

Capítulo 9

Les “kupapata” dans le système de transports en commun routiers au Huambo

Carlos M. Lopes

Résumé

La ville de Huambo, capitale de la province angolaise du même nom, a connu après l'indépendance une évolution fort marquée par les effets de la guerre. L'accroissement démographique, l'exode rural et les déplacements compulsifs des populations ont produit, malgré des variations conjoncturelles, une significative croissance de la population urbaine. La population de la ville, selon les chiffres officiels du Gouvernement Provincial du Huambo (GPH, 2004), est passée de 99.956 à 821.244 habitants, entre 1970 et 2004.

Cette forte croissance démographique fut accompagnée d'une importante occupation de l'espace. Le développement spontané de quartiers périphériques - essentiellement horizontal - est le résultat, à la fois, d'une forte croissance démographique et des flux des populations déplacées qui ont cherché la capitale de la Province en y cherchant la sécurité.

Ce type de croissance urbaine a fait le système de transport au Huambo connaître, au cours de ces années là, d'importants changements. Déjà, elle oblige au rallongement des parcours desservis par taxi mais aussi une demande accrue des populations, néanmoins, s'il y a eu après l'indépendance un engagement très fort de l'Etat comme régulateur et fournisseur du transport collectif, au début des années 1990, les citoyens ont vu s'accroître la crise économique et diminuer progressivement le rôle de l'État dans le secteur. D'autres opérateurs vont être autorisés,

voire, tolérés d'y intervenir mais l'échec des transports en commun publics et privés donne lieu au développement du secteur informel qui est dans la ville de Huambo marqué par la prépondérance des deux roues motorisées.

Aujourd'hui la ville de Huambo est remarquable par la présence dominante des motos-taxis ; les kupapata. L'activité développée par ces acteurs, en marge des activités déclarées, s'est imposée comme stratégie de survie au Huambo et l'attitude des autorités publiques par rapport à ce phénomène et considéré par elles comme temporaire, a été d'une certaine tolérance. L'apport de l'activité des kupapata se manifeste essentiellement à deux niveaux: la résolution de certains problèmes de mobilité des habitants et la génération d'emplois directs et indirects (conducteurs, métiers de l'entretien réparation, revendeurs de pièces et carburant, etc.).

Introduction

De la même façon que dans d'autres villes africaines¹⁷² – Cotonou¹⁷³, Lomé, Douala, Benguela¹⁷⁴ – les motos-taxi jouent un rôle très important pour la mobilité de la population de Huambo. Les kupapata – c'est de cette forme là qu'on les appelle¹⁷⁵ – sont apparus au Huambo après 1998 après la seconde grande vague de la guerre civile. Leur apparition est arrivée dans un contexte de crise politique, militaire, économique et sociale qui a fait paralyser l'activité des autobus et qui a produit de sévères difficultés à l'activité des candongueiros, les taxis collectifs (minibus). Les motos-taxi ont connu une progression exponentielle et ont supplanté le transport artisanal classique avec les taxis collectifs (minibus).

¹⁷² Voire, par exemple, les travaux publiés sous la direction de Xavier Godard et les travaux publiés par le Banque Mondiale et par SITRASS, une association de recherche et expertise sur les transports en Afrique.

¹⁷³ Le Monde, 26/6/2001.

¹⁷⁴ Jornal de Angola, 26/11/2003.

¹⁷⁵ Il y a une adaptation local de l'appellation des conducteurs des moto-taxis: "zémidjans" au Bénin, "oléyia" au Togo, "bend skin" au Cameroun.

Leur succès n'est pas difficile à expliquer: il s'agit d'une forme de transport nécessaire, adaptée et très efficace.

Les kupapata qui sillonnent les rues de Huambo se caractérisent par leur souplesse d'utilisation qui permet le transport "porte à porte" et sont aussi très rapides.

Le terme kupapata, qui dans la langue native umbundu signifie littéralement "embrasse-moi, attrape-moi", a acquis une autre signification pour désigner le transport rapide, porte à porte, là où l'utilisateur le désire.

Le développement récent de l'usage de deux roues dans le transport collectif à Huambo est la conséquence de la conjonction de plusieurs facteurs:

- la presque absence d'un système de transport collectif, parce que les entreprises d'autobus et les taxis collectifs ont été confrontés avec des conditions très restrictives d'exploitation et de fonctionnement: d'un côté, la guerre civile à Huambo produit la destruction du parc de véhicules, la dégradation accentuée des voiries, a fait monter les niveaux d'insécurité et monter énormément les coûts de production, en aggravant particulièrement les coûts d'entretien, des pièces de rechange et des carburants; d'un autre côté, les entreprises de transport, publics ou privées, se sont également confrontées à de croissantes difficultés de gestion – structurelles et financières: réduction des subventions de l'Etat, faute de crédits, pléthore de personnel qualifié et non qualifié, mauvaise gestion;
- le service fournis par les kupapata offre par rapport à celui des autobus et minibus un avantage important, parce qu'il est plus adapté aux exigences de la demande: rapidité (réduction du temps de déplacement de l'utilisateur), commodité (n'imposant des trajets terminaux à pied aux usagers) et meilleure capacité d'adaptation à l'état très dégradé des voiries;
- par comparaison aux autobus et minibus, les coûts de production et exploitation – coût d'achat du véhicule, coûts de l'entretien réparation, coûts des pièces et du carburant, coûts de la main-d'œuvre - des motos-taxi sont plus réduits, ce qui est comparativement un autre avantage important dans un contexte de crise économique et sociale;

- l'insuffisance générale de ressources qui a conduit plusieurs employés et fonctionnaires publics propriétaires de motos à les utiliser comme moyen de transport en commun ayant pour but avoir une autre source de ressources de vie;
- finalement, la récente réactivation de l'usine de montage de motos, Ulisses¹⁷⁶, qui a fait augmenter l'offre de véhicules dans le marché local, jusque là dominé par les circuits d'importation (légale ou en contrebande) de véhicules neufs ou d'occasion de la Namibie.

Méthodologie

La méthodologie utilisée a été essentiellement basée sur le travail de terrain fait en août 2004 et pendant lequel ont été menés des entretiens approfondis auprès des acteurs institutionnels du système de transport en commun au Huambo : Direction Provinciale des Transports et Communications, Direction Générale de Circulation, Association des Motoristes de Taxi et Camions du Huambo (ATCH), MN ; un opérateur privé qui exploite les autobus au Huambo, et Ulisses ; l'usine de montage de véhicules à deux roues. Ont aussi été réalisés deux (2) entretiens auprès de l'équipage (chauffeur et receveur) des candongueiros (minibus) et quatre (4) auprès les kupapata (dont un fut un entretien collectif avec trois chauffeurs).

L'observation directe et la révision de la littérature existante ont fourni également un apport à cette recherche.

L'économie de Huambo en abrégé

La province de Huambo avec ses 32.570 km² de superficie terrestre, est enclavée entre les provinces de Kwanza-sud, Benguela, Bié et Huíla, se trouvant dans le massif central du pays et disposant d'onze (11) municipes administratifs : Bailundo, Caála, Cachiungo, Chicala-Cholohanga, Chinjenje, E Cunha, Huambo, Londuimnbali, Longonjo, Mungo et Ecuma qui font trente sept (37) communes. Son économie étant essentiellement agricole, sa

¹⁷⁶Jornal de Angola, 23/7/2003, 24/7/2003 e 13/11/2003.

population ne peut que s'occuper principalement de l'agriculture (Ministère du Plan, 2003), de telle façon que malgré l'absence des chiffres officiels, on estime que l'agriculture produit plus de 70% du PIB provincial, employant ainsi la plus grande partie de la population active. Dans le système de production agricole du Huambo, les cultures plus importantes sont le maïs, qui assure la sécurité alimentaire des populations, la pomme de terre et les légumes et d'autres produits de l'horticulture.

En affectant aussi profondément l'industrie et le commerce, qui sont à ce jour dans un état embryonnaire, la guerre a touché très fort l'activité agricole et démontre de faibles niveaux de productivité. Néanmoins, le Huambo était à l'époque coloniale le deuxième parc industriel angolais et un centre important de commerce. Aujourd'hui, cause du conflit militaire l'activité industrielle est pratiquement paralysée puisque d'un total de 142 entreprises, il n'y a que trois (3) unités industrielles, entre temps réactivées, qui fonctionnent. La guerre n'a pas non plus épargné le secteur des transports. Le chemin de fer de Benguela et la majorité des infrastructures routières (routes, ponts, etc.) ont été sévèrement atteintes. Le parc automobile fut à plusieurs reprises à peu près totalement détruit.

Le réseau de commerce compris ; en 2002 il n'y avait que 460 établissements concentrés dans la zone urbaine et, en particulier, dans la ville de Huambo (Ministère du Plan, 2003). D'ailleurs, selon les données statistiques de l'INE, il n'y avait en Angola, en 2002, que 3,5% des entreprises actives se localisant dans la Province de Huambo. Le commerce est la principale branche d'activité. Le secteur des Transports et Communications compris, au Huambo, seulement 8 des 255 sont opérationnels dans le pays.

La dynamique urbaine de Huambo

Capitale administrative et économique de la Province de Huambo, la ville de Huambo est le siège des grandes institutions administratives, financières et entreprises. Plus de 4/5 des unités économiques (entreprises industrielles, commerciales et artisanales) y sont localisées (INE, 2004).

En 1970, la ville de Huambo, qui grosso modo correspond à la commune siège de la municipalité de Huambo, ne comptait que 99.956 habitants. D'après les chiffres du Gouvernement Provincial du Huambo, en 2004, la population de la commune de Huambo est estimée à 821.244 habitants d'un total de 2.257.865 habitants de la Province de Huambo.

Il n'y a pas de chiffres exacts sur la croissance de la population: une étude du Ministère du Plan, relative à l'année 2002, estime la population de la province de Huambo à 1.598.734 habitants. Les données du GPH sont assez différentes: 2.075.713 de personnes se concentrent dans la Province de Huambo en 2002.

L'étude du Ministère du Plan estime que 47% de la population s'est concentrée dans les aires urbaines et, principalement, dans la ville de Huambo. Le processus accéléré de concentration urbaine de la population – le taux de croissance urbaine fut calculé à 12% par an – s'explique par les effets de la guerre, qui a produit le déplacement de presque 17% du total de la population de la Province de Huambo.

L'évolution des transports collectifs urbains au Huambo

Depuis l'indépendance, dans l'encadrement de la création d'une économie centralisée et réglée administrativement, fut créée une entreprise de transports publics (ETP), qui opérait avec le monopole du transport des passagers. Très vite, l'ETP a vu se réduire, dans un processus progressif, sa capacité d'assurer les besoins de déplacement des populations. Les conséquences de la guerre, les insuffisances dans divers domaines de la gestion (ressources humaines, approvisionnement, manutention, exploitation, etc.) et les effets pervers de la régulation centralisée et monopolistique du secteur ont contribué à accentuer les problèmes structurels et financiers de l'entreprise.

Avec le début et le développement du processus de libéralisation économique et politique en Angola, entre 1987 et 1992, plusieurs changements se sont produits dans le secteur des transports à Huambo. L'extinction du monopole public a permis l'apparition et la croissance des opérateurs artisanaux à minibus, les

candongueiros. La réanimation de la guerre entre 1994 et 1999 a fortement affecté les opérateurs de transport au Huambo.

En 1992, l'ETP avait 50 voitures pour transporter 45 passagers chacune. La guerre a détruit la totalité du parc d'autobus. En 1997, l'ETP a acheté sur le marché d'occasion, 10 voitures pour transporter 60 passagers. L'exploitation de ces voitures fut donnée à une entreprise privée qui faute de capacité de gestion n'a pas eu de succès.

La concession d'exploitation fut retirée et, plus tard, en 2002, accordée au groupe Valentim Amões, à travers l'entreprise Mouvement Nationale Routier (MNR), après l'achat par la Direction Provinciale de Transports et Communications de plus 10 autobus¹⁷⁷. Depuis 1998 sont apparus les motos-taxi. Aujourd'hui le système de transport public routier au Huambo se compose d'une entreprise qui exploite les autobus, (MNR), les condongueiros, des opérateurs engagés dans le transport public artisanal à minibus (la plus grande part n'est pas enregistrée officiellement) et plusieurs centaines de moto-taxi.

L'offre de transport collectif au Huambo

La province de Huambo a un réseau de voiries relativement développé. Tous les municipes sont reliés par des voies routières. Les voiries, à l'intérieur des municipes et entre les municipes sont assez dégradées (Ministère du Plan, 2003) et les moyens de transport en commun ont été très fortement affectés par la guerre civile et par ses effets collatéraux, notamment entre 1996 et 1999.

Selon les chiffres de la Direction Provinciale des Transports et Communications (DPTC), en 2002, il n'y avait que huit entreprises privées de transport; quatre (4) de ces entreprises seront actives dans le transport routier de passagers et une serait engagée dans le transport routier de marchandises.

¹⁷⁷ Information recueillie dans l'entretien au Direction Provinciale des Transports et Communications (3/8/2004).

La DPTC donne aussi des informations sur le parc automobile: dans le transport de passagers il y aurait 30 voitures lourdes et 73 légères.

En août de 2004, le système de transport collectif au Huambo était organisé autour des composants suivants¹⁷⁸:

18 autobus (seulement 16 sont opérationnels) exploités par le Mouvement National Routier (MNR), une société privé à qui fut accordée l'exploitation des autobus en 2002 et qui intègre le plus grand groupe économique dans la province, le groupe Valentim Amões (GVA). Ces autobus desservent la ville, les villages et les liaisons entre celles-ci et la capitale et entre Huambo et d'autres provinces;

Autour de 200 minibus, qui assuraient, essentiellement, les liaisons entre communes, entre municipalités et entre provinces; plus de 500 conducteurs de moto-taxi, actifs dans la ville de Huambo, assuraient les déplacements dans son intérieur et entre les communes qui font partie de la structure administrative municipale.

L'échec du transport public traditionnel (autobus)

L'entreprise Mouvement National Routier (MNR) exploite le parc d'autobus a Huambo¹⁷⁹. L'entreprise appartient au groupe économique Valentim Amões qui est composé, entre autres, d'une entreprise de camionnage et d'une usine de montage de motocycles et vélos (Ulisses). Depuis 2002, MNR exploite les autobus qui sont propriété du Gouvernement Provincial de Huambo. Les autobus circulent par routes urbaines, entre communes et entre municipalités. Malgré le tarif officiel fixé à 25 kwanzas, MNR perçoit 30 kwanzas pour couvrir les dépenses d'exploitation. L'entreprise a 62 employés et en Juillet 2004 les autobus ont parcouru 30.050 Km et transporté 38.880 passagers. La recette

¹⁷⁸ Donnés recueillis auprès la Direction Provinciale des Transports et Communications (entretien effectuée à 3/8/2004).

¹⁷⁹ Information recueilli dans l'entretien au gérant de l'entreprise MNR (4/8/2004).

journalière moyenne se situe autour des 5000-7000 kwanzas (52-85 euros). Malgré ça, selon le gérant l'entreprise n'est pas rentable à cause de plusieurs problèmes : l'absentéisme des employés ; le détournement constant de recettes par les chauffeurs, receveurs et contrôleurs; le très haut coût d'entretien et de réparations car le remplacement des pièces de rechange (ressorts, amortisseurs, pneumatiques, etc.) est très fréquent à cause de l'état des voiries très dégradées et parce que les autobus, maintes fois, transportent aussi des marchandises et circulent très lourds, ce qui donne lieu à beaucoup de pannes; l'état dégradée des voitures impose beaucoup d'interventions pour réparer la plaque; les voitures ont une consommation de carburant très élevée; la concurrence des candongueiros et des motos-taxi est très forte, parce qu'ils répondent mieux à la demande des usagers.

Les kupapata: caractéristiques, modalités de fonctionnement et organisation¹⁸⁰

Profil socio-économique

Les kupapata sont exclusivement des hommes, qui proviennent de différentes catégories de la population, avec différents niveaux d'âge et d'instruction. La plus grande part sont jeunes, mais il y a aussi des conducteurs plus âgés (le conducteur le plus jeune a 19 ans et le plus âgé a 43 ans). Certains sont même très jeunes, avec moins de 16 ans et n'ont pas encore le permis de conduire. Quatre des kupapata sont originaires de la province de Huambo, un de Kwanza-sud et un autre de Benguela.

Il y a des fonctionnaires publics, des employés et étudiants qui sont dans l'activité en régime de temps partiel pour obtenir un revenu complémentaire, à côté de la plus grande part qui trouve là leur insertion dans une activité professionnelle. La plus grande part des kupapata ne sont entrés que très récemment dans l'activité.

¹⁸⁰ L'information que se présente ici fut recueillie auprès 6 conducteurs de moto-taxi (3 entretiens individuelles e 1 entretien collectif, réalisées entre 2/8/2004 et 5/8/2004). Elle résulte ici de l'observation direct effectuée sur le terrain.

Le niveau de scolarité est très divers : on trouve des conducteurs avec plusieurs années de scolarité à coté d'autres illettrés.

Concentration de la propriété

La majorité des kupapata sont conducteurs-propriétaires. Sont moins fréquents les cas de propriétaires qui font exploiter leurs véhicules par des conducteurs tiers. Dans ces cas là, il s'agit surtout de fonctionnaires publics et des employés de l'usine Ulisses qui l'ont fait dans le cadre de réseaux familiaux. Le modèle d'exploitation utilisé est analogue à ce qui est pratiqué par les candongueiros: 5 jours par semaine la recette liquide est livrée au propriétaire et 1 jour par semaine la recette revient au conducteur.

L'offre de motos-taxi est pourtant très atomisée, parce que la concentration de la propriété est réduite.

Modalités de fonctionnement et organisation de l'activité

On trouve les kupapata, en groupes à dimension variable, dans les places où les personnes ont besoin de transport: devant les principaux marchés de la ville (Marché Central, S. Pedro, Kanata), à l'aéroport et aux alentours des services publics (Gouvernement Provinciale de Huambo, bureau de la Direction Provincial de Circulation, etc.). Les kupapata ne sont pas enregistrés officiellement et, certains, n'ont pas le permis de conduire. Les conducteurs, de la même façon que les passagers, ne portent pas de casque, malgré la réglementation générale pour les conducteurs de motos qui impose pour les véhicules avec plus de 100 cc. Il n'y a pas de chiffres officiels sur le par de motos et de conducteurs en activité. La Direction Provinciale des Transports et Communications estime un chiffre non officiel qui est situé entre 500 a 700 kupapata. Cette information paraît être en accord avec les estimatives donnés par les kupapata que nous avons interviewé. L'observation directe et les entretiens avec les kupapata a permis recueillir de l'information relative au parc des motos: la plus grand partie des motos sont de faible puissance (50 cc), mais on trouve aussi certains véhicules de 125 cc; Yamaha est la marque dominante et Suzuki est une outre marque qui paraît avoir une certaine popularité

parmi les kupapata; la plus grande part des motos ont été achetées en Namibie, mais il y a aussi des véhicules qui ont été achetés aux revendeurs associés au group Valentim Amões et, quelques autres, ont été directement achetés à Ulisses. Les motocycles Yamaha 50 cc sont vendus à 2200 dollars américains et les Yamaha 50 DT à 2600 dollars américains. L'entreprise fait du crédit à ses employés qui sont tenus de rembourser le prêt en versant 50 dollars américains par mois. Il s'agit, éventuellement, d'un apport qui va nourrir le marché informel car quelques-uns de ces employés font rouler leurs motos comme motos-taxi par une personne de la famille ou les revendent aux kupapata. Les kupapata se déplacent en ville cherchant des passagers et s'arrêtent dans les places où la demande de transport peut exister. Par exemple, dans l'aéroport est enregistrée la présence des kupapata chaque fois que arrive un avion. Généralement, les kupapata chargent un passager. Sont relativement peu fréquents les cas de transport de plus qu'un passager. Bien moins rare est le transport d'objets et de marchandises.

Le tarif est négocié en fonction de la distance et de la dégradation des voiries, mais il y a une certaine uniformité entre les opérateurs. En août 2004, le tarif pour les distances plus petites (l'Aéroport - Clinique de la Sonangol) était autour de 50 kwanzas (55 centimes de l'euro), tandis que le tarif pour les trajets moyens (l'Aéroport - Marché Central) était de 100 kwanzas (1,10 euros) et la tarif pour les distances plus longues (Aéroport - Marché de Kanata) était à 150 kwanzas (1,65 euros). À la même époque, le tarif des candongueiros était de 50 kwanzas (55 centimes) et le tarif d'autobus à 25 kwanzas (28 centimes).

Certains kupapata, lorsque qu'ils s'aperçoivent que le client est un étranger font monter les prix en cherchant à obtenir des profits extraordinaires. Les bagages ou autres marchandises sont considérées un coût additionnel et leur transport est aussi une source de recettes pour les conducteurs des motos-taxi.

Selon nos interviewés, dans les meilleurs jours, un kupapata pourrait réaliser une recette brute située entre 850 kwanzas (9 euros) et 2500 kwanzas (28 euros). Mais, pour se rendre compte de quels

sont effectivement les profits des kupapata, il faut déduire de leur chiffres d'affaires les coûts d'exploitation, en particulier, le coût du carburant, le coût de l'entretien réparation et le coût des prélèvements effectués pour les agents des forces policières. Il n'y a aucune organisation corporative ou autre des conducteurs de motos-taxi qui représente leurs intérêts auprès des pouvoirs publics.

Externalités négatives de l'activité des kupapata

À Huambo les coûts d'insécurité routière et environnementale qui résultent de l'activité des kupapata sont jusqu'ici très limités car le numéro de motos-taxi est encore très réduit et parce que le trafic est aussi très faible. Mais ces problèmes pourront s'accroître au fur et à mesure que le trafic routier deviendra de plus en plus congestionné.

Conclusion

Pour analyser l'activité des kupapata dans le contexte du système de transport routier, il faut tenir compte de plusieurs aspects :

dans le cadre d'un contexte urbain particulier (croissance accélérée de la population, faible densité d'occupation de l'espace, incapacité et moindre adéquation aux caractéristiques de la demande d'autres formes de transport collectif routier traditionnel – autobus - et artisanal – minibus, dégradation généralisée des voiries), les kupapata sont une réponse, relativement efficace, aux besoins de mobilité et de transport de la population;

il s'agit d'une activité qui permet créer de l'emploi direct dans une ville à fort taux de chômage et générer des revenus qui sont un apport important pour la survie des ménages;

autour de cette activité s'organisent plusieurs autres activités, en particulier, la revente de motos, l'entretien et réparation, la revente de pièces e de carburant, se créant des effets indirects en termes d'emploi et revenu ;

l'activité crée une opportunité d'intégration sociale et professionnelle en particulier pour les jeunes sans emploi ;

à moyen/long terme l'activité des kupapata est susceptible de produire externalités négatives, particulièrement en relation à la sécurité routière et aux coûts environnementaux.

C'est la responsabilité des pouvoirs publics, comprendre le phénomène des kupapata, maîtriser et encadrer leur développement de façon à profiter de leurs avantages et de réduire les problèmes qui, dans le future, peut-être, il pourrait provoquer. L'apport des ces opérateurs n'est pas négligeable dans le cadre d'un système de transport collectif multimodal, structuré sur une philosophie de complémentarité de différentes formes de transport.

Bibliographie

Bamas, S. (2002)

«Ouagadougou ou la singularité par les deux roues», in Godard, X. (DIR.), Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Ed. Karthala, Paris

Godard, X.; Ngabmen, H (2002)

«Zémidjan ou le succès des taxi-moto», in Godard, X. (dir.), Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Ed. Karthala, Paris

Governo Provincial de Huambo (2004)

«Projeção da população estimada de 1970 a 2004», Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatísticas do GPH, Huambo

INE (2004)

REMPE 2002, Recenseamento de Empresas e Estabelecimentos – Resultados Preliminares, INE, Luanda

Ministério do Plano (2003)

«Huambo : perfil económico e social», AIP, Luanda

Ogalama, G et alii (2000)

Etude exploratoire sur les taxi-moto dans les villes africaines: le cas de la ville de Lomé, Sitrass

Journal de Angola (2003)

«Benguela: entre a ficção e a realidade», article paru le 26/11/2003

«Ulisses volta a montar motorizadas no Huambo», article paru le 23/7/2003

Journal Le Monde (2001)

«L'économie informelle s'est imposée comme stratégie de survie au Bénin», article paru le 26/6/2001

Angonet Portal (2003)

«Huambo renasce lento das cinzas da guerra», article paru le 24/19/2003.