

Tendance

Quand les particuliers se mêlent au transport urbain



Photo : Julie Nguimbi

Aucune partie de Libreville n'échappe plus aux transporteurs occasionnels.



Photo : Chris OYAME

Les transporteurs informels sont aussi visibles dans les zones d'accès difficile.

Guy-Romuald MABICKA
Libreville/Gabon

Aujourd'hui, posséder un véhicule n'est plus un luxe, mais une nécessité. D'autant qu'avec la crise qui perdure, de nombreux salariés du privé et même du public en font une source de revenus parallèles en s'adonnant au transport. Si les opérateurs traditionnels n'apprécient guère cette concurrence, rien ne semble freiner les transporteurs informels.

AUTREFOIS, les particuliers s'essayaient dans le transport urbain lorsque les opérateurs habituels observaient un arrêt de travail, généralement pour protester contre la multiplication des contrôles routiers et l'extorsion de leurs fonds par les gendarmes et les policiers. Mais le phénomène a pris une autre dimension aujourd'hui du fait, en partie, de la mauvaise passe économique qui n'épargne personne. Qu'il s'agisse du salarié du privé ou celui du public, posséder un véhicule ne relève plus du prestige. C'est devenu une nécessité. Pour certains, grâce à la petite recette que l'on se fait en embarquant

quelques clients au sortir de sa maison le matin, on peut satisfaire à de petits besoins. Pour d'autres, cet appoint, même léger, aide à arrondir les fins de mois. Emmanuel est employé dans une entreprise privée de la place. Tous les matins, en quittant son domicile à Melen pour son lieu de travail, il arrive parfois qu'il prenne des passagers. Il le fait également en rentrant chez lui, le soir. «*Le peu que je gagne le matin me permet d'assurer le petit-déjeuner que je n'ai pas le temps de prendre à la maison, parce que je ne veux pas arriver en retard au boulot, et le repas de midi. Ce que je gagne le soir, en rentrant, c'est pour mon carburant du lendemain et d'autres petits besoins de la maison*», assure-t-il.

CHARGES LOURDES. Un avis que partage Alain, lui aussi salarié d'une société privée basée à Owendo, et propriétaire d'un véhicule. Il ajoute que ce que lui rapporte cette seconde activité contribue à assumer un certain nombre de charges qu'il commençait à trouver lourdes, avant qu'il ne se dote d'un moyen de locomotion. Idem pour François, militaire, qui admet qu'il aurait pu passer des moments difficiles s'il n'avait pas de véhicule. Avec trois enfants



Photo : Franck Martial MOMBO-Franck Martial MOMBO

Si on ne les voyait que lors des grèves des chauffeurs de taxi, les particuliers font de plus en plus dans le transport urbain désormais.

inscrits dans un établissement scolaire privé de Libreville, le soldat s'en sort plutôt bien. Paul-Marie, fonctionnaire en service au ministère de la Culture, se sert de son automobile depuis maintenant deux ans pour également compléter ses fins de mois. Et cela marche : «*J'habite la zone d'Owendo. En venant au boulot tous les matins, j'embarque des clients que je dépose au PK 5 ou à l'ancienne gare routière. Ce qui me rapporte en moyenne entre 7000 et 8000 francs. Après ma journée de travail, je reprends*

l'activité en profitant de l'heure de pointe. Et lorsque je décide de garer, je peux me retrouver avec 25 000 ou 30 000 francs. Au bout d'une semaine, je fais des économies oscillant entre 140 000 et 175 000 francs. Imaginez ce que je gagne en quatre semaines, en plus de mon salaire de la Fonction publique, si je dois dépenser 7000 francs de carburant par jour», dit-il. L'exercice du métier de transporteur urbain et périurbain obéit à un certain nombre de règles. A Libreville, comme dans d'autres villes du pays, il nécessite

d'être identifié et à jour vis-à-vis de certaines administrations. Ceux qui ne le sont pas, à l'image de nos interlocuteurs, exercent donc dans l'illégalité et se rendent coupables d'une concurrence déloyale vis-à-vis de ceux qui sont reconnus par les municipalités et payent des taxes. **LA PLACE DE L'INFORMEL.** Faut-il les traquer pour autant ? Chauffeur de taxi-bus, Kevin Agbogné nou répond par l'affirmative. Pour lui, c'est une forme d'enrichissement illicite, parce que les trans-

porteurs informels gagnent de l'argent sans payer la moindre taxe pour l'exercice de cette activité. Un point de vue que ne partage pas forcément Pierre Moundounga, un transporteur occasionnel : «*Je voudrais bien que l'on me fasse le reproche de pratiquer une activité avec laquelle je ne suis pas en conformité, du point de vue de la réglementation. Toutefois, au regard de la crise économique qui perdure, il vaut mieux encourager le système "D"*», estime-t-il. Une manière pour lui de souligner la nécessité de considérer le secteur informel dans une économie fragile comme la nôtre, car bien de familles y tirent profit, alors qu'elles auraient pu constituer une charge de trop pour les politiques sociales du gouvernement. Et qu'en pensent les passagers ? «*Transporteur informel ou formel, je salue le choix des particuliers de faire de temps en temps le clando. D'abord, parce que nous subissons trop les caprices des chauffeurs de taxi. Ensuite, parce que ces nouveaux transporteurs nous évitent d'attendre longtemps aux différents points d'embarquement*», estime Chancelle.



Photo : J.F. MAROLA

Les opérateurs légaux dénoncent une concurrence déloyale.



Photo : Louefsi

Quant aux passagers, cette nouvelle vague de transporteurs viendrait les soulager des caprices des chauffeurs de taxis.