

Article original

Les mototaxis, une alternative au chômage à Moundou au Tchad

DJIMRABEYE Richard^{1*}, NEDOUMBAYEL Jacqueline², ALLAMBADEMEL Vincent de Paul³,

1*. Assistant en sociologie, Université de Moundou, Tchad,

Email : richard.djimrabeye@gmail.com

2. Doctorant en sociologie, Université de Moundou, Tchad

Email : jacquine.djimrabeye@gmail.com

3. Enseignant-chercheur en sociologie, Université de N'Djamena, Tchad

Email : alavin2paul@yahoo.fr

Auteur correspondant : richard.djimrabeye@gmail.com

Article soumis, le 05/11/2025 et accepté, le 06 février 2026

Réf : AUM13(1)-N° SPECIAL 1

Résumé : « Tout travail travaille à faire un homme en même temps qu'une chose » disait Emmanuel Mounier. Cette citation indique à suffisance que le transport en mototaxi ouvre la possibilité aux conducteurs de se réaliser mais aussi de contribuer au développement économique local. La ville de Moundou, capitale économique du Tchad, connaît une croissance démographique rapide caractérisée par une forte proportion de jeunes. Cette dynamique, bien qu'elle constitue un potentiel de développement, pose d'importants défis en matière d'emploi et d'insertion socioprofessionnelle. Face à l'insuffisance des structures formelles de transport urbain et à la rareté des opportunités d'emploi, de nombreux jeunes se tournent vers l'activité de mototaxi comme moyen de subsistance. Cette étude met en avant le rôle du transport en mototaxi dans la réduction du chômage des jeunes et sa contribution à l'économie locale de Moundou. L'objectif est de montrer que l'utilisation des motos comme taxis constitue une alternative viable au chômage des jeunes. La méthodologie adoptée repose sur une approche mixte, combinant des techniques quantitatives et qualitatives, afin de recueillir des données sur le profil des conducteurs de mototaxis et le fonctionnement de ce secteur. Les résultats révèlent que la mototaxi permet à une partie des jeunes sans emploi de générer des revenus,

favorise leur insertion socioprofessionnelle et contribue, indirectement, à l'économie locale ainsi qu'aux recettes fiscales municipales.

Mots-clés : Jeunes, chômage, mototaxi, insertion socioprofessionnelle, Moundou.

Motorbike taxis as an alternative to unemployment in Moundou, Chad

Abstract : "All work contributes to making a man as well as a thing," said Emmanuel Mounier. This quote clearly indicates that motorcycle taxi transportation offers drivers the opportunity to fulfill themselves while also contributing to local economic development. The city of Moundou, Chad's economic capital, is experiencing rapid population growth characterized by a high proportion of young people. Although these dynamic offers potential for development, it also poses significant challenges in terms of employment and socio-professional integration. Faced with inadequate formal urban transport structures and scarce employment opportunities, many young people are turning to motorcycle taxi driving as a means of subsistence. This study highlights the role of motorcycle taxi transport in reducing youth unemployment and its contribution to the local economy of Moundou. The aim is to show that the use of motorcycles as taxis is a viable alternative to youth unemployment. The methodology adopted is based on a mixed approach, combining quantitative and qualitative techniques, in order to collect data on the profile of motorcycle taxi drivers and the functioning of this sector. The results reveal that motorcycle taxis enable some unemployed young people to generate income, promote their socio-professional integration, and indirectly contribute to the local economy and municipal tax revenues.

Keywords : Young people, unemployment, motorcycle taxis, socio-professional integration, Moundou.

Introduction

Le choix porté sur cette problématique de transport urbain n'est pas gratuit car les villes en Afrique connaissent une croissance spectaculaire de par leur extension. Le processus s'est fortement accéléré depuis quelques décennies suite à l'exode rural, au fort taux de croissance démographique (5 % par an en moyenne depuis vingt ans), et à la pauvreté généralisée dans les campagnes (N. TOB-RO Ndilbé., 2015, p87). La ville de Moundou n'est pas exceptée de cette croissance.

En effet, la commune de Moundou située au sud-ouest du Tchad, est le chef-lieu de la province du Logone Occidental et du Département du Lac Wey. Elle est comprise entre 8°33'43" de latitude nord et 16°04'28" de longitude Est. La ville de Moundou est implantée dans une cuvette plate au bord du fleuve Logone. Grâce à sa position stratégique sur les axes routiers les plus importants qui desservent les villes tchadiennes de la province soudano-sahélienne et les pays avoisinants, la ville de Moundou se positionne comme un carrefour important entre N'Djamena la capitale et les autres villes du sud du pays. Elle s'étend sur une superficie de 317 km² sur laquelle vit une population de 148.303 habitants avec une densité d'environ 467 habitants au km² (RGPH2, 2009). Cette population était estimée en 2012 à 188.576 habitants (INSEED) et à plus de 300.000 habitants de nos jours selon les mêmes sources.

La majorité de cette population est jeune car l'âge moyen est de 19,2 ans. Ce groupe de jeunes est composé des scolarisés, non scolarisés, des artisans, des diplômés sans emploi et des commerçants. La tranche d'âge des 25 à 59 ans, constitue plus de 35% de la population et doit normalement prendre en charge tout le reste de la population. Cette extrême jeunesse de la population de Moundou, bien que représentant un atout pour son développement dans tous les domaines elle interpelle également les autorités publiques quant aux efforts à déployer en matière d'éducation, de santé et d'emploi notamment et aux initiatives à entreprendre pour faciliter l'insertion socio professionnelle des jeunes.¹ La fermeture de certaines entreprises installées à Moundou, la crise économique globale, le retrait des entreprises du site pétrolier qui est à moins de 100 km sont entre autres des éléments qui détériorent le marché de l'emploi. Les ONG qui ont ouvert leurs bureaux à Moundou et interviennent dans la gestion des réfugiés suite à la crise centrafricaine se sont déplacées vers l'est du pays à cause de la guerre au Darfour au Soudan et vers

¹ Plan de Développement Communal de Moundou, 2018

le Lac Tchad où le phénomène de la nébuleuse Boko-Haram fait des victimes (assassinant, enlèvement, destructions des biens, etc.). Depuis plus de trois (3) ans, l'Etat tchadien recrute difficilement à la fonction publique. Aujourd'hui la population active est estimée à 45% pour un taux de chômage estimatif aussi de 15%². Ces chômeurs se tournent vers l'utilisation des motos comme des taxis afin d'arrondir leurs mois. La conjugaison de ces éléments entraîne un fort chômage

La ville de Moundou s'étale à grande échelle (plus de 314 kilomètres carrés) et le déplacement des personnes et des bagages nécessitent des moyens adéquats. Nous parlons ici des différentes modes de transport en vigueur. La ville se développe plus horizontal que verticale à cause de cout élevés de matériaux de construction et le faible pouvoir d'achat. Les quartiers périphériques tels que Doka, Guelkol et Bélaba voient leurs populations augmenter de manière géométrique.

De manière globale, les individus utilisent leurs propres moyens pour cette mobilité urbaine. Ces moyens roulants sont des motos, des voitures et des bicyclettes. L'utilisation de ces moyens roulants est fonction de la fluctuation de prix de carburant et de l'état de la route. Lorsque le prix de carburant est élevé, certains laissent les voitures pour utiliser les motos et des vélos sinon ils se déplacent à pied. Pendant la saison des pluies qui s'étalent de début mai à fin septembre, certains quartiers sont inaccessibles en voiture à cause de l'inondation et du mauvais état de route.

Le transport collectif dont il est question dans ce présent travail n'est pas celui des moyens roulants des sociétés de transport mais l'utilisation des véhicules privés pour se déplacer. Les voitures personnelles ou celles des amis et parents sont utilisées pour le transport de familles ou lors des cérémonies (obsèques et fêtes). A

²https://www.memoireonline.com/10/23/14334/m_La-contribution-de-la-cooperation-decentralisee-au-processus-du-developpement-local-au-Tchad-le9.html

défaut des voitures familiales, lors des cérémonies festives ou non, les minibus sont loués pour cette fin.

La mobilité urbaine ou le transport en ville ne concerne pas seulement des personnes mais aussi des marchandises et des bagages. A Moundou, les tricycles et les véhicules utilitaires sont loués afin d'assurer le transport des bagages d'un endroit à un autre. Les petits bagages sont également déplacés à l'aide de pousse-pousse.

Aux vues de la problématique ci-dessus, la présente étude part de l'hypothèse selon laquelle, la présence des mototaxis à Moundou contribue à l'absorption du chômage des jeunes tout en rendant la fluidité de la mobilité de la population. L'objectif est de montrer en quoi le mode de transport des mototaxis contribue à absorber le chômage dans la ville de Moundou tout en étant utile pour la population ou du moins les usagers.

I. Matériels et Méthode

1. Collecte des données

L'étude se fonde sur une approche qualitative et quantitative. Avant d'aller sur le terrain, nous avons fait une recherche exploratoire du fonds documentaires traitant de la question de l'emploi et des petits métiers en Afrique et au Tchad.

Nous avons conçu des guides d'entretiens que nous avons utilisés pour recueillir des informations auprès des différents acteurs du transport en mototaxi. Nous avons enquêté auprès de trois bureaux des associations des mototaxis. Dans chaque association, nous nous sommes entretenus avec les gestionnaires et les conducteurs de motos.

Nous avons aussi organisé des échanges avec les autorités communales, le milieu sanitaire et la police par rapport à la place des mototaxis dans la ville. Auprès de la police, la démarche a consisté à comprendre la relation établie entre cette dernière et les conducteurs de mototaxis. Nous sommes rapprochés du milieu

sanitaire pour nous renseigner au sujet des cas d'accidents et des maladies dus à ce mode de transport urbain.

Les personnes enquêtées ont été choisies de façon aléatoire. Nous n'avons pas défini à l'avance la personne à enquêter. Au total, nous avons conduit notre enquête auprès de 57 personnes comme déclinés dans le tableau 1. L'enquête a été conduite en septembre 2024 puis les données ont été mises à jour en avril 2025.

Tableau 1 : Tableau de répartition des enquêtés

Acteurs	Nombres
Conducteurs de mototaxis	30
Responsable de mototaxis	7
Usagers de mototaxis	12
Autorités municipales	3
Personnel sanitaire	3
Agents de sécurité	2
TOTAL	57

Source : enquête terrain, 2025

2. Analyse des données obtenues

Les informations obtenues ont fait l'objet d'un traitement par de différentes manières. Les données recueillies ont fait l'objet de triangulation pour s'assurer de la véracité des informations recueillies auprès de nos populations cible. Par ce procédé, nous avons confronté les informations afin de réduire au maximum les écarts et d'avoir la véracité des sources.

Le traitement des données a été fait à l'aide de l'outil informatique notamment l'ordinateur doté les logiciels Word et

Excel. Les informations vocales notamment l'enregistrement audio ont été transcrit avant d'être analysées.

II. Résultats

1. Organisation et fonctionnement des mototaxis à Moundou

Avant d'aller plus loin, nous disons que le clando est dérivé du mot clandestin. Un clandestin est une personne qui vit dans la clandestinité et par extension la mototaxi est d'abord une mode clandestine de transport. Aujourd'hui, certains conducteurs évoluent clandestinement sans se déclarer auprès de l'une des associations de la ville. La paternité de ce mode de transport est attribuée aux pays de l'Afrique de l'ouest et par transaction que les tchadiens l'ont ramené ici au Tchad. A Moundou, le transport en mototaxi existe depuis 1989 selon les anciens de ce secteur qui sont aujourd'hui des responsables des associations des *clandomens*.³

Les conducteurs de mototaxis se mettent ensemble pour une bonne marche de leur secteur. Ils sont nombreux et s'organisent en associations. A Moundou, il y a six (6) associations qui fonctionnent sous le régime d'association et reconnues officiellement par l'administration. Tout nouveau conducteur de mototaxi doit commencer en s'adhérant à une des associations qui ont des bureaux officiels et visibles. Les frais d'adhésion varient d'une association à une autre. Le montant se situe entre 5000 et 7000 FCFA. Le dossier d'adhésion est composé d'une pièce d'identité, de 2 cartes photos d'identité et les documents afférents à la moto qui sera utilisée.

Une fois que le conducteur adhère à une association, il reçoit un dossard de travail avec un code (qui correspond au numéro d'immatriculation de la moto à utiliser pour le transport). Chaque association à un dossard spécifique par sa couleur.

³ Conducteurs de mototaxis

Les conducteurs de mototaxis s'organisent en associations et celles-ci fonctionnent sur des bases précises. En effet, les associations qui sont interlocutrices entre les conducteurs et l'administration d'une part et entre les conducteurs de mototaxis eux-mêmes d'autre part. Les associations négocient directement avec la police et celle-ci ne contrôle pas directement les motos, ce qui fait gagner en temps les conducteurs et les évite d'autres tracasseries. Envers la mairie, ce sont les associations qui jouent l'intermédiaires en collectant auprès de chaque conducteur de mototaxi et elles font mensuellement des versements à la mairie. C'est aussi la même chose pour l'impôt.

Les conducteurs de mototaxis ont une caisse mutuelle de solidarité où chaque membre y cotise mensuellement une somme cinq cent francs CFA. Cette somme est utilisée pour assister un membre en cas de maladie ou d'autres situations nécessitant du soutien. En cas de décès d'un membre de l'association, c'est le groupe qui retire et ou cotise pour l'achat du cercueil et de linceul, ce sont les membres qui creusent la tombe pour entreferment de leurs collègues.

2. Les raisons de l'émergence et de développement des mototaxis

• Étalement de la ville, élément déclencheur de transport urbain

La ville de Moundou qui était une petite ville fondée en 1919 par le colonisateur et devenue une commune abritant un grand nombre de population et où se développent beaucoup d'activités économiques. La croissance démographique conjuguée avec l'exercice des activités économiques entraînent l'étalement de la ville.

La ville qui était une bourde s'est étalée jusqu'à aller au-delà du fleuve Logone au sud et a rejoint le village Koutou au Nord. Cet étalement urbain augmente la distance à parcourir d'un point à un autre. Ceci justifie le recours à des moyens de transport urbain

dont l'utilisation des mototaxis qui comblent le vide laissé par le manque des sociétés de transport urbain.

Figure 1: Etalement de la ville de Moundou,



Source : Cabinet COSMOS consulting, 2019

- **L'état défectueux de la route comme raison d'adoption de mototaxi**

Le transport urbain a été favorisé par l'existence d'un réseau routier dont la densité est relativement moyenne et

majoritairement composé de grandes artères dont certains sont en bon état grâce aux derniers aménagements routiers et d'autres totalement dégradés voire inexistants surtout en temps de crue. Le bitumage et l'électrification des principaux axes routiers des quartiers centraux qui étaient au par avant désertes entraine actuellement une grande animation et un regain de fluidité du transport urbain en raison de leur praticabilité et de leur modernité. Malgré cet effort d'aménagement routier, la quasi-totalité des voies secondaires demeurent impraticables en saison de pluie en raison de l'absence d'ouvrages d'assainissement adéquats rendant difficile le transport urbain. A cela s'ajoute la présence des taxis moto qui assurent également le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur de la ville surtout vers les zones périphériques et d'accès difficile.⁴

- **La mototaxi, un substitut à l'absence de service de transport urbain**

Capitale économique et située géographiquement au carrefour des villes du sud du pays, Moundou vit une dynamique non négligeable dans la pratique des activités économiques du Tchad. Une forte croissance démographique avec une proportion importante des jeunes engendre une mobilité urbaine régulière. Si dans d'autres villes africaines de la sous-région d'Afrique centrale et à N'Djamena la capitale, il y a une organisation structurée du secteur de transport, cela n'est pas le cas à Moundou où aucune entreprise publique, parapublique ou privée de transport urbain n'existe. Bien que la commune de Moundou dispose d'un service de voirie urbaine, ce service ne dispose pas d'un parc automobile dédié au transport urbain. Les agences de voyages qui sont installées dans la commune se sont orientées dans le transport interurbain de personne et des marchandises et des courriers.

Ce vide laissé par les entreprises officielles de transport urbain exhorte les particuliers à opérationnaliser le transport des

⁴ PDC

personnes et des marchandises en utilisant leurs propres motos ou en louant des motos.

- **La mototaxi, une alternative à la cherté des moyens roulants**

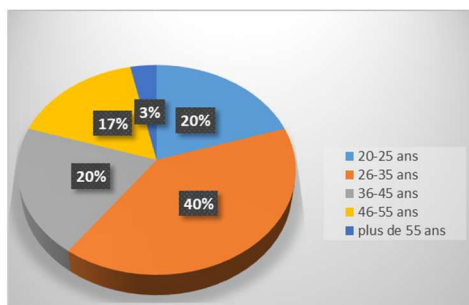
Nous avons dit que Moundou est la capitale économique du Tchad mais cette ville est aussi exposée à la détérioration de niveau de vie. La fermeture des entreprises et la crise économique globale rend la population vulnérable. Le chômage est élevé et le salaire minimum interprofessionnel (SMIG) de soixante mille (60 000) n'offre pas un revenu pouvant permettre à beaucoup de personne d'acheter des moyens de déplacement tels que la voiture ou la moto. Le prix moyen d'une moto est de sept cent mille (700 000) francs CFA. Ce montant est nettement supérieur à la capacité d'un tchadien moyen compte tenu de salaire qui est faible alors que le cout de vie ne cesse de grimper. Cela fait que la majorité n'a pas son propre moyen de déplacement et elle ne fait que se tourner vers le service de mototaxi.

3. Le profil des conducteurs de mototaxis

- **L'âge et pratique des mototaxis**

Lors de nos enquêtes auprès des conducteurs de mototaxi, la plupart d'entre eux sont des jeunes dont la proportion est de 40% pour la tranche de 26 à 35 ans. Cette tranche correspond à l'âge de la sortie des cycles licence et master de l'enseignement supérieur. C'est aussi l'âge d'entrer dans la vie active et donc les concernés cherchent à se prendre en charge.

Figure 2: âge et pratique des mototaxis

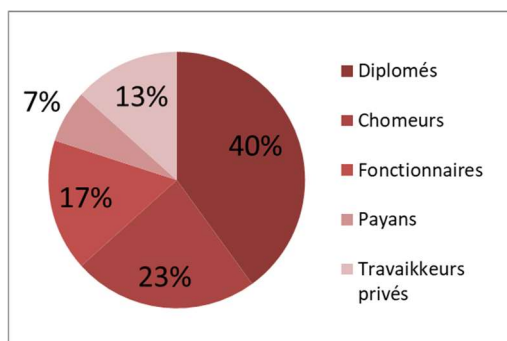


Enquête terrain 2025

- **Le statut socioprofessionnel**

Les conducteurs du transport en mototaxi sont de statut socioprofessionnel varié allant des travailleurs aux diplômés sans emploi en passant par les travailleurs du privé et des paysans. Un bon nombre est constitué de diplômés (diplômés sans emplois, chômeurs) avec un pourcentage de 40% des enquêtés.

Figure 3: Le statut socioprofessionnel des conducteurs



Enquête terrain, 2025

Les fonctionnaires et les travailleurs du secteur privé arrondissent leur fin du mois en utilisant leurs propres motos pour le transport après les heures de travail, les week-ends et les jours fériés. Ces

travailleurs se mettent dans cette activité car l'expression des besoins augmente de façon géométrique alors que le salaire est arithmétique. Cet écart entre les deux pôles est comblé par un revenu supplémentaire par le truchement des mototaxis.

- **La question de genre dans le transport en mototaxi**

Le métier de conducteur de mototaxi est ouvert à tout le monde sans distinction d'ethnie, de niveau scolaire, d'âge ni de situation matrimoniale. Cependant, la question de genre attire l'attention et nous a conduit à poser des questions dans ce sens aux conducteurs et aux usagers. A la lumière des réponses, il n'y a aucune femme qui conduit une mototaxi. La raison évoquée par les conducteurs est que c'est un métier à risque et d'un travail dur. Quant aux femmes, elles évoquent la même situation surtout avec le risque d'agression (séquestration, détournement de moto, etc.).

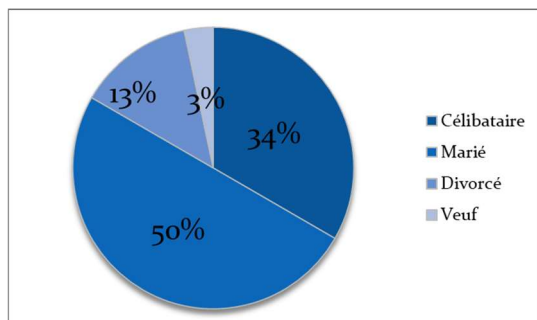
S'il n'y a aucune femme qui conduit la mototaxi à Moundou, la plupart d'utilisateurs est féminine. Ce qui explique la vulnérabilité économique des femmes ne les permettent pas d'avoir des moyens autonomes de déplacement. En plus de la vulnérabilité économique, elles sont moins nombreuses à opter pour la marche pour aller d'un lieu à un autre surtout les jeunes filles. Enfin, elles préfèrent prendre la mototaxi pour éviter les agressions physiques dans les zones peu fréquentées ou à des heures tardives.

- **Situation matrimoniale des conducteurs de mototaxis**

L'étude de terrain a révélé que les conducteurs de mototaxis sont cosmopolites en termes de situation matrimoniale. Il s'est dégagé que plus de 50% des conducteurs sont des mariés suivis des célibataires. Ce qui amène à dire les mototaxis permettent aux mariés de prendre en charge leurs familles et de répondre à leurs propres besoins comme c'est le cas des célibataires. Dans le contexte de la famille africaine qui est élargie, les célibataires qui ont de revenus assurent le besoin des membres de leurs familles. Le graphique suivant illustre la proportion élevée des mariés qui utilisent la moto comme moyen de transport.

Les conducteurs sont des célibataires, mariés, des divorcés et des veufs comme on le voit dans ce tableau suivant.

Figure 4 : situation matrimoniale des conducteurs de mototaxis



Enquête terrain, 2025

Les diagrammes observés ouvrent la fenêtre sur la sociologie de travail au truchement de laquelle on peut comprendre les inégalités entre les individus, les considérations sociales et les origines sociales, Elle est une porte d'appréhension des profils des travailleurs.3.3 : Les mototaxis, vecteur de l'insertion socioéconomique

4. Les mototaxis et l'économie locale

- **La contribution des mototaxis à l'absorption du chômage**

L'enquête conduite auprès de 3 associations nous donne un effectif de 34 personnes permanentes. Sur les 3 associations, on a en moyenne 11 employés par bureau et étant donné que la ville compte 6 associations, le secteur de clando emploie environ 68 employés de bureau.

Tableau 2: effectif du personnel des 3 associations rencontrées

Association	Date de création	Personnel
Association des mototaxis pour le développement (AMD)	2005	15
Association sociale des conducteurs de mototaxis (ASCM)	1997	16
Association des Clandomen de la commune de Moundou (ACCM)	2017	3
Total		34

Enquête terrain, 2025

Pendant la saison sèche, les paysans qui n'ont pas d'occupation en milieu rural viennent se chercher en ville pour des compléments d'économies. Pendant la saison sèche en milieu rural, les jeunes n'ont pas assez d'activités qui procurent des revenus complémentaires ni d'autres activités qui les occupent. Ceux qui ont acheté des motos avec l'argent de leur récolte d'arachide et de sésame utilisent leurs motos comme des taxis pendant cette période morte. Selon les responsables des associations des mototaxis, ces conducteurs paysans viennent des villages tels que Dobara, Mbalkabra, Déli, etc. Ces villages sont situés autour de Moundou à une distance d'environ trente (30) kilomètres.

En plus des emplois de bureaux, la mototaxis emploie énormément de personnes comme indiqué ci-dessous :

Tableau 3: Les conducteurs de mototaxis des trois associations étudiées

Association	Inscrits	Permanent	Non Permanent
Association des mototaxis pour le développement (AMD)	1500	800	700
Association sociale des conducteurs de mototaxis (ASCT)	1320	700	620
Association des Clandomen de la commune de Moundou (ACCM)	808	400	408
TOTAL			

Enquête terrain, 2025

A partir des 3 bureaux et par extrapolation pour les six bureaux de la ville de Moundou, on a 7254 inscrits dont 3798 permanents et 3456 non permanents.

- **Types d'emplois créés par le service de mototaxi à Moundou**

Ici, nous mettons en évidences les types d'emplois qui sont créés par ce métier à Moundou. Le tableau ci-dessous démontre les différents types d'emplois créés par le transport en mototaxis à Moundou.

Tableau 4: Les types d'emplois

Types d'emploi	Effectif
Emploi de bureau	68
Emploi permanent de conducteur	3798
Emploi non permanent de conducteur	3456
Total d'emploi permanent (emploi bureau plus conducteurs permanents)	3866
Total	7322

Enquête terrain, 2025

- **Les mototaxis comme moyens de subsistances des ménages**

Nous avons parlé précédemment du transport en mototaxis comme une alternative au chômage, nous démontrons ici que ce secteur apporte aux ménages une contribution financière.

Les conducteurs de mototaxis que nous avons interrogés nous ont fait comprendre que la recette journalière varie de 5000 à 10 000 FCFA en fonction du comportement des uns et des autres. Ceux qui ont le sens de courtoisie et de marketing et qui savent échanger et discuter avec leurs clients se font plus de recette que les autres. Les clients qui sont satisfaits du service et du comportement des conducteurs deviennent des clients réguliers et laissent parfois des pourboires (quelques pièces de monnaies laissées gracieusement aux conducteurs).

De ces recettes, ils dépensent quotidiennement une somme variant de 3500 FCFA (2500 pour la location de la moto et 1000 FCFA pour la nourriture). Ainsi, la marge de gain journalier est de l'ordre de 4000 FCFA soit un gain mensuel de 104000 FCFA (26 jours de travail). Le gain mensuel de 104000 FCFA est largement au-dessus du SMIG qui est de 60 000 FCFA. Ce qui est une grande contribution à l'économie des ménages.

5. La contribution des mototaxis à la finance publique locale

La finance est entendue comme les recettes de diverses sources qui entre dans le fonctionnement de l'administration publique au niveau local. Dans le cadre de cette étude, la finance locale renvoie à la contribution du secteur de transport urbain à la recette locale. Cette contribution se fait par le paiement de taxe de 250 francs par mototaxi au bureau dont 200 FCFA sont pour la caisse de la mairie.

En effet, ce ne sont pas les conducteurs de mototaxis qui versent directement cette somme à la caisse de la mairie mais par l'intermédiaire de leurs associations respectives. Chaque jour, un

conducteur de mototaxi verse à son association une somme de deux cents francs CFA et c'est cette dernière qui cumule pour tous les conducteurs et verse à son tour à la caisse de la commune.

Dans la ville de Moundou, il y a six (6) associations des mototaxis qui comptent au total plus de six milles motos. Les associations versent mensuellement deux cents cinquante francs par moto. Le tableau ci-dessous montre ce que les associations encaissent et la part de la mairie

Tableau 5: tableau des recettes fiscales

Taxe pour la mairie (francs CFA)	Nombre de conducteurs permanents	Nombre de jours de paiement dans le mois	Total
200	3798	26	19 749 600

Source : enquête de terrain, octobre 2025

Le tableau ci-dessus fait remarquer qu'en se basant sur les 3798 conducteurs de mototaxis permanents dont chacun paie une taxe de 200 francs CFA par jour, on obtient 19 749 600 francs CFA par mois pour la caisse de la mairie de Moundou. Ce calcul repose sur 26 jours de travail le mois car les jours de travail les dimanches ne sont pas payés.

Partant ce montant mensuel, on arrive à une somme annuelle de deux cent trente-six million neuf cent quatre-vingt-quinze mille deux cent (236 995 200) francs CFA. Une somme d'argent assez importante pour les activités de développement local, de création d'emplois et d'entrepreneuriat pour les jeunes.

Aussi, lors de notre recherche, nous avons croisé les données fournies par les 3 associations enquêtées et nous sommes parvenus à trouver qu'une somme de cinq cent quarante mille sept cent cinquante (540 750) francs CFA a été versée à la caisse de l'Etat au titre de l'impôt de 2024. Cette somme est issue la cotisation des conducteurs des mototaxis.

III. Discussions

La problématique de la mobilité urbaine constitue aujourd'hui un grand enjeu des politiques de développement, en particulier dans les villes des pays en développement caractérisées par une croissance démographique rapide et une insuffisance chronique des infrastructures de transport. Selon ONU-Habitat, l'objectif fondamental des systèmes de transport est de garantir un accès universel à une mobilité sûre, propre et économiquement abordable, condition indispensable à l'accès équitable aux opportunités économiques, sociales et spatiales (ONU-Habitat, New York, 31 mai 2015). Dans ce contexte, l'émergence et la consolidation des mototaxis s'inscrivent comme une réponse pragmatique aux défaillances structurelles des transports urbains formels.

Les résultats de cette étude confirment les analyses de KIKANGALA NTAMBWE Trésor et *al.*, selon lesquelles le mauvais état du réseau routier, la flexibilité opérationnelle, la rapidité de déplacement et le chômage post-scolaire constituent des déterminants majeurs de l'essor du transport par moto en milieu urbain. Ces facteurs traduisent à la fois l'inadaptation des infrastructures existantes et l'incapacité des économies urbaines à absorber une main-d'œuvre jeune et faiblement qualifiée, faisant du mototaxi un secteur refuge et une stratégie de survie économique.

Toutefois, la littérature mobilisée par ces auteurs demeure largement centrée sur les facteurs d'émergence et les dimensions économiques individuelles, en accordant une attention limitée aux formes d'organisation sociale et professionnelle développées par les conducteurs de mototaxis. Or, les résultats de la présente recherche montrent que ces acteurs mettent en place des mécanismes structurés d'auto-organisation qui ont pour but la régulation de l'activité, la solidarité entre membres, la gestion des conflits et la défense de leurs intérêts collectifs. Cette dimension organisationnelle révèle que la mototaxi ne saurait être

appréhendé uniquement comme une activité informelle atomisée, mais plutôt comme un champ socio-professionnel en voie d'institutionnalisation progressive. Cette contribution constitue un apport analytique original par rapport aux travaux antérieurs.

Par ailleurs, nos résultats corroborent les conclusions de LANNUZEL Antoine (2011), telles que rapportées par Robert G. LOBA, Vincent D. DIBI et Nabindou KON dans leur étude sur la contribution des mototaxis au bien-être des populations urbaines. Ces auteurs démontrent que les mototaxis permettent un gain de temps significatif, en particulier aux heures de pointe, grâce à leur capacité à contourner la congestion automobile et à assurer une desserte fine des espaces urbains. Bien que ces analyses aient été développées dans des contextes urbains distincts, notamment européens, leur validité heuristique demeure pertinente pour les villes africaines où la congestion routière, l'irrégularité des transports publics et la fragmentation spatiale renforcent la demande pour des modes de transport flexibles et rapides.

En outre, notre étude met en évidence que le transport par mototaxi ne bénéficie pas uniquement aux conducteurs en termes de revenus, mais qu'il constitue également une option économiquement accessible pour les usagers, en particulier les ménages à faibles revenus. Cette double fonctionnalité – création d'emplois et amélioration de l'accessibilité urbaine – confère aux mototaxis un rôle capital dans les économies urbaines informelles et contribue indirectement à la mobilisation de recettes municipales à travers les taxes, licences et autres formes de prélèvements locaux.

En définitive, les résultats de cette recherche confirment que le transport urbain par mototaxi s'inscrit dans une logique de régulation sociale de la mobilité, à l'interface entre informalité, innovation populaire et gouvernance urbaine. Ils invitent ainsi à repenser les politiques publiques de transport non pas dans une logique d'exclusion de ces acteurs, mais dans une perspective d'intégration progressive, de formalisation adaptée et de

sécurisation des pratiques. Cette approche permettrait de maximiser les externalités positives des mototaxis tout en limitant leurs impacts négatifs, contribuant ainsi à la construction de systèmes de mobilité urbaine plus inclusifs et plus durables.

Conclusions et perspectives

Mode de transport récent dans la société tchadienne, la pratique des mototaxis est un type de transport venu d'Afrique de l'Ouest par les migrants tchadiens. Introduite au Tchad dans les années 2005, le transport en moto constitue une alternative au chômage des jeunes et à un supplément des revenus aux travailleurs pour arrondir la fin du mois. Les conducteurs ont de profils et des situations matrimoniales variés. La pratique de mototaxi absorbe le chômage, contribuant ainsi à l'apaisement du climat social. Sur le plan de l'économie et de finances locales, le transport en mototaxi apporte une contribution non négligeable dans la caisse de la commune et dans la caisse de l'Etat par le paiement des impôts. Bien que sa place soit importante dans la ville de Moundou, le secteur de transport en mototaxi demande à être plus structuré pour son apport plus efficace socialement et économiquement.

La redynamisation de ce secteur passerait par la formation des conducteurs sur le code de la route afin de réduire l'exposition aux cas d'accident. Pour la sécurité des conducteurs de mototaxis, il y a eu lieu de leur donner des notions de sécurité personnelle et collective car ils font parfois face aux dangers liés au banditisme.

En considération de la contribution financière du transport en mototaxi à l'économie locale, il est crucial de bien cadrer les bureaux des associations qui sont implantées dans la ville pour un bon suivi et une bonne recette fiscale. Les autorités sont interpellées à élaborer une bonne politique et stratégie d'accompagnement de ce secteur pour conduire les praticiens vers le secteur formel car beaucoup de personnes et de ménages vivent de cette activité qui rend également de grands services aux usagers.

Bibliographie

ALLANDIGUIM REOUMBAYE Christian, 2013, *La contribution de la coopération décentralisée au processus de développement local au Tchad : le cas du jumelage entre les villes de Moundou (Tchad) et de Poitiers (France)*, Mémoire de master, Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC), Yaoundé.

BERNOUX Philippe, 1985, *La sociologie des organisations. Initiation théorique suivie de douze cas pratiques*, 3^eéd., Paris, Seuil, 377 p.

DURKHEIM Émile, 1899, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF).

GARY Ian et REISCH Nikki, 2004, *Le pétrole tchadien : miracle ou mirage ?* Catholic Relief Services / Bank Information Center, 124 p.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS), 2009, *Deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH2)*, N'Djamena.

KIKANGALA NTAMBWE Trésor ; NDJIBU MUKONKOLE Marcel ; KITENGIE NGOYI Élie ; MUNDU MADINA Nathanaël ; YAPAMBA YAPAMBA Benjamin, 2022, « Profil et appréciation du métier de conducteur de mototaxis (motard) à Kabinda, République démocratique du Congo », *Tanganyika Journal of Science*, vol. 2, n° 1, pp. 25-35.

LANNUZEL Antoine, 2011, « Transports urbains : le mototaxi », *Le Nouvel Économiste*, [en ligne], consulté le 20 décembre 2017.

LOBA Robert G. ; DIBI Vincent D. et KON Nabindou, 2019, « La contribution des mototaxis au bien-être des populations dans la commune de Bouaké », *Social34 – Sciences sociales*, document 2411, 12 décembre 2019.

MAGRIN Michel, 2001, *Le Sud du Tchad en mutation : des champs de coton aux sirènes de l'or noir*, CIRAD / PRASAC / SEPIA, Montpellier.

PAUGAM Serge, 1991, *La disqualification sociale. Essai sur la nouvelle pauvreté*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF), coll. « Sociologie », 254 p.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL DE MOUNDOU, 2018, Moundou.

QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc Van, 1998, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Bordas, p. 188.

TOB-RO Ndilbé, 2016, « Analyse des conflits fonciers à la périphérie nord de la ville de Moundou (Tchad) », *Sociétés & Économie*, n° 8, 41 p.