station essence qui a gagné sa journée et pas moi ! ». Les chauffeurs calculent donc précisément leurs frais et leurs recettes pour garantir la rentabilité de leur travail.

Prenons l'exemple du trajet Poste de Fann/ESP qui est une ligne directe, sans arrêt et sans maraude. Le déplacement d'une voiture d'un garage à un autre est rentable à partir de deux clients embarqués (150 FCFA par client). Un chargement complet (4 personnes) permet donc de rentabiliser un aller-retour. Ainsi, un chauffeur peut faire un trajet avec le véhicule plein, puis repartir à vide au garage de départ s'il n'y a aucun client au garage de destination. Selon les chauffeurs, ils peuvent aussi démarrer la course à partir de deux ou trois clients pour ne pas trop attendre dans le véhicule (20 minutes, une demi-heure au maximum). Cela témoigne d'une certaine qualité de service ou du moins d'une certaine attention vis-à-vis du client.

Avec les taxis *clandos*, il y a très peu de négociation. Les prix sont fixes, et ce sont des prix forfaitaires, peu importe la destination. Nous avons pu observer que dans ce secteur artisanal, les chauffeurs avaient tendance à évaluer la rentabilité de leur travail à la journée. Les chauffeurs travaillent pour atteindre un objectif de rentabilité. Celui-ci peut varier selon le besoin financier du moment. Le rythme de travail est donc relativement variable, mais la majorité des chauffeurs ont tendance à se satisfaire du nécessaire. Ils arrêtent leur journée une fois que leur objectif de recette est atteint, et dès qu'ils sentent qu'ils sont trop fatigués.

8 Les chauffeurs recherchent leurs clients sur la voirie, sans utiliser de station d'arrêt (Godard 2002). Ils peuvent s'arrêter à tout moment sur le bord de la route, et n'hésitent pas à klaxonner pour interpeller les clients potentiels.

2.3.2. Des choix de tournée limitant les incertitudes et adaptés au rythme de vie des populations

Les chauffeurs privilégient toujours les trajets qu'ils connaissent et qu'ils maîtrisent. Contrairement aux taxis jaunes et noirs, les clients ont du mal à reconnaître les *clandos* en dehors de leur circuit habituel, car les véhicules n'ont pas de signe distinctif. De plus, pour être rentables les *clandos* vont être obligés de pratiquer les mêmes prix que les taxis légaux. En résumé, tous les avantages sont annulés, et le service n'est pas compétitif face à la concurrence. D'après nos enquêtes, les chauffeurs opèrent souvent dans des quartiers qu'ils connaissent très bien, soit parce qu'ils y ont vécu, soit parce qu'ils y vivent, ce qui leur permet aussi de minimiser les déplacements vers leur domicile. L'avantage de travailler dans leur espace vécu leur permet de rester attentifs au rythme et aux besoins des populations. Les *clandos* s'appuient également sur leurs réseaux sociaux locaux dans le secteur du transport (garagistes, policiers, *coxeurs*, etc) pour faciliter leur travail.

À Dakar, et encore plus en banlieue, les populations sont soumises à des migrations pendulaires très importantes en semaine. Avec sa presque île en forme d'entonnoir, le centre-ville de Dakar voit arriver le matin, et repartir le soir des milliers de personnes chaque jour. Il est impératif pour les chauffeurs de s'adapter à ces flux de masse, ce qui implique un fonctionnement différent en heure creuse et en heure pleine. Les besoins de mobilité varient aussi en week-end ce qui oblige à adapter offre, puisque la plupart des chauffeurs travaillent toute la semaine.

Nous proposons de distinguer le cas du centre-ville et de la banlieue. En effet, à Dakar-centre, la desserte est moins dépendante des heures creuses et des heures pleines, car l'activité y est importante quasiment tout au long de la journée. Il y a toujours des pics de densité de clients, mais globalement les chauffeurs n'ont pas besoin de modifier leur offre au cours de la journée. Selon les créneaux horaires, ils auront juste plus ou moins de travail. En revanche, les chauffeurs sont obligés de modifier leur offre en week-end, car les besoins de déplacement sont alors très différents. Ce sont moins des besoins de déplacement domicile-travail que des déplacements de loisir. Les taxis desservant l'université en semaine nous ont par exemple expliqué que, pendant le week-end, ils se tournaient vers les hôtels ou les lieux de loisir. C'est donc une tout autre clientèle, mais les circuits restent toujours dans leur zone habituelle et dès qu'un trajet semble rentable, le *clando* s'y attèle.

À l'inverse, les heures creuses et les heures pleines jouent un rôle central en banlieue, car la densité de client varie considérablement selon les heures de la journée. Les chauffeurs en banlieue nous ont expliqué qu'en heure pleine, la densité de clients est telle qu'il n'y a aucune attente aux garages. Les voitures font des allers-retours sans arrêt. Ils sont certains de remplir le taxi très rapidement, soit aux garages, soit en prenant des clients sur le bord de la route. Sur ce créneau horaire, les chauffeurs sont rois. Ils choisissent les tournées qui les arrangent. Les trajets sont fixes et les prix non négociables. En heure creuse, la tendance est complètement inversée. Les clients se font rares, et les chauffeurs vont faire le maximum pour embarquer quelques clients. En heure creuse, la maraude est quasi inexistante, car non rentable (risque important de rouler à vide). Les chauffeurs attendent aux garages que les clients se regroupent. Les destinations demandées sont plus variées, ce qui induit d'intenses négociations entre les *coxeurs*, les chauffeurs et les clients. Dans ce cas de figure, le transport est bien « à la demande » des clients.

2.3.3. Un taux de remplissage toujours proche des 100 %

Les taxis clandestins sont des services de transport collectifs, mais de petite taille, généralement pour 4 ou 5 personnes au maximum. C'est une spécificité qui les différencie des autres modes que ce soit les minibus qui sont généralement surchargés (plusieurs dizaines de personnes), et les taxis légaux qui sont individuels. De nombreux chauffeurs de taxis jaunes et noirs refusent d'ailleurs de prendre plusieurs clients sur une même course, pour bien se distinguer des *clandos* et ainsi préserver une certaine image et une haute qualité de service. Ce n'est évidemment pas le cas de tous les chauffeurs,

car bon nombre d'entre eux pratiquent le taxi collectif pour augmenter leur rentabilité. Les chauffeurs de *clandos*, *quant à eux*, cherchent à rentabiliser leur course avant tout. Dans la majorité des cas, ils roulent avec 3 ou 4 clients, mais parfois ils peuvent aussi démarrer une course avec 1 ou 2 clients. Soit parce qu'ils pensent pouvoir trouver d'autres clients en route, soit parce qu'ils ne veulent pas perdre leur client. Le taux de remplissage minimum pour une tournée est parfaitement évalué, et l'essentiel pour un chauffeur est de rentabiliser globalement sa journée.

La petite taille de ces transports collectifs est un avantage certain, car le remplissage du véhicule est rapide, les coûts en carburant restent relativement faibles, et les déplacements relativement confortables pour les clients.

2.3.4. Immédiateté et rapidité : le temps c'est de l'argent

Un autre avantage de ces taxis est l'immédiateté et la disponibilité du service. En dehors des heures creuses où effectivement le chauffeur peut attendre plusieurs dizaines de minutes au garage avant de remplir sa voiture, les chauffeurs font toujours le nécessaire pour embarquer des clients le plus rapidement possible. Lorsque les *coxeurs* travaillent, les chauffeurs, à peine arrivés au garage, voient leur taxi se remplir, et ils peuvent repartir immédiatement. Lorsqu'il n'y a pas de *coxeur*, ils vont eux même chercher leurs clients en les appelant ou en faisant un signe de la main. Lorsqu'ils pratiquent la maraude, le remplissage est encore plus rapide, car les chauffeurs s'arrêtent à n'importe quel moment et à n'importe quel endroit sur la route. En quelques secondes une voiture peut faire descendre des clients et en embarquer de nouveau. De plus, les véhicules étant généralement des berlines (et non des minibus), leurs déplacements sont relativement aisés. Les chauffeurs peuvent donc faire plusieurs dizaines d'allers-retours dans une même journée

2.4. Coopération et communication au sein du système

Comme nous venons de le voir, les services de taxi clandestins sont optimisés grâce au comportement des chauffeurs et des clients. Chaque personne va maximiser son intérêt de manière individuelle. On peut parler d'« auto-organisation » du système. Les chauffeurs ont tous le même objectif : rentabiliser leur journée. Le comportement des chauffeurs et des clients permet de faire fonctionner le service au niveau global et apparaît comme un véritable service à l'échelle du système de mobilité. D'après nos enquêtes, il n'y a pas de véritable coopération entre les chauffeurs. La principale coopération concerne les chauffeurs et les *coxeurs*, car les deux fonctions sont complémentaires. Mais les *coxeurs* ne sont pas indispensables. Ils apparaissent un dans la simplification du travail. Ils sont utiles, mais pas nécessaires.

Même si nous ne pouvons pas réellement parler de coopération, il est important de préciser que le système nécessite une bonne entente entre les chauffeurs. Ils ont intérêt à maintenir de bonnes relations pour ne pas gêner leurs affaires. On observe même souvent un soutien moral et parfois financier entre les chauffeurs d'un même garage. Cette caractéristique est plus d'ordre culturel et sociétal, car on retrouve plus ou moins cette entraide à tous les niveaux de la société sénégalaise. Ainsi, même si nous n'avons pas d'informations précises à ce sujet, il ne faut pas négliger le rôle de la communication entre les acteurs du système (chauffeurs, clients, *coxeurs*, etc.). Nous savons par exemple qu'un chauffeur peut informer d'autres chauffeurs si un policier est posté sur le trajet ou si des clients attendent à un autre garage, mais il n'y a pas de règle stricte concernant l'échange d'information. D'après nos enquêtes, quand il s'agit de clients, les chauffeurs préfèrent rester discrets. Une phrase qui revenait souvent dans nos entretiens : « C'est chacun pour soi ! » Les chauffeurs ne cherchent donc pas à se répartir les clients, mais bien à en prendre le plus possible, tant que le respect mutuel entre les chauffeurs est préservé.

3. Quel rôle à jouer pour les taxis *clandos* ?

3.1. Avantages et inconvénients au sein de la société sénégalaise

3.1.1 L'avis des chauffeurs

Selon les chauffeurs enquêtés, les taxis collectifs sont indispensables à Dakar. Ils permettent de transporter chaque jour des milliers de personnes qui n'ont pas les moyens de payer un taxi légal, et qui ne veulent pas se déplacer en bus ou minibus : soit parce que les lignes ne sont pas bien adaptées à leurs besoins ; soit parce que les contraintes de ces services sont trop pesantes au quotidien (irrégularités, lenteur des déplacements, véhicules inconfortables). Les chauffeurs estiment que la plupart de leurs clients sont satisfaits de leur service. Ce sont d'ailleurs des clients réguliers et fidèles.

Le travail de taxi *clando* permet de faire vivre de nombreux chauffeurs. Pour la plupart, ils bénéficient d'une recette modeste, mais immédiate et suffisante pour subvenir aux besoins de leur famille. C'est aussi un métier relativement indépendant et très flexible. C'est un avantage puisque les chauffeurs peuvent arrêter leur service quand ils ont atteint leur objectif de recette. Nous avons, par exemple, rencontré un étudiant qui conduisait pendant les vacances universitaires pour financer, en partie, ses études. C'est aussi un inconvénient à cause de la sensibilité aux aléas économiques et sociaux du pays. Être chauffeur de taxi *clando* n'est pas un métier facile. Les trois principaux inconvénients de ce métier sont : l'illégalité du travail avec tous les problèmes que cela engendre (risque de contravention, pas de cotisation, précarité sociale, etc.) ; les recettes étant modestes, les propriétaires connaissent des difficultés pour entretenir leur véhicule ; enfin le prix de l'essence qui est en perpétuelle hausse et qui entraîne des prix de plus en plus serrés.

Certains chauffeurs affirment que les taxis *clandos* ne sont pas prêts de disparaître tellement ils sont indispensables aujourd'hui. Mais d'autres se posent beaucoup de questions sur l'avenir de leur métier, et finalement la plupart d'entre eux ne se voient pas faire ce travail toute leur vie. Ce sont généralement des personnes qui ont travaillé avant dans un secteur complètement différent. Au départ, ils voyaient ce travail comme un statut intermédiaire en attendant de trouver mieux. Mais la plupart pratiquent maintenant le *clando* depuis plusieurs années. Certains souhaiteraient à terme devenir *taximan* légal mais il y a trop de demandes, la licence coûte cher, et le secteur est en difficulté. D'autres pensent aussi à devenir propriétaires et à employer des chauffeurs.

3.1.2. Le point de vue des clients

Les taxis *clandos* offrent une qualité de service très compétitive, surtout vu le faible prix demandé aux clients. Ils s'avèrent plutôt faciles à trouver dans l'agglomération dakaroise. Les clients sont habitués à prendre les taxis *clandos* pour des trajets réguliers, ils sont donc bien connus de la population. Les véhicules attendent toujours aux mêmes endroits et au maximum, les clients attendent quelques dizaines de minutes seulement pour démarrer leur course. Aux garages, il demeure toujours un (ou plusieurs) taxi (s) en attente de clients. La demande est telle qu'en quelques minutes généralement le taxi est plein, et le chauffeur prend la route. D'autant plus si des *coxeurs* gèrent le remplissage des véhicules. Sur les axes principaux, la fréquence de passage reste importante, et les taxis s'arrêtent à n'importe quel moment et à n'importe quel endroit pour prendre des clients (ce qui peut être très problématique comme nous l'expliquons ci-dessous). Comme les autres taxis, les *clandos* permettent des déplacements relativement rapides. Ils peuvent rouler spontanément et en fonction de besoins, sur tous les axes de l'agglomération (de la petite route en terre, aux grands axes de type voie rapide). Ils sont néanmoins légèrement moins flexibles que les taxis légaux, puisque les chauffeurs ne pratiquent pas le porte-à-porte, et ils évitent de s'aventurer sur des trajets inhabituels.

Par ailleurs, les *clandos* sont nettement plus rapides que les transports collectifs de type bus ou minibus pour lesquels la fréquence de passage est moins élevée, et les temps d'attente aux arrêts plus longs. Nous rappelons que de nombreux trajets et garages sont apparus pour combler l'absence des

transports collectifs. De plus, même si les bus affichent les prix les plus bas, le prix des *clandos* reste très raisonnable. Ce sont des prix fixes : ils sont bien connus des clients, ils varient très peu au cours de l'année, et ils ne nécessitent pas de négociation, ce qui constitue un réel gain de temps au quotidien.

3.1.3. La vision des autorités publiques

Du fait des défaillances du système de transport public, et de l'inadéquation de l'offre de transport en commun au regard de la demande, assurer entièrement la couverture des besoins de mobilité par les moyens de déplacement mécanisé dits légaux devient quasi impossible sans mesures correctives. Ainsi, les taxis *clandos* occupent un créneau laissé vacant, et ils apparaissent comme étant une nécessité pour une certaine catégorie de population.

Mais force est de constater que ce type de transport, dans le contexte actuel, pose problème pour la société sénégalaise. D'abord parce que ce mode de transport, comme la plupart des services informels, est dangereux. Il n'y a aucun contrôle sur l'état du véhicule, ni même sur les aptitudes des chauffeurs. Les accidents sont fréquents sur la route. Les chauffeurs par leurs pratiques entraînent aussi un certain désordre au sein de l'agglomération que les autorités voudraient limiter. En effet, ils investissent n'importe quel trottoir pour stationner et développer un garage informel ; ils s'arrêtent n'importe où pour s'occuper des clients. Enfin, les *clandos* sont perçus comme de la concurrence déloyale face aux taxis légaux, et aux mesures mises en œuvre par les autorités pour développer et encadrer le secteur formel. Lors de nos entretiens, nous avons pu ressentir une concurrence féroce avec les nouveaux services de minibus de l'AFTU, qui fonctionnent souvent sur les mêmes lignes que les *clandos*.

C'est pourquoi les autorités sénégalaises, dans le cadre de la politique des transports, ont mis en place des mesures de renforcement institutionnel, et des réformes de politiques sectorielles visant à renforcer le secteur public et formel. Du point de vue de l'État, il est aussi recommandé l'application des dispositions réglementaires fixant les conditions d'exploitation des taxis collectifs. Cette volonté étatique et les mesures telles que le renouvellement du parc des taxis urbains montrent que, dans la satisfaction des besoins de déplacement des personnes et des biens au moindre coût, l'État cherche à organiser ce secteur. Malheureusement, les textes, si complets qu'ils soient, ne peuvent, à eux seuls, jouer ce rôle.

3.2. Comparaison avec des Transports À la Demande français

Travaillant depuis une dizaine d'années sur le développement des TAD en France, nous nous sommes focalisés sur ces taxis marginaux au cours de notre mission au Sénégal, car ils présentaient des similarités certaines avec les TAD français. Le taxi *clando* est un véritable transport à la demande puisqu'il est en constante adaptation aux rythmes de vie des populations ; il s'adapte au marché et il est capable de se placer sur des niches économiques (qu'il soit en concurrence ou en complémentarité) ; enfin, c'est un service spontané et instantané⁹ (É. Castex & Didier Josselin 2007). Les similitudes sont d'ordre fonctionnelles avant tout. Nous pensons donc qu'il est intéressant de comprendre leur fonctionnement pour saisir toute la richesse de la flexibilité telle qu'elle est pratiquée dans les transports africains. Aussi, il est certain que de nombreuses divergences existent, et elles sont en grande partie dues à l'environnement sociétal qui est très différent. Ainsi, les principales différences sont de nature financière, organisationnelle, et juridique puisque les *clandos* n'obéissent à aucune règle, alors que les TAD sont soumis à des mesures et à un encadrement très stricts.

La confrontation entre les deux modes nous paraît être une méthode intéressante pour enrichir ces services. C'est pourquoi le tableau qui suit propose une synthèse de cette confrontation. Dans le

9 Les *clandos* sont spontanés, car il est possible d'en trouver partout et à tout moment, en sortant simplement de chez-soi. Ils sont instantanés, car leurs trajets sont relativement rapides

tableau figure les quatre grandes contraintes identifiées en première partie de cet article (cf. Fig. 2). Pour chaque contrainte nous avons identifié un certain nombre de critères de comparaison, et nous avons qualifié de bon (+) à mauvais (-) chacun de ces critères.

Critère	Clando (définition donnée dans l'article)	TAD public français (définition donnée par la LOTI)
Temporel (a)		
Planification du service	- au jour le jour	+ 5 à 7 ans
Réponse aux rythmes de vie	+ adaptation aux flux	- fortes contraintes horaires et spatiales
Immédiateté du service	+ partout disponible	- contraintes d'usage
Instantanéité du service	+ rapide et efficace	+ ou - variable
Spatial (b)		
Ubiquité spatiale du service	+ ou - opère sur les corridors urbains	+ ou - territoire bien délimité
Optimisation des dépôts	+ garages spontanés	+ ou - variable
Prise en charge en porte-à-porte	- non	+ ou - variable
Financier et technologique (c)		
Réponse au budget des ménages	+ bon rapport qualité/prix	+ tarif faible
Variabilité du tarif	+ forfait	+ forfait
Sécurité	- absence de sécurité et risques divers	+ licences et habilitations transporteurs et véhicules
Aide financière apportée par la collectivité	+ nul	- très élevée
Nuisances (désordre, pollution, embouteillages)	- paramètre non pris en compte	- paramètre non prioritaire
Marché ciblé	+ logique de flux suffisants	+ ou - souvent logique de niche économique
Organisation du service (d)		
Concurrence avec les autres systèmes	- forte	+ évitée
Encadrement juridique	- aucun, amendes occasionnelles	+ AOT et délégation de service
Complémentarité et intermodalité	+ bonne	+ ou - variable
Informativité du service	+ aucune communication, mais bonne connaissance locale	+ ou - bonne communication, mais peu de connaissance
Remplissage des véhicules	+ maximale : 100 %	- faible : < 25 % en moyenne

4. Quel avenir pour le transport flexible en France et au Sénégal ?

In fine, plus qu'un mode de transport marginal, les *clandos* constituent non seulement une véritable offre de transport dans l'agglomération dakaroise, mais c'est aussi un véritable transport flexible dans le sens où il bénéficie d'une très bonne capacité d'adaptation à la demande de mobilité. Sa force étant aussi sa faiblesse, les taxis *clandos* sont loin de constituer un service irréprochable et applicable dans n'importe quel contexte. De nombreuses problématiques existent quant à leur fonctionnement. C'est d'ailleurs sur ces questions d'insécurité, de désordre, de concurrence déloyale, etc., que se penchent les autorités organisatrices de transport aujourd'hui.

Néanmoins, nous pensons qu'une meilleure appréhension de la complémentarité potentielle entre les taxis clandestins et les autres modes de déplacement du secteur dit formel devrait permettre de dépasser les incompréhensions qui amènent les autorités à vouloir condamner à la disparition un service porteur d'une certaine dynamique de croissance économique et faisant pleinement partie du système de transport dakarois.

Pour se faire, il serait nécessaire de s'interroger sur la contribution de chacun de ces secteurs à une plus grande efficacité et à une meilleure cohésion sociale. Le taxi clandestin est porteur de valeurs spécifiques, mais aussi des limites qui lui interdisent de prétendre à l'hégémonie. C'est leur interaction la plus fructueuse possible qui doit être recherchée en rejetant les expériences passées d'une économie administrée ou des idées reçues sur les biens faits du tout marché et les risques d'une économie sociale ou solidaire (informelle) qui échappe à tout contrôle.

Par ailleurs, la question majeure qui ressort de la comparaison entre les transports à la demande réalisée en France dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et les taxis clandestins dits « *clandos* » de Dakar est la suivante : peut-on inventer un système de transport flexible qui soit très cadré juridiquement ? Autrement dit, existe-t-il un service conçu pour conserver les avantages conjoints des deux approches françaises et africaines ? Selon nous, il demeure un antagonisme fort entre la propriété de flexibilité arborée par les *clandos* et la normalisation des services de transports telle que les lois françaises la préconisent. En effet, du joug de l'Autorité Organisatrice et de la LOTI découle généralement un ensemble de règles et de contraintes, à savoir :

- la réalisation d'un cahier des charges pour le service, conforme aux exigences de la LOTI ;
- la rédaction d'un appel d'offres, avec identification précise du fonctionnement du service et du territoire desservi ;
- la réponse et l'évaluation de cet appel d'offres ;
- la mise en place de la Délégation de Service avec le transporteur ayant l'exclusivité, sur une durée moyenne ;
- le transporteur choisi doit être habilité à réaliser le service (état et contrôle des véhicules, permis des chauffeurs, entreprise déclarée, chauffeurs salariés, dépôts de véhicules labellisés, etc.).

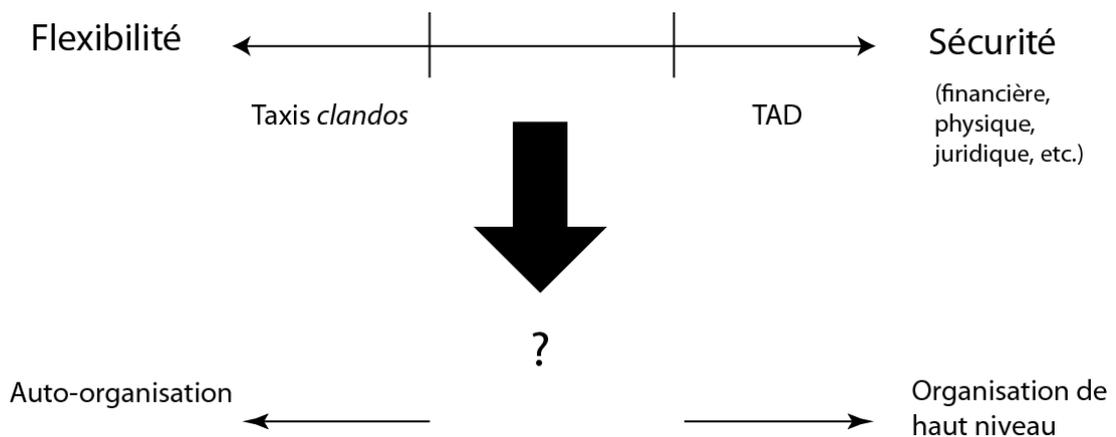
À l'opposé, les *clandos* étant, comme nous l'avons dit, informels, c'est-à-dire illégaux, ils bénéficient d'une grande spontanéité dans leur mise en place et leurs modalités de fonctionnement. C'est ce qui fait leur force (adaptabilité à la demande) et leur faiblesse (manque de sécurité).

De fait, on peut représenter dans la figure 4 un axe opposant la sécurité au sens large (côté salarié, comme de l'entreprise et du client) à la flexibilité sous toutes ses formes (« garages » de véhicules, lignes régularisées par les flux, tarification implicite fixe, etc.). Le *clando* sénégalais se situerait côté « flexibilité », alors que les TAD français se trouveraient à l'extrémité « sécurité ». Si l'on prend l'exemple des localisations variables des lignes de *clandos* et des garages de leurs véhicules, il est quasiment impossible de réaliser ce type de prestation de transport dans le cadre français, à cause, d'une part, des délais longs de mise en place (cf. succession d'étapes présentée ci-dessus), d'autre part, de la définition figée du service à réaliser (emprise spatiale, tarifs, non-concurrence mesurée aux autres services, notamment). Par ailleurs, le déploiement de TAD classiques « à la française » sur

Dakar ne pourrait pas réellement répondre à la demande et à sa dynamique, du fait de la rigidité des procédures et des modalités de fonctionnement encadrées par la LOTI.

Pourtant, on subodore tout l'intérêt de développer des systèmes qui puissent allier la sécurité et la flexibilité, l'ensemble débouchant à coup sûr sur l'efficacité et la qualité de service. C'est tout l'enjeu des recherches sur les transports flexibles. Où faut-il placer le curseur pour disposer d'un service optimal ? Existe-t-il des voies fonctionnelles et méthodologiques pour que sécurité (au sens large) et flexibilité (sous toutes ses formes) ne soient pas antinomiques et puissent se cumuler pour les bienfaits de la ville et de ses habitants ?

Figure 4 : Entre flexibilité et sécurité : où positionner le service optimal ?



Références

NSD, 2008. *Situation économique et sociale du Senegal en 2007*, Dakar: Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Dakar.

ANSD, 2010. *Situation économique et sociale du Senegal en 2009*, Dakar: Agence nationale de la statistique et de la démographie.

APIX, 2007. *Nouvel aéroport international Blaise Diagne*, Dakar. Available at: http://www.gouv.sn/IMG/pdf/Fiche_aeroport.pdf.

Banos, A. & Josselin, D., 2000. Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel—étude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces marchés. *Rapport d'étape PREDIT d'octobre*, p.58.

Barter, P., 1999. *An international comparative perspective on urban transport and urban form in Pacific Asia: the challenge of rapid motorisation in dense cities*. Murdoch University.

Boubakour, F. & Merazga, A., 2006. Planification du transport urbain et développement durable-- Quelques reflexions a propos de la ville de Batna (Algerie). *Transports*, (437), p.175-181.

Castex, E., 2007. *Le transport à la demande (TAD) en France: de l'état des lieux à l'anticipation*.

Castex, É. & Josselin, Didier, 2007. Temporalités éclatées : la réponse des transports à la demande aux nouvelles formes de mobilité J.-P. Bondue & D. Royoux, éd. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2007/2-3), p.433-447.

- Cervero, R., 2000. *Informal transport in the developing world*, United Nations Pubns.
- Cervero, R. & Golub, A., 2007. Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), p.445-457.
- Chemin, C., Taxis clandestins... - Nicenews.fr. Available at: <http://nicenews.fr/Les-taxis-clandestins-inquietent.html> [Consulté janvier 26, 2012].
- D'hondt, S., 2009. Calling the stops in a Dar-es-Salaam minibus: Embodied understandings of place in a drop-off routine. *Journal of Pragmatics*, 41(10), p.1962-1976.
- Diakaté, M.M., 2007. Déséquilibre du tissu urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération dakaroise : analyse factorielle de la crise du transport terrestre et éléments de gestion des déplacements urbains. <http://www.recherches-africaines.net>. Available at: <http://www.recherches-africaines.net/document.php?id=1219> [Consulté février 15, 2012].
- Diop, M.C., 2002. *La société sénégalaise entre le local et le global*, KARTHALA Editions.
- DTT, 2007. *Mémento des transports terrestres*, Dakar: Ministère des infrastructures, transports terrestres, des télécommunications et des tics.
- Godard, X., 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, KARTHALA Editions.
- Godard, X., 2008. Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. In Codatu XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam). Available at: <http://www.codatu.org/english/conferences/codatu13/CodatuXIII-CDrom/codCD-Godard1.pdf> [Consulté janvier 10, 2011].
- Josselin, Didier & Genre-Grandpierre, C., 2005. Des transports à la demande pour répondre aux nouvelles formes de mobilité. Le concept de Modulobus. In *Mobilités et temporalités*. Publications des Fac. St Louis, p. 151-164.
- Kassi-Djodjo, I., 2010. Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan. *Les Cahiers d'Outre Mer*, 251(3), p.391-402.
- Kumarage, A.S., Bandara, M. & Munasinghe, D., 2010. Analysis of the economic and social parameters of the Three-Wheeler Taxi service in Sri Lanka. *Research in Transportation Economics*, 29(1), p.395-400.
- Philibert, J.-M., 2008. Le Figaro - Actualités : Des milliers de taxis clandestins à Paris. *Le figaro*. Available at: <http://www.lefigaro.fr/actualites/2008/04/26/01001-20080426ARTFIG00029-des-milliers-de-taxis-clandestins-a-paris.php> [Consulté janvier 26, 2012].
- Le Tellier, J., 2007. Les services des taxis collectifs dans les grandes villes marocaines: une alternative aux déficiences des transports institutionnels. In *Le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines*. Colloque international IVM. Lisbonne.
- Trans-Africa, 2009. *Aperçu du transport public en Afrique Subsaharienne*, Belgique: Union Internationale des Transports Publics.