

## Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou

*Noukpo S.A. Agossou \**

La moto comme mode de transport, plus connue sous le vocable *gungbe* de *zemijan*, est apparue en 1976 dans la région de Porto-Novo<sup>1</sup> d'où elle s'est propagée dans le reste du Bénin et les États limitrophes comme le Togo, le Niger et une partie du Nigeria. Le *zemijan* est de nos jours, et pour longtemps encore, le mode de transport le plus souple, le plus rapide sur courtes distances (aux heures d'affluence notamment), le plus adapté à l'état des routes et pistes béninoises et le plus proche des usagers de toutes catégories. Il assure un service autonome et une prestation complémentaire et/ou concurrentielle à la voiture particulière, au taxi et à l'autobus. Bien qu'étant intrinsèquement un mode de transport individuel, il joue souvent le rôle d'un mode de transport collectif.

### Aux origines du *Zemijan*

Le vocable *gungbe* (une langue nationale du sud-est du Bénin) *zemijan* est formé de trois éléments: *ze* = prends, *mi* = moi et *jan* qui exprime l'idée de brusquerie, et peut en outre signifier secouer et tamiser. Littéralement, *zemijan* signifie «prends-moi sans précaution, sans ménagement», autrement dit «prends-moi vite». De cette étymologie, on peut déduire qu'il s'agit d'un transport individuel, même si, dans la réalité, c'est également un mode de transport collectif. En le nommant ainsi, sont mises au premier plan la rapidité et la promptitude du déplacement, bien davantage que les questions de sécurité, de confort et des conditions de transport en général.

Ce mode de transport est unique par les services qu'il rend dans le contexte d'un pays en développement comme le Bénin. De ce point de vue, il complète ou concurrence, selon les cas, les autres modes de transport terrestre, notamment les taxis et les voitures particulières. Instrument de déplacement inévitable dans

---

\* UAC/FLASH/DGAT (Abomey-Calavi), CUP & ENS (Porto-Novo), BP 01-1397 Porto-Novo (Bénin), [anoukpo@yahoo.fr](mailto:anoukpo@yahoo.fr).

1. Agossou [1979].

la vie de la majorité des citadins, comme des ruraux, le *zemijan* joue un rôle de premier plan dans les relations locales, nationales et sous-régionales. Il facilite aussi les échanges transfrontaliers. Outil de structuration de la région urbaine du littoral béninois, il peut être considéré à la fois comme facteur et conséquence de l'étalement urbain. Ses principaux atouts sont sa souplesse, sa malléabilité et sa capacité à faire du porte-à-porte. Au départ des gares routières, ferroviaires et fluviales, il assure l'acheminement des voyageurs et des marchandises vers les périphéries urbaines et les villages environnants. À Porto-Novo, par exemple, lui seul permet aux mareyeuses de se faire transporter avec leurs paniers de poisson frais de la lagune aux marchés de la région. Toutefois, les avantages de ce mode de transport, chaque jour plus envahissant, ne doivent pas faire perdre de vue ses inconvénients et la nécessité pour les pouvoirs publics de développer d'autres modes de transport en commun moins polluants, plus «collectifs», aux coûts unitaires plus réduits et non moins performants...

### *Naissance et évolution du taxi-auto*

Le taxi-ville qui a vu le jour à Cotonou au début des années 1950 est resté longtemps le seul moyen de transport collectif connu du public. Son utilisation se limitait pratiquement aux travailleurs du wharf et aux cheminots du Réseau Bénin Niger. C'était au départ une demi-dizaine de véhicules Citroën deux chevaux, connus sous le nom de «taxi-Gbégamè», Gbégamè constituant alors la limite extrême de la ville. Le système de ramassage consistait à prendre en cours de route des passagers allant dans la même direction que le premier usager monté à bord. Puis, suite au rapatriement des Dahoméens de Côte d'Ivoire en 1963, les taxis – villes automobiles avec passager unique se sont multipliés. Mais le nouveau système fit long feu et laissa place à l'ancien en raison de son coût élevé. Au début des années soixante-dix, des véhicules Simca furent mis en circulation avec un régime spécial de ticket et contrôleur. À chaque quartier était affecté un certain nombre de véhicules. L'état défectueux des voies et la fragilité des véhicules eurent raison de cette tentative.

Depuis plus de deux décennies, plusieurs marques, notamment japonaises, se sont lancées sur le terrain avec un succès certain. Cette évolution a entraîné la création de l'Unacob qui assure la gestion du secteur. La desserte des quartiers accessibles et actifs est assurée actuellement par quelque 2 000 véhicules répartis sur des stations (Gbégamè, Kouhounou, Houeyiho, Fijrossè, Akpakpa, Sègbèya, Agla, Agblangandan, Sènadé, Ekpè, etc.) desservant les plus grands axes qui presque tous débouchent à Dantokpa, le plus grand marché international d'Afrique occidentale, et quelques-uns à Ganxi. Hors de ces grands axes, le transport est entièrement monopolisé par le *zemijan*.

### *Une évolution historique et sociopolitique propice au zemijan*

Cette évolution peut être caractérisée à grands traits. En premier lieu, la situation économique du Bénin a été sérieusement influencée par une série d'événements extérieurs, notamment le reflux massif des Béninois du Nigeria en

1977. Parmi eux, nombreux sont ceux qui ont ramené des motos qu'ils décident d'exploiter, faute de trouver un emploi stable ou plus rémunérateur. Le rapatriement des Béninois du Congo Brazzaville, en janvier-février 1978, puis du Gabon, en juillet de la même année, grossit le nombre des demandeurs d'emplois non satisfaits parmi lesquels certains vont se convertir dans le transport à *zemijan*.

En deuxième lieu, la décennie 1980 est marquée par la crise économique ayant entraîné la faillite de l'État, incapable de payer ses fonctionnaires, et le recours aux institutions de Bretton Woods. Celles-ci imposent les programmes d'ajustement structurel (PAS). Pour les travailleurs, les PAS signifient compressions de personnel, licenciements, départs dits volontaires, anticipés et/ou ciblés, agents «déflatés» des entreprises publiques et semi-publiques, non-renouvellement de contrats de travail, salaires impayés pendant plusieurs mois, etc. Au total, dans cette période, le nombre d'emplois de la fonction publique et des entreprises d'État a été réduit de moitié (de 60000 à quelque 35000 d'après plusieurs sources officielles). Certains «déflatés» ont fini par se reconvertir dans l'activité de transport par *zemijan*.

En troisième lieu, celui-ci a également profité de l'échec successif des entreprises publiques de transport en commun (Régie des transports de Cotonou, Régie autonome des transports urbains de Cotonou, régies provinciales puis sociétés provinciales des transports, etc.), pour cause de mauvaise gestion et d'interventions peu orthodoxes du pouvoir. En outre, le régime révolutionnaire marxiste-léniniste (1972-1989), hostile à l'initiative privée, n'était pas favorable à son émergence dans les transports en commun. Aujourd'hui, avec seulement quelque cinquante autobus et mini-bus assurant les grandes liaisons urbaines, le transport en commun à Cotonou ne semble pas connaître un nouveau départ, malgré les attentes et en dépit des mesures fiscales prises par l'État pour faciliter l'importation de véhicules.

Tout ceci contribue à l'essor du *zemijan* qui, non seulement, satisfait les besoins de mobilité des populations mais contribue aussi à résorber une partie du chômage. Son succès se comprend lorsqu'on l'analyse dans le cadre d'une région à forte concentration démographique où la pénétration du style de vie urbain à la campagne entraîne la transformation des structures rurales. La région urbaine du littoral béninois est la mieux pourvue en infrastructures de communication. Dans un rayon de 25 km autour de Cotonou (666744 habitants) et de 10 km autour de Porto-Novo (222234 habitants)<sup>2</sup>, les deux plus grandes agglomérations de la République du Bénin, gravite d'ouest en est une constellation de villes et de «centres en gestation urbaine»<sup>3</sup> de toutes tailles et de toutes catégories (cités dortoirs, pré-coloniales, centres relais, marchés, entrepôts portuaires, etc.) qui se développent rapidement, suscitant des besoins de déplacements en croissance et des trafics sans cesse plus intenses. Certes, des améliorations notables,

2. INSAE / DED [2004].

3. Agossou [1978].

en particulier dans le domaine routier et l'assainissement urbain, ont été enregistrées depuis la Conférence nationale de février 1990. Mais, en dehors des grands axes, l'ensemble du réseau demeure insuffisant et d'une praticabilité en toutes saisons limitée. Cet état de choses rend très actuelle l'utilité des voies traditionnelles (pistes et sentiers ruraux). Le *zemijan* assurément est de tous les moyens de transport celui qui s'adapte le mieux aux routes béninoises actuelles. Il ressuscite et active toutes les voies piétonnières ou empruntées naguère par la seule bicyclette en tant que moyen mécanique.

### **Le *zemijan* comme réponse à un besoin de mobilité**

Lors de son introduction à Cotonou, le taxi-moto comblait les insuffisances des taxis-automobiles et des autobus en parcourant les axes secondaires et les zones inaccessibles aux autres modes de transport. En permettant à chacun d'accéder au transport, le *zemijan* a contribué à la croissance spatiale des villes, à leur étalement et à la mobilité humaine. En retour, l'occupation des zones *non aedificandi* et des nouveaux quartiers habités a favorisé sa vigoureuse expansion.

La ville de Cotonou présente par ailleurs de nombreuses contraintes à l'aménagement, à l'urbanisation et à la circulation: un site bâti cinq mètres au-dessus du niveau marin, des zones humides et insalubres, détournées de leurs fonctions premières à des fins de lotissement et d'habitation<sup>4</sup>, un plan en damier la rendent vulnérable à des inondations périodiques catastrophiques<sup>5</sup>. Le *zemijan* s'adapte parfaitement à toutes ces contraintes.

#### *Sur l'importance du trafic *zemijan* en ville*

Reflet de la structure de l'espace urbain [Bastié et Dézert, 1980], la circulation des *zemijan* est le meilleur révélateur des déséquilibres de la répartition dans l'espace des bassins d'emplois (pôles d'activité, lieux de services), des marchés, des équipements éducatifs, des services socio-sanitaires et des habitations. À Cotonou, en 1995<sup>6</sup>, les deux roues représentent 83 % des véhicules qui empruntent le nouveau pont et 67 % de l'ancien, soit au total les trois quarts du trafic dans cette ville. Celui-ci correspond aux déplacements sur courtes distances, compris entre un et cinq km, et aux déplacements sur longues distances, supérieurs à cinq km, mouvements intra-muros et déplacements de la périphérie vers le centre ville, spécialement pour les usagers situés hors des grands axes, desservis plus ou moins régulièrement par taxis-ville ou par une ligne d'autobus.

Rien ne permet, pour le moment, de signaler une baisse de ces pourcentages depuis 1995. L'ancien pont, en voie de doublement, relie la zone industrielle d'Akpakpa au quartier central des affaires et le nouveau pont, la berge orientale à Dantokpa et au port. Le transfert, au début de 2003, des parcs autos de la zone

4. Ahouandjinou [2004].

5. Glèlè [1993].

6. Voir Projet de déclaration d'une politique de mobilité urbaine au Bénin.

portuaire vers la périphérie orientale de Cotonou a créé de nouveaux besoins de mobilité que seul le *zemijan* comble efficacement, les autobus ne circulant qu'aux heures d'affluence. Cette pénurie généralisée de moyens de transport en commun efficaces est accrue dans les autres villes par la faiblesse du parc auto, notamment à Porto-Novo où les taxis-ville ont disparu depuis un quart de siècle avec l'avènement du *zemijan*. Ainsi se comprennent les parts des budgets familiaux, inégalement élevées, consacrées au transport dans ces deux villes : 14,1 % à Cotonou contre 35,3 % à Porto-Novo pour une moyenne nationale de 11 %<sup>7</sup>.

### *Le zemijan, cause ou conséquence de l'étalement urbain ?*

Entre Cotonou d'une part et Godomè, Abomey-Calavi, Kokokoji, Kokotomè, Agblangandan, Sèkanji d'autre part, il est difficile de dire où s'arrête la métropole économique et où commencent les satellites. Le *zemijan* contribue à dessiner une nouvelle carte de la géographie des transports dans cette région urbaine du littoral béninois. Les stations de taxis-motos dont rien, dans les conditions économiques, politiques et socioculturelles actuelles, ne semble pouvoir arrêter l'essor, essaïment à travers cet espace. À l'extrême, ces véhicules qui n'ont besoin pour opérer que de l'équivalent en largeur d'un tracé piétonnier, profitent de tous les endroits de l'espace pour resserrer les « mailles régionales ».

Si l'on admet que les villes contemporaines sont soumises à des processus de dispersion, le *zemijan* doit être considéré, à Cotonou, comme l'un des principaux facteurs. Les données sont éloquentes : au regard des 60000 *zemijan* qui sillonnent toutes les rues et ruelles de Cotonou et de ses périphéries jusqu'aux confins de l'agglomération<sup>8</sup>, le parc automobile de transport en commun est dérisoire. Sans le palliatif qu'offre ce mode de transport, l'étalement urbain ou la périurbanisation, et dans une autre mesure la rurbanisation, seraient inconcevables ou poseraient de graves problèmes dans le contexte actuel de l'économie du Bénin.

Le réseau hiérarchisé, formé par les grands axes, les routes secondaires, pistes et sentiers, est dynamisé par le *zemijan* qui seul peut les relier entre eux ainsi qu'à d'autres moyens de communication. Ce mode de transport prend ainsi toute son importance parce qu'il supplée les lacunes du système des transports dans l'ensemble du pays, avec une acuité particulière dans la région urbaine du littoral béninois. Sans avoir la portée du rail ni d'autres modes de transport à fort pouvoir de structuration de l'espace, le taxi-moto, en rendant tout à fait diffus les réseaux de communication, entraîne des modifications dans l'occupation de l'espace à la périphérie des deux villes de Porto-Novo et Cotonou. Par la possibilité illimitée offerte aux usagers de l'emprunter, il joue un rôle de plus en plus significatif dans la distribution de l'habitat. L'occupation de l'espace peut s'effectuer au gré des possibilités offertes par les revenus des travailleurs. Habi-

7. Toutes ces données sont tirées de Déclaration d'une politique de mobilité urbaine.

8. On peut estimer à quelque 2,4 millions le nombre de passagers transportés chaque jour par les *zemijan* à Cotonou.

ter à la périphérie ou la campagne<sup>9</sup>, et travailler en ville, n'est plus aussi contraignant que par le passé. Habitat et activités informelles (commerce notamment) s'installent le long des axes, routes et chemins, régulièrement empruntés par les *zemijan*.

Celui-ci réalise, mieux que tout autre mode de transport, la « médiation entre ville et campagne », pour emprunter l'expression de M. Agier<sup>10</sup>. Il offre la possibilité de vivre la ville autrement. Il favorise une interpénétration des économies, sociétés et modes de vie urbain et rural. Par lui, l'exploitant comme l'utilisateur peut effectuer ses courses en ville et retourner au village à volonté. Désormais tout chemin, tout sentier, toute piste rurale est devenue lieu de transport, aisément emprunté, facilement accessible. Ce dialogue quotidien entre ville et campagne est l'un des éléments les plus originaux de la transformation des sociétés rurales, du passage progressif « du rural à l'urbain » dans le Bénin méridional actuel. Et le *zemijan* contribue à offrir, aux habitants de ces espaces en voie d'intégration rapide, la possibilité de forger une « communauté de consommateurs de biens et services [pas forcément] rares » ainsi qu'É. Juillard définissait la région. En ce sens, la mobilité des personnes, des biens et des services joue un rôle majeur dans le développement des relations régionales.

### Les *zemijan* et la création des lieux de transport

Les usagers comme les opérateurs de *zemijan* sont créateurs de lieux de transport, compris comme endroits du territoire d'où peut être assurée la mobilité des personnes et des biens. Il s'agit des stations d'attache des véhicules à deux roues motorisés ou moto-gares, encore appelées parcs motos mais aussi des auto-gares proprement dites, des places de marchés, des grandes places publiques, des lieux de cérémonies et d'autres manifestations religieuses, coutumières, etc. S'y rattachent d'autres lieux qu'on ne saurait ignorer : il s'agit des stations de vente de carburants *kpayo*, de certains lieux de restauration ou encore des devantures des kiosques de journaux. Aujourd'hui partie intégrante, bien que de façon inégale, de l'univers des *zemijan*, il est impossible de les ignorer.

Les *zemijan* créent leurs propres gares et partagent celles des autres modes de transport. Ces lieux ne sont pas seulement un cadre pour des activités induites, plus ou moins variées ; ils constituent la mémoire de ces consommateurs et prestataires, considérés collectivement ou pris individuellement. En contribuant à créer ces lieux, les acteurs les personnalisent, y impriment ce qu'ils sont et font. C'est ainsi qu'une station de *zemijan* se reconnaît non seulement à sa forme, à ses couleurs, aux spectacles qu'elle offre, mais aussi aux odeurs qu'elle dégage, aux sensations qu'elle procure, à ses bruits, etc.

Si le terme de parc auto s'applique à une réalité bien tangible car les automobiles se trouvent parkées dans une aire délimitée, parfois enclose, il en va tout

9. Si la plupart des impacts négatifs sur l'environnement urbain de ce mode de transport sont connus, aucune étude en revanche n'est encore réalisée en ce qui concerne le milieu rural.

10. Agier [1999].

autrement pour les motos. À leur sujet, il faut plutôt parler de station, en se référant à l'étymologie latine: *stato*, se tenir debout. Chaque station de *zemijan*, par ses dimensions, sa taille, son site, ses usagers, ses visiteurs, ses marques, etc., est unique en soi.

À l'arrivée d'un véhicule de voyageurs, le spectacle qui s'offre aux passants est hallucinant. Les *zemijan* se ruent vers le véhicule, se précipitent sur les portières qu'ils ouvrent pour les voyageurs ou à défaut sur les vitres. Dans un tohu-bohu en *toligbe* ou en *sètogbe* (signe que la plupart sont *Tolinu ou Sètonu*), où chacun veut terrasser l'autre par le timbre de sa voix et par la rapidité de sa langue et où finalement personne n'entend l'autre, ils se réservent chacun un voyageur, l'aident à descendre avec ses bagages, le cas échéant. Souvent maints voyageurs ne descendront qu'au prochain arrêt et les agitations précédentes n'auront été que coups de vent. Parfois, on peut se renvoyer quelques quolibets. Avant toute mise en œuvre du déplacement, avant tout départ, vient le temps des négociations. Car les prix résultent ici presque toujours d'un compromis entre ceux, surévalués, avancés par le transporteur, et ceux revus à la baisse par le voyageur! Les négociations dont il s'agit ne se font pas qu'en termes économiques. Elles incluent aussi des valeurs culturelles. Le transporteur sait souvent jouer sur la fibre généreuse du voyageur et ce d'autant plus qu'il revient de loin ou qu'il est richement vêtu. Une fois amorcé, le voyage est rarement muet. Il est co-vécu. L'échange, le partage porte sur des sujets du quotidien, des faits divers, des questions de la vie politique et sociale, le coût de la vie, etc.

### ***Carrefour de l'hôpital de Porto-Novo: une station pas comme les autres***

Un lieu vraiment propice à l'attroupement des *zemijan*. De part et d'autre, les arbres séculaires distribuent généreusement leur ombrage jusque sur la place. La circulation n'est pas dense. Sur un trottoir, un garde-vélos de plus en plus entreprenant. Sur les côtés, des vendeuses de plats cuisinés, d'autres de fruits, d'autres encore d'ustensiles de toilettes et d'articles utilitaires pour malades. Mais les *zemijan* préfèrent ignorer le panneau planté au beau milieu de la place qui rappelle que le stationnement est interdit à tout engin à deux roues. Préoccupés par leurs clients, eux s'agglutinent précisément autour du panneau. Cela démarre presque toujours ainsi avec deux ou trois *zemijan*. Puis le cercle professionnel s'agrandit, et lorsque intervient l'interdiction, il est déjà trop tard; les *zemijan* n'en ont cure, persuadés qu'il ne se trouvera personne, aucune autorité, pour les inquiéter. Les *zemijan* savent saisir ou créer les opportunités des lieux de transport. En cela ils ne sont nullement différents des taximen. Les uns et les autres ne font que profiter du laxisme ambiant qui prévaut à tous les niveaux de l'administration publique. Ainsi se créent la plupart des lieux de transport à *zemijan*, dans un environnement social, culturel et administratif bien particulier.

## Les stations de vente de carburants *kpayo*, les lieux de restauration: des mondes de *zemijan*

L'exploitation des *zemijan* aux conditions économiques actuelles est impossible sans le coût excessivement bas des produits pétroliers *kpayo*, rendu possible par le trafic illicite en provenance du Nigeria. Les stations *kpayo* se trouvent dans une situation ambiguë. En effet, bien que le carburant soit indispensable à la marche du *zemijan*, les chauffeurs de taxis-motos ne nouent pas de liens particuliers avec telle ou telle station. Voyageant d'un bout à l'autre de la ville, ils se ravitaillent en carburant au tout venant, en fonction de la progression de leurs affaires. Sont recherchées, pour autant que la distance l'autorise, les stations affichant les prix les plus bas. Par ailleurs, les *zemijan* ne s'attardent jamais durablement devant les stations *kpayo*. Il n'en va pas de même avec les lieux de restauration et les devantures des kiosques de journaux.

À première vue, on dira que les *zemijan* comme toutes les couches sociales, consomment selon leur appartenance sociale. Ils prennent à peu près les mêmes repas que le commun des Béninois: *akassa*, pâte, riz, etc. Il n'en demeure pas moins qu'une observation plus fine révèle leur préférence pour certains plats. Les *zemijan* ne se restaurent pas n'importe où. Bien que, figurant parmi les catégories professionnelles aux revenus moyens [Bancolé, 1999; BOAD, 2003], ils ne fréquentent guère les lieux de restauration qu'autoriserait leur niveau de revenu. Ils témoignent d'une prédilection pour des repas énergétiques capables de leur assurer une bonne résistance physique durant la journée de travail. C'est ainsi qu'en plus des mets ci-dessus mentionnés, les *zemijan* semblent constituer la clientèle privilégiée des vendeuses de *zankpiti*<sup>11</sup> et autres préparations à base de haricots ou de fèves (*abobo*, *atasi*, *azingokun*, *adovlo*, *adalu*, etc.). Viennent en deuxième position les lieux de «délayage» de *gari*<sup>12</sup>. On y ajoutera les vendeurs de café-thé et les vendeuses de bouillies matinales accompagnées de différentes sortes de beignets ou gâteaux de friture. Leur intérêt et leur attrait viennent de leur coût relativement bas mais aussi et surtout de la satisfaction qu'ils procurent dans la mesure où ils calment durablement la faim et, pour le *gari*, la soif. Quant au thé et au café, ce sont des boissons stimulantes.

À force de fréquenter ces lieux de restauration, les différents acteurs y tissent des liens intimes, quasi indéchiffrables. Ce que consomment les *zemijan* est révélateur de ce qu'ils sont. Le *gari* n'est pas délayé par tous ou par n'importe qui, ni surtout selon la même fréquence. Le *zankpiti* comme le *gari* à délayer, c'est l'expression de la condition «*zemijanesque*» en somme. Au-delà de la satiété que lui procure la consommation de ces plats, le *zemijan*, celui de Porto-Novo en particulier, renoue en quelque sorte avec ses origines paysannes, sa culture et les lieux qu'il a quittés. Le plat symbolise la culture à laquelle on reste

11. *Zankpiti*: Plat cuisiné à base de haricot sec, de farine de maïs, d'huile de palme brute, assaisonné, pimenté et très énergétique.

12. *Gari*: Farine de manioc plus ou moins fermenté, déshydraté par grill. Elle est consommée délayée dans de l'eau, glacée ou non, avec sucre, galettes d'arachide, arachide grillée, etc.

attaché et la main qui a cuisiné le plat permet de renouer avec elle. Cette main est celle de quelqu'un qui appartient à l'ethnie d'origine du *zemijan*. Car, qui d'autre, aux yeux ou plutôt au goût du *zemijan*, mieux que la *Sètonu* ou la *Tolinu*, avec, sans doute, une quantité de condiments moindre, serait capable de régaler à un tel degré de satisfaction le *zemijan*, et en même temps conférer autant d'énergie aux mets qui lui conviennent. Voilà ce que perpétue la culture du *zemijan*. On ne saurait traduire autrement ce dicton populaire *gungbe*: «Détesterait-on l'Ajlanu qu'on n'apprécierait pas moins son akassa.»<sup>13</sup> Ainsi que l'avoue une vendeuse, «autrefois on ne vendait que du riz. Mais les exigences de la clientèle (*zemijan*) nous ont poussées (mes congénères et moi) à offrir en sus pâte de maïs, manioc bouilli de saison, haricot. Ce commerce est lucratif en raison du nombre important et toujours croissant des *zemijan*. Sans compter les usagers qui n'hésitent pas à marquer une halte pour calmer leur faim. Le matin, la bouillie et le thé constituent les plats les plus recherchés accompagnés de pain, doko, pâté. À partir de 11 h, déjà pâte à la sauce, haricots et autres prennent la relève. Les repas du soir étant généralement partagés en famille». Et un autre d'ajouter: «En tant que Hausa vendeur de thé ambulante, je puis dire que les *zemijan* ont véritablement adopté ce breuvage. En fait, il s'agit de café au lait sucré saupoudré de quelques essences qui, pour être tonifiantes, ne sont pas des drogues. Elles me viennent droit du village par mes frères qui en consomment au moment de conduire le bétail au pâturage.»

### *Que diantré les zemijan vont-ils chercher à la devanture des kiosques à journaux?*

Celle-ci représente le second lieu privilégié de socialisation et d'information des *zemijan*. Il n'y a pas forcément hiérarchie descendante entre ces lieux. Certaines devantures de kiosques sont plus intensément fréquentées que des lieux de restauration. Bon nombre d'entre les *zemijan*, notamment ceux opérant dans la ville de Cotonou, sont en effet diplômés, sans emploi. D'aucuns militent plus ou moins activement dans des partis politiques dont ils constituent l'un des instruments et vecteurs de propagande les plus efficaces. Ils sont donc toujours intéressés à suivre de près l'actualité politique nationale. Néanmoins, les liens qui unissent les *zemijan* à ces lieux ne sont pas que d'ordre intellectuel. Peu à peu se tissent des liens sentimentaux, affectifs. Lieux de rencontre d'amis, de camarades de parti, mais aussi de collecte d'informations et de formations, lieux d'échanges et de débats politiques sur l'actualité nationale, les devantures de certains kiosques de journaux témoignent de la vivacité politique et intellectuelle des *zemijan*. Ils y viennent moins pour acheter que pour «voler» l'information dans les journaux et instaurer des débats, souvent passionnés, parfois contradictoires, reflet des oppositions partisans et des divergences politiques. Les débats dont ils se font les animateurs ne manquent pas d'attirer la curiosité d'autres passants. Cet attroupement des *zemijan* fait de ces lieux des stations parallèles d'où le voya-

13. «Enyi ye gbè wan na Ajlanu ye ni bo dekunu na kanna eton!». L'*akassa* demeure encore l'aliment de base des Gunnu et «apparentés» à Porto-Novo et dans sa région.

geur peut partir vers sa destination. Les *zemijan*, ce faisant, constituent les principaux faiseurs et diffuseurs de rumeurs, fabriquées parfois à partir des stands mêmes de journaux. Parce que l'information journalistique s'y prête dans une large mesure, les *zemijan* n'hésitent pas à y ajouter leur grain de sel et leurs condiments et, comme leur profession les promène un peu partout à travers les villes, la rumeur gonfle et se diffuse.

### **Le *zemijan*, un transport d'avenir?**

Envisagé dans ses interactions avec les politiques urbaines, plus particulièrement les politiques de transport, l'avenir du *zemijan* est un bon révélateur des problèmes du Bénin en matière de transport en commun.

Parce que la clientèle se trouve potentiellement partout dans le besoin et que les prestataires sont en perpétuel déplacement pour satisfaire une demande élevée, le *zemijan* a opéré une véritable révolution dans les transports de proximité, en transformant de fond en comble les horizons du quotidien. Un déplacement en ville ou de la ville vers la périphérie et vice-versa cesse d'être une corvée ou un parcours du combattant.

La diffusion du *zemijan* à travers l'espace béninois en général, et celui de la région urbaine du littoral en particulier, donne aux habitants la possibilité d'une mobilité jamais connue par le passé. Jusque dans les années 1970, la société béninoise paraissait peu mobile dans son écrasante majorité. Dans une ville comme Porto-Novo, en l'absence de taxis intra muros, les déplacements étaient extrêmement limités. L'existence des vélos ne constituait qu'un pis aller mal commode et peu apprécié. La situation était à peine meilleure à Cotonou. Les relations entre les villes et les campagnes étaient à leur tour soumises aux conditions de la circulation automobile. C'est cette situation de quasi-monopole inefficace qu'est venu briser le *zemijan*. Ce dernier a popularisé le transport sur courtes distances. Jamais les classes populaires n'ont eu autant de facilité à se mettre en contact ou en relation sociale, économique, culturelle avec leurs pairs. La possibilité pour chaque usager de multiplier les déplacements au moment opportun et de les adapter aux circonstances est illimitée. C'est en cela que réside un des éléments révolutionnaires du *zemijan* pour la grande majorité des Béninois.

Le gain est d'autant plus considérable que le taxi-moto élargit les horizons, dans cette région par ailleurs si ouverte sur l'extérieur. Il n'est pas exagéré de dire que le *zemijan* renforce les capacités humaines de transit de «l'État entrepôt» du Bénin. Son rôle dans les transports urbains et périurbains de la région du littoral béninois est souligné par la part prépondérante du transit et des prestations y afférentes dans l'économie régionale. Que ce soit pour le transport des produits pétroliers *kpayo* qui représentent environ les 4/5<sup>e</sup> de la consommation totale de ces produits, que ce soit dans les transports clandestins ou frauduleux transfrontaliers entre le Nigeria et le Bénin ou pour d'autres transactions souterraines ou illicites, le *zemijan* est omniprésent.

Le passage du marché local au marché régional se généralise et s'accélère grâce au transport à *zemijan*. Chaque producteur, marchand, prestataire de service peut rapidement emprunter ce moyen pour se faire transporter d'un point à un autre de l'espace local ou supra-local. Dans quelle mesure ce mode contribue-t-il réellement à rompre l'isolement des localités et, partant, à structurer les marchés sous-régionaux? «Le système de transport intervient comme un élément décisif des conditions de l'occupation de l'espace à toutes les échelles» [Wolkovitsch, 1982, p. 234]. Si le rôle du *zemijan* est exclu de la localisation des bases matérielles économiques (industries, infrastructures, etc.), il compte en revanche de plus en plus dans la fixation de l'habitat. Il joue un rôle de premier plan dans les migrations quotidiennes qui dépendent de l'évolution de l'économie et de la société (migrations de travail, déplacements scolaires, mouvements à buts festifs ou religieux, etc.).

Différemment jugés de la part de ceux qui jouissent de leurs prestations, les taxis-motos sont cependant accusés de bien des maux de la circulation. Ainsi, seraient-ils responsables de la pollution atmosphérique. Il leur est aussi reproché de rouler toujours vite, pressés d'arriver à destination, même lorsqu'ils ne transportent aucun voyageur, de klaxonner bruyamment et à tout bout de champ, d'être insolents envers la plupart des autres usagers de la routé et d'injurier dès qu'on leur fait la moindre remarque. Le conducteur de *zemijan*, débarqué droit de son village, n'est pas censé savoir comment est faite l'utilisation des voies dans les agglomérations urbaines et urbanisées. À quoi s'ajoutent, pour certains d'entre eux, l'ignorance, pour d'autres, le non-respect délibéré du code de la route. Comme l'a souligné une enquête du centre hospitalier départemental de l'Ouémé, plus de 30 % des patients reçus au service des urgences sont le fait d'accidents dus aux *zemijan*.

### Une politique de transport urbain avec le *zemijan*?

La généralisation du *zemijan* est l'expression même du niveau de vie et de développement du pays. Les principaux facteurs qui favorisent l'exploitation des taxis-motos aux conditions économiques actuelles sont le bas prix des produits pétroliers *kpayo*, en provenance du Nigeria, et la faiblesse des charges dont le *zemijan* ne s'acquitte d'ailleurs que très partiellement (taxes et frais d'enregistrement, frais de permis de conduire, d'assurances, de casque dont le port devrait être obligatoire aussi bien pour la sécurité du conducteur que pour celle du voyageur). Pourtant le *zemijan* n'est pas la solution optimale pour résoudre les problèmes de transport des personnes dans les villes de Porto-Novo et Cotonou. Les critiques dont il fait l'objet, évoquées plus haut, le démontrent.

Une politique de transport devrait viser à intégrer transport ferroviaire/tramway, autobus, taxis, *zemijan* et transport fluvial. Il y a urgence à restaurer le transport en commun dans les grandes villes. Il faut réduire considérablement les émissions de gaz des *zemijan* et des autres véhicules polluants. Il faut également réorganiser la profession de *zemijan*, améliorer et harmoniser son environnement,

réduire ses effets collatéraux négatifs, réserver sur certains axes des couloirs aménagés pour les *zemijan*, promouvoir la réinsertion socioprofessionnelle des conducteurs, etc. C'est à l'État d'établir toutes les interfaces et les cohérences nécessaires à la mise en œuvre harmonieuse de ces projets afin de rendre opérationnelle la complémentarité naturelle entre tous les modes. Des initiatives sont déjà en cours concernant la relance du transport public urbain à Cotonou, grâce à l'acquisition d'autobus importés à l'état neuf, achat bénéficiant de l'exonération fiscale.

Une des solutions pour réduire le nombre de *zemijan* en circulation consiste à favoriser l'harmonisation des politiques des prix dans le cadre de la CEDEAO ou une entente entre le Nigeria et le Bénin. Cela suppose une intégration plus réelle des politiques communautaires, la suppression totale de la subvention accordée par le gouvernement fédéral nigérian aux produits pétroliers raffinés et un relèvement substantiel des prix appliqués à ces mêmes produits à l'intérieur de ce pays, de manière à les harmoniser avec ceux pratiqués dans tous les autres États de l'espace CEDEAO. Cela suppose aussi la libéralisation totale du secteur, l'utilisation d'une monnaie commune à l'Afrique de l'Ouest, etc. L'application rigoureuse de ce train de mesures combinées avec d'autres devrait aboutir à la réduction significative du nombre de *zemijan* par la diminution du nombre des stations *kpayo*, ce qui permettrait de faire baisser le taux de pollution atmosphérique engendré par ce moyen de transport.

La place du *zemijan* dans la chaîne des transports urbains et périurbains pourrait être envisagée comme celle de relais aux autres modes de transport en commun. Ceux-ci auraient le monopole du transport sur les grands axes et les voies nationales, les *zemijan* assurant le relais vers les routes secondaires, les pistes de desserte rurale et sentiers. Éléments structurants des paysages humanisés de cette région, ces infrastructures jouent un rôle non négligeable dans la vie économique et sociale, comprise dans le contexte de faible niveau d'équipement du pays.

En apparaissant ainsi comme le révélateur des politiques béninoises de transport, les *zemijan* ne sont que la projection ou la traduction sur le terrain des hésitations ou de l'incapacité des pouvoirs publics à mettre en œuvre une politique rigoureuse en matière de transport en commun urbain, ou simplement une politique urbaine tout court. Concernant le cas de Cotonou, J.-C. Grisoni Niaki [2000] n'hésite pas à écrire que l'on est en face d'«une métropole désormais ingérable». Le développement des *zemijan* traduit l'inefficacité et la faible intégration des autres modes de transport. Il révèle, à tout le moins, les difficultés des citadins, confrontés aux queues et bagarres devant les arrêts, entassés dans les autobus bondés à craquer ou dans les taxis-ville plus ou moins branlants, et ne supportant plus l'imperturbable discours des taximen: «*E jlo-a ou E ma-jlo*»<sup>14</sup>. Il exprime enfin un certain niveau de rationalité des réponses apportées par les acteurs eux-mêmes à leurs difficultés puisque le *zemijan* permet les déplacements indispensables à la vie quotidienne des populations et au fonctionnement de l'économie du Bénin.

14. Littéralement: «Ce n'est pas sur mon itinéraire».

## BIBLIOGRAPHIE

- AGOSSOU S.-A. N. [2003], «La diffusion des innovations: l'exemple des *zemijan* dans l'espace béninois», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47, n° 130, p. 101-120.
- AGOSSOU S.-A. N. [2001], «Dynamique spatiale et importance économique des stations de vente des produits pétroliers *kpayo* à Porto-Novo», note de recherche à paraître en 2004, *Annales de la FLASH*, n° 9, Université d'Abomey-Calavi.
- AGOSSOU S.-A. N. [1979], «Note sur quelques moyens de transport à Porto-Novo et dans sa région: du taxi-kanna au taxi-Suzuki ou les taxis-deux roues», Porto-Novo, *Éducation béninoise*, n° 3, p. 37-54.
- BARBIER J.-C. [2000], *La croissance urbaine de Porto-Novo*, notice cartographique, Porto-Novo, Centre béninois de la recherche scientifique et technique (CBRST), note inédite, 2 p.
- BASTIÉ J., DÉZERT B. [1980], *L'espace urbain*, Paris, Masson, 384 p.
- BERTRAND M., DUBRESSON A. (éd.) [1997], *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala, 326 p.
- BLANCHARD F. [2001], *Évolution et influence d'un axe de communication dans la recomposition de l'espace interurbain Porto-Novo – Cotonou*, Université de Provence, MM, 155 p.
- BRUNEAU J.-Cl. [2002], «Vivre la ville à la campagne: crise des sociétés et exurbanisation en Afrique tropicale», *Historiens et Géographes*, n° 379, p. 91-102.
- CACOGEC [1996], «Prévisions du trafic voyageur», in *Étude approfondie de la rentabilité économique de la ligne côtière et analyse détaillée des coûts et avantages de l'exploitation*, Cotonou, OCBN, Contrat n° 004/OCBN/DG-DIF du 22 avril 1996, Direction du service technique.
- CHALANSET R. [1999], *Dynamiques Urbaines: L'entre-deux villes Cotonou-Porto-Novo*, Université Paris IV-Sorbonne, MM, 123 p.
- CIRCONSCRIPTION URBAINE DE PORTO-NOVO [1999], *Actualisation du plan directeur d'urbanisme de Porto-Novo*, Cotonou, SERHAU, 98 p.
- CLOZIER R. [1963], *Géographie de la circulation*, Paris, Génin, coll. Géographie économique et sociale, 404 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., D'ALMEIDA-TOPOR H. et SÉNÉCHAL J. (éd.) [1996], *Interdépendances villes campagnes en Afrique. Mobilité des hommes, circulation des biens et diffusion des modèles depuis les indépendances*, Paris, L'Harmattan, 293 p.
- FERRARIS H. [2001], *L'espace périurbain au nord de Porto-Novo, une géographie du changement*, Université de Provence, MM, 188 p.
- FRÉMONT A. et alii [1984], *Géographie sociale*, Paris, Masson, 387 p.
- FRÉMONT A. [1976], *La région espace vécu*, Paris, PUF, coll. Sup, n° 19, 223 p.
- GRISONI NIAKI J.-C. [2000], «Dynamiques foncières et immobilières, explosion urbaine à Cotonou», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 211, p. 231-252.
- INSAE [2004], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-3) février 2002*, Cotonou, Direction des études démographiques, résultats définitifs.
- INSAE [1994], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-2) février 1992*, Cotonou, Bureau central des recensements.
- INSAE [1982], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-1) mars 1979*, Cotonou, Bureau central des recensements.
- JUILLARD É. [1962], «La région, essai de définition», *Les Annales de géographie*, n° 387 (sep.-oct.), p. 483-499.
- LOMBARD J. [1999], «Quand les transports (dé)lient campagnes et villes», in J.-L. Chaléard et A. Dubresson (éd.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud, géographie des relations*, Paris, Karthala, 258 p.

- MARCADON J. *et alii* [1997], *Les transports*, Paris, Armand Colin, coll. Prépas Géographie, 215 p.
- MERLIN P. [2000], *Géographie humaine*, Paris, PUF, coll. Fondamental, 2<sup>e</sup> éd., 578 p.
- MONDJANNAGNI A.C. [1977], *Campagnes et villes au sud du Bénin*, Paris, Mouton/ACCT, 614 p.
- N'BESSA B. [1999], «Les exploitations agricoles des citadins en milieu rural: l'exemple béninois», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 207, p. 275-292.
- N'BESSA B. [1997], *Porto-Novo et Cotonou: origine et évolution d'un doublet urbain*, Université Bordeaux-III, DE, 590 p.
- PAILHOUS J. [1970], *La représentation de l'espace urbain: l'exemple du chauffeur de taxi*, Paris, PUF.
- RÉPUBLIQUE DU BÉNIN [2002], *Projet de déclaration d'une politique de mobilité urbaine au Bénin*, Cotonou, MEHU/DU, 48 p.
- SERHAU-SA. [2000], *Mise en place des transports collectifs à Cotonou, Analyse des initiatives privées émergentes*, Cotonou.
- TOSSA J. [1982], *Les effets géographiques du chemin de fer au Bénin*, Université Bordeaux-III, D3, 273 p.
- WOLKOVITSCH M. [1982], *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2<sup>e</sup> éd., 384 p.



Vitalité des “zem” à Cotonou (N. Agossou, 2004).



Une station de chargement de bidons de *kpayo* (essence du Nigeria), au bord de la route, à Porto-Novo (N. Agossou, 2004).