

LOGIQUES ET ENJEUX DE LA TRANSFORMATION DES VOIRIES URBAINES EN LIEUX DE TRANSPORT À ABIDJAN ET KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)

Marie Richard ZOUHOULA BI

Résumé

En Côte d'Ivoire, le déficit d'offres de transport public et l'incapacité de l'État à répondre aux besoins de mobilité a suscité dans les villes ivoiriennes l'émergence de taxis non officiels. Ce sont les taxis « *woro-woro* » à Abidjan et les motos-taxis à Korhogo. En l'absence d'équipements de réseau appropriés, les corporations syndicales ont mis à la disposition des exploitants de ces transports des accotements de voirie préalablement négociés auprès des collectivités territoriales. À partir de ces lieux où des mécanismes gestionnaires profitables à tous ont été mis en place, les syndicats organisent les déplacements dans ces localités. Finalement, la prolifération de ces installations est expliquée par le contexte de crises en cours depuis 1980, par l'absence d'éléments de réseau appropriés et par les stratégies pécuniaires des municipalités.

Mots-clés

Abidjan, Korhogo, voirie, lieux, *woro-woro*, moto-taxi

Abstract

In Ivory Coast, the lack of public transport provision and the State's inability to meet mobility needs has led to the emergence of unofficial taxis in Ivorian cities. These are the "woro-woro" taxis in Abidjan and motorcycles taxis in Korhogo. In the absence of appropriate network equipment, the trade union corporations have made road shoulders available to the operators of these transports, previously negotiated with local authorities. From these places where mutually beneficial management mechanisms have been put in place, unions organize travel to these localities. Finally, the proliferation of these facilities is explained by the context of crises since 1980, the lack of appropriate network elements and the municipalities' financial strategies.

Keywords

Abidjan, Korhogo, roads, places, woro-woro, moto-taxi

INTRODUCTION

Plusieurs auteurs ont identifié les crises socio-politiques et économiques (Allagbé *et al.*, 2016 ; Agossou, 2004 ; Briod, 2011 ; Dillé, 1998) et les conflits armés (Diaz *et al.*, 2007 ; Kassi-Djodjo, 2013 ; Zouhoula Bi, 2014) comme les facteurs explicatifs de la diffusion des taxis non officiels dans les villes d'Afrique subsaharienne. Par contre, d'autres en ont expliqué l'essor par une triple pénurie (Diaz *et al.*, 2007) : un déficit des réseaux viaires, une rareté des transports publics et privés et une paupérisation des ménages (Agossou, 2004 ; Briod, 2011). Dans le cas ivoirien, tous ces facteurs sont à prendre en compte. L'apparition des taxis non officiels dans le pays est datée et récente. À Abidjan, interdits à l'indépendance du pays en 1960, ils sont réintroduits en 1978 dans les dessertes et prennent la

dénomination « *woro-woro* ». À Korhogo, ils sont nés avec le conflit ivoirien pour assurer les déplacements de proximité. Ce sont les motos-taxis qui ont prétexté la rareté de l'emploi salarié et le déficit de taxis officiels pour s'imposer. Mais, dépourvus d'équipements de réseau, ils se sont dotés de lieux de transport improvisés. Ces lieux sont définis comme « des espaces de trottoirs, de ronds-points, de bretelles d'accès, de rues ou de boulevards » (Lombard *et al.*, 2004). Le processus de création de ces espaces a consisté d'abord à une installation autour d'équipements attractifs (marché, hôpital, école, banque, etc.), ensuite à la sollicitation des services de rabatteurs et enfin à la multiplication des destinations (Zouhoula Bi, 2008). Dans les contextes urbains d'Abidjan et de Korhogo, comme dans ceux d'autres villes du Sud (Cotonou, Douala, Lagos, Lomé, Konnie, etc.), la prolifération de ces

endroits souligne à peine l'ampleur des dynamiques à l'œuvre. S'ils sont des éléments caractéristiques du désordre urbain, ils n'en sont pas moins utilisés par les municipalités pour sous-traiter le contrôle de leurs titres de transport, et par les professionnels pour implémenter à leur profit des mécanismes de gestion de l'activité.

L'objectif de cet article est d'expliquer la logique des acteurs (professionnels, usagers et mairies) dans le processus de création des lieux de transports autour des voiries à Abidjan et à Korhogo. La collecte de données s'est appuyée sur une recherche documentaire et sur des enquêtes de terrain. Elle s'est accompagnée d'interviews réalisées auprès de responsables syndicaux, de chefs de gare et de responsables des municipalités. Les données obtenues ont permis de retracer la propagation des taxis non officiels dans un système ivoirien pourtant réglementé, et de décrire les stratégies élaborées par les élus locaux et les syndicats des opérateurs dans le processus de légitimation des gares. La démarche adoptée est comparative car les phénomènes observés dans les deux villes d'étude sont d'ampleur différente, bien qu'ils soient comparables dans leurs manifestations. Ensuite, nous nous sommes appuyés sur l'analyse du discours des acteurs afin de connaître les logiques et les enjeux à l'œuvre dans ces espaces. Dans le contexte post-crise ivoirien, la faible redistribution des fruits de la reprise économique maintient encore l'industrie du transport en activité-refuge. Le texte, en deux parties, présente les taxis non officiels comme des transports bénéficiaires des crises en Côte d'Ivoire et les lieux de transport comme des sites de consolidation de l'activité.

I. LES TAXIS « WORO-WORO » ET LES MOTOS-TAXIS : DES TRANSPORTS APPARUS À LA FAVEUR DES CRISES EN CÔTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire a connu trois crises qui, depuis son indépendance, ont mis à mal son modèle de développement. La première crise est financière. Elle est apparue suite au choc pétrolier de 1979. La seconde est politique et fait suite au discours de la Baule prononcé le 20 juin 1990 par François Mitterrand, ex-Président de la République de France, lors de la 16^e conférence des Chefs d'État d'Afrique et de France sur le multipartisme. Ce discours a provoqué la remise en cause de l'ordre politique établi depuis

1960. La troisième crise est militaro-politique. Elle a commencé avec le coup d'État de décembre 1999 et s'est transformée en guerre civile à partir de 2002. Si pendant ces périodes, l'État s'est efforcé de garder la main, la baisse drastique du niveau des allocations publiques a favorisé l'émergence d'alternatives citoyennes. Ces initiatives qui contestent les monopoles publics s'inscrivent dans des logiques de survie. Parmi celles-ci, il y a les taxis « *woro-woro* » et les motos-taxis, une des matérialisations du caractère résilient des populations à la crise. L'expression « *woro-woro* » est un emprunt à l'ethnie Malinké qui signifie « 30-30 », en référence au prix de la place dans le véhicule (30 FCFA) pendant la période coloniale. Sous le vocable, il y a les taxis portant les insignes d'une des 13 communes d'Abidjan et les taxis banalisés, des véhicules sans signe distinctif desservant au moins deux communes avec des complicités administratives. Quant aux motos-taxis, il s'agit de véhicules de particuliers transformés au début de la crise ivoirienne en transport de voyageurs et érigés à sa fin en moyen de réinsertion socio-économique des ex-combattants.

A. Trois périodes de crise, une gouvernance hésitante des taxis

La position de l'État sur les *woro-woro* a évolué au gré des crises traversées par le pays. Elle a alterné, comme à Dakar, entre « *interdiction, légalisation et tolérance* » (Lombard *et al.*, 2004). À l'avènement de la Société de Transport d'Abidjan (Sotra) et des taxis-compteurs en 1960, la Ville d'Abidjan, alors la seule instance de régulation, évince les taxis hérités de la colonisation. L'éviction tient le temps du « miracle ivoirien » (1960-1979) et prend fin après le choc pétrolier de 1979 par l'autorisation d'exercice accordée aux *woro-woro* dans trois communes dans le Sud d'Abidjan : Koumassi, Marcory et Port-Bouët. La concession d'exercice résulte de la désaffection des populations à l'égard des taxi-compteurs du fait du coût de desserte élevé et de l'impossible covoiturage (Zouhoula Bi, 2008).

En outre, beaucoup de licenciés des entreprises en difficulté assimilent le *woro-woro* à une activité-refuge. Face à l'accroissement des sollicitations, ils sont finalement légalisés par les premières lois de décentralisation en 1980. Cette légalisation porte en elle les germes de conflits futurs entre la Ville et les communes. En effet, la métropole ivoirienne est

subdivisée en dix communes au-dessus desquelles il y a l'entité supracommunale, la Ville. Sur la matière du transport urbain (loi n° 80-1180 du 1^{er} octobre 1980 relative à l'organisation municipale), les mairies ont les compétences d'intérêt communal (police des routes sur les voiries communales) et la Ville, celles d'intérêt urbain (police des routes sur les voiries urbaines). À Korhogo, l'urbanisation fait apparaître les premiers taxis-collectifs à partir de 1975. De cette date à 1980, la régulation de ce transport est exercée par la sous-préfecture. En 1980, avec le lancement de la politique de la décentralisation, les prérogatives du secteur sont transférées à la municipalité.

Pendant la décennie 80, les programmes d'ajustement structurel (PAS), imposés par la Banque Mondiale, ont un impact limité sur la crise économique. Les licenciements se poursuivent, renforçant la population de chômeurs et de sans-emplois. L'État prend plusieurs mesures dont la libéralisation des transports pour augmenter le nombre d'opérateurs, mais cela reste sans effet sur le secteur des transports urbains (Couret, 1997). En outre, Abidjan enregistre une forte croissance démographique (951 216 habitants en 1975, 1 929 079 habitants en 1988 et 4 707 404 d'habitants en 2014, INS 2015) et connaît un important étalement urbain. Pour la Sotra, bénéficiaire du monopole mais en mal de son parc roulant (1202 bus en 1980 et 1198 bus entre 1982-1990), remplir sa part du cahier de charge s'apparente à un défi quasi insurmontable. Par ailleurs, la Côte d'Ivoire s'ouvre au multipartisme, ce qui occasionne des manifestations dont l'une des conséquences est la destruction des bus de la Sotra. Dans un tel contexte, l'apparition des taxis banalisés hors des périmètres communaux convenus instaure la confusion. En dehors de la loi de 1980 qui a fait de la Ville d'Abidjan l'instance habilitée à cet effet, la mairie de Cocody établit une liste de documents que les opérateurs voulant exercer sur son territoire doivent posséder avant la délivrance de l'autorisation de transport. Elle avance comme explications que toutes les voiries sont d'intérêt communal, que le nouveau transport compense les insuffisances de la Sotra et qu'il est un moyen de lutte contre le chômage (Aloko et Aka, 1996). Face à ce qui s'apparente à un conflit de prérogatives, le législateur réaffirme les prérogatives de la Ville mais sans remettre en cause celles des municipalités. Selon l'article 9 de

la loi n°95-609 du 3 août 1995, la Ville règle par « ses délibérations la délivrance des autorisations, l'approbation des tarifs, la création de redevances relatives à l'exploitation des transports publics ne dépassant pas les limites de la ville, à l'exception des autres modes de transport ayant un caractère intercommunal ainsi que la délivrance des autorisations relatives à l'exploitation des services de taxis ». L'incapacité de l'État à trancher entre les deux niveaux de collectivités favorise la démultiplication de ces taxis à Abidjan, obligés par les municipalités à adopter une couleur spécifique pour se distinguer des taxis-compteurs.

Le coup d'État de décembre 1999 et la guerre civile (2002-2011) marquent l'aboutissement de rivalités sociopolitiques dans un pays depuis longtemps en mal de son modèle. En 2000, la junte militaire crée l'Agence des transports Urbains (AGETU) sans avoir procédé à la refonte des dispositifs législatifs antérieurs. En 2002, le contexte de la guerre civile joue en faveur des élus locaux, alors courtisés par le régime en place (le FPI, 2001-2010). En effet, le contexte a incité tout individu possédant un véhicule ou muni d'un permis de conduire à trouver dans le transport un rempart à la crise de l'emploi salarié et à la pauvreté. La décision de libéralisation de l'importation des voitures d'occasion (décret n°96-01 du 03 janvier 1996) renforce ces initiatives. Peu importe les caractéristiques techniques du véhicule et les conditions d'exercice, il s'agit seulement de rentabiliser la ressource. Le taxi-compteur est dédoublé par le *woro-woro* sur les dessertes intercommunales. L'apparition de ce taxi radicalise les rapports de l'AGETU avec les élus locaux, ces derniers étant plus portés sur la régulation économique que sur la régulation administrative (Konan, 2012). Les tentatives de règlement, même construites autour des lois de finance, s'avèrent infructueuses, les collectivités suscitant l'ingérence des syndicats dans les activités de l'Agence afin de la contrer. Il en est ainsi de « l'opération de vérification de la régularité des cartes de transport des véhicules en exercice et de la reconversion de plus de 4000 taxis banalisés en taxi-compteur ou taxi communal » (Konan, 2010) au cours de laquelle ils ont violemment interféré, obligeant finalement l'État à exiger de l'agence l'arrêt de l'opération. Le changement de régime politique en 2011 ne change pas fondamentalement la donne. Les

vains rappels à l'ordre des collectivités locales par les ministères de tutelle (transport et intérieur) illustrent leur capacité à s'affranchir des règles au prétexte de la démocratie et de la captation des ressources financières générées dans les périmètres communaux.

La situation à Korhogo a connu une évolution remarquable dès le déclenchement du conflit ivoirien. Dans la ville, les deux-roues moteurs, suite à la fuite des fonctionnaires et à la désaffectation pour les taxis communaux, sont devenus des transports urbains de voyageurs (Diaz *et al.*, 2007). Le contexte aidant, la mutation se réalise avec la complicité monnayée de la rébellion (Dillé, 1998). En effet, elle exige des opérateurs de ce transport le paiement de titres de transport (inscription et patente) à leur régie (la Centrale). En 2008, suite aux accords politiques de Ouagadougou, la mairie récupère la gestion des motos-taxis alors que les textes réglementaires ne les ont pas prévus comme transport de voyageurs. Face à la rareté des ressources imposables, la mairie les maintient dans les dessertes locales moyennant le paiement de titres de transport : le droit annuel d'exercice et le macaron (11 000 FCFA) et la patente mensuelle (2 500 FCFA). Le retour à la paix ne profite pas aux taxis-collectifs, toujours objets de désaffectation pour les motifs de vieillissement du parc, d'abandon du covoiturage payant (250 FCFA/place) au profit de la tarification à la course (1 000 FCFA/voyage) et de stationnement des véhicules dans des lieux précis au détriment du cabotage dans les quartiers. Incapables de s'adapter à la concurrence des motos-taxis, ils refusent les titres de transport de la municipalité, attendant leur interdiction. Face à une telle défiance, la mairie garde le silence, invitant les opérateurs à mettre à niveau leurs offres dans un paysage local de transport urbain désormais ouvert et concurrentiel.

Les *woro-woro* et les motos-taxis matérialisent la résilience de populations malgré les luttes de pouvoir, la conjoncture économique, les tensions ethniques et la guerre civile qui ont affaibli l'État. L'impunité liée au contexte a suscité chez les professionnels des comportements de défiance et de transgression des règles. La norme n'est plus de se conformer aux procédures établies mais d'opter pour des arrangements en cherchant

la légitimité. En s'accommodant avec l'attrait des mairies pour les fiscalités de porte, ces taxis exploitent les failles de la réglementation et apportent des réponses aux insuffisances du système de transport urbain.

B. Les *Gnambros* : à l'initiative des lieux de transport

À Abidjan, les lieux de transport sont apparus à l'initiative des *gnambros*. Le mot « *gnambro* » est une expression de l'ethnie Malinké qui signifie « voici ma main ». La synecdoque désigne la façon de héler les usagers pour un transport en attente de chargement. Elle désigne par hyperbole l'ensemble des individus (désœuvrés ou enfants de la rue) qui ont trouvé dans la pratique une source de revenus. Selon un syndicaliste se disant membre du Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SYNATT-CI), l'approche des *gnambros* consiste à rechercher la clientèle autour d'un endroit où sont observées des files d'attente des usagers de la compagnie publique de bus et à héler un taxi pour une destination moyennant une rémunération. Ils sont à l'origine de la création de lignes de taxis dont la hausse de la fréquentation suscite leur caporalisation violente ou négociée par les professionnels. La récupération des lieux de transports par des *gnambros*, et partant des gares routières, vise à évincer la concurrence, à réguler les entrées au profit des municipalités et à gérer au profit des mandants les ressources financières générées. Rémunérés sur les prélèvements collectés, les syndicats leur concèdent la vente de tickets à leur effigie et le contrôle d'exploitation des lignes pour lequel la presse se fait l'écho du recours à la force.

Après la caporalisation, ce sont les professionnels qui organisent le recrutement dans le groupe des *gnambros*. Leur insertion dans le secteur se fait par la méthode du parrainage. Elle consiste pour un responsable de l'appareil syndical à coopter un ou plusieurs de ses proches. Il en est ainsi d'un syndicaliste rencontré dans une gare routière à Marcory. Selon ce dernier, c'est « un parent qui était le chef de gare central dans le syndicat SYNATT-CI. Comme je ne faisais aucune activité, il m'a recommandé à l'un de ses collaborateurs. C'est ainsi que j'ai été nommé comme chef de ligne. Si tu n'as personne derrière toi, tu ne peux pas intégrer le milieu ». Les professionnels, dans une stratégie

de légitimation des *gnambros*, s'acquittent d'une rente hebdomadaire auprès des riverains des gares. Ils utilisent souvent des jeunes riverains comme *gnambros*. Cela leur permet de légitimer la pratique en lui conférant la fonction ponctuelle de palliatif à la crise de l'emploi salarié. À l'analyse, cette intégration répond d'abord à la stratégie de circonscrire les conflits de voisinage (nuisances, vols, bagarres, etc.) en mettant en avant des arrangements pécuniaires. Ensuite, elle permet aux syndicats de se déresponsabiliser au profit des riverains en cas de différends avec l'administration publique. Il en a été ainsi lors d'une opération de déguerpissement d'une gare à Yopougon où « *les populations du quartier se sont levées et ont fait notre palabre* » (Zouhoula Bi, 2012). À Korhogo, le phénomène des *gnambros* n'est pas observé dans l'activité des transports locaux. Dans la ville, du fait de l'adoption du principe de l'alignement, les clients montent dans les véhicules en tête de ligne, rendant inopportune l'action d'éventuels rabatteurs. Contrairement aux taxi-collectifs, dans les gares improvisées, chaque chauffeur a la liberté de capter la clientèle qu'il aborde.

II. LIEUX DE TRANSPORT : EMPRISES ET BAS-COTÉS DE VOIRIE DEVENUS DES ESPACES DE VIE ET DE TRAVAIL

Les crises en Côte d'Ivoire ont affaibli les transports autorisés, permettant aux taxis banalisés et motos-taxis de jouer les services de régulation les uns contre les autres pour se maintenir. L'apparition des gares routières sur les voiries est l'une des conséquences de la situation.

A. Les voiries urbaines : parties intégrantes du réseau de transport des *woro-woro* et des motos-taxis

À Abidjan et à Korhogo, l'occupation des voiries urbaines pour un usage de gares routières est la stratégie des *woro-woro* et des motos-taxis pour être visibles sur le segment de marché des dessertes urbaines (Figure 1). Dans ces lieux, les syndicats s'assimilent aux opérateurs de transport, qualité qu'ils ne peuvent revendiquer au vu des textes sur les associations (loi n°60-315 du 21 septembre 1960 relative aux associations). Mais les mécanismes gestionnaires qu'ils y élaborent sont la preuve d'un « *savoir-faire suffisant pour assurer une activité efficace* » (Godard cité par

Lombard *et al.*, 2004). La gare routière, telle qu'ils la conçoivent, est le symbole de leur quête pour une régulation inclusive au profit de tous, d'où l'effort de démultiplication à l'image des infrastructures du réseau de transport de la Sotra. La gare n'est plus seulement la concession privée d'un opérateur de transport légalement constituée. Elle est devenue cet espace aux contours flous (Zouhoula Bi, 2010) localisé sur les voiries qui est la soustraction de l'activité des mains de la régulation officielle.

Dans une Côte d'Ivoire en crise de son modèle, elles traduisent l'attrait pour une activité devenue depuis longtemps un secteur refuge. Dans le cadre d'une étude sur la ville de Dakar, l'essor de ces espaces a été expliqué par des logiques de légitimation, de concurrence et de diffusion (Lombard *et al.*, 2004). Dans le cas des villes ivoiriennes, la légitimation a consisté à imposer une utilité et une disponibilité auprès des usagers afin de pousser les décideurs du secteur à des arrangements. La gare est alors perçue comme l'espace à partir duquel des usagers, las d'attendre le transport autorisé, sont conduits dans leurs centres attractifs. Abidjan et Korhogo, à ce niveau, présentent des similitudes avec la capitale sénégalaise. Mais à la différence de Dakar, la concurrence fait place en Côte d'Ivoire à la complémentarité. Il s'est d'abord agi de concurrence inter-type de transport face au prolongement des crises où la logique de survie poussait à des stratégies agressives de captation des clients. L'incapacité d'un transport donné à satisfaire la demande et surtout les mesures de restriction des périmètres de desserte ont imposé *de facto* la complémentarité. Ainsi, si le voisinage des éléments du réseau de transport de la Sotra et des équipements attractifs (marchés, hôpitaux, banques, administrations, etc.) est toujours prisé lors de l'installation, les gares se sont installées partout, surtout aux carrefours d'axes routiers importants afin d'être des zones d'interconnexion de desserte. Comme au Sénégal, les destinations et leur trajet proviennent d'arrangements entre les usagers et l'exploitant pour des gains de temps et des points de descente à la demande (Lombard *et al.*, 2008).

Les gares routières sont des installations précaires qui se localisent le long de voiries importantes, de carrefours routiers, sur des terrains non bâtis, dans le voisinage d'habitations et d'équipements socio-collectifs. Ces emplacements traduisent



Figure 1. Motos-taxis dans un poste d'observation (à gauche) et *woro-woro* dans une gare improvisée (à droite).
Source : M. R. Zouhoula Bi, octobre 2018

la nécessité pour les taxis de se rapprocher de la clientèle en même temps qu'ils ouvrent une fenêtre de dégagement rapide le cas échéant. À moins de générer des nuisances, les municipalités laissent faire, cherchant seulement à se garantir auprès des exploitants le paiement de leur carte de stationnement. À Abidjan, elles sont soit communales, soit intercommunales. La gare communale apparaît au gré de la demande, surtout dès la fin des travaux de construction d'une nouvelle opération immobilière. Ici, il s'agit d'un simple arrêt sur la chaussée ou sur le trottoir pour prendre ou descendre un usager. Utilisée par des « *woro-woro* », la gare routière intercommunale enregistre aussi les taxis-compteurs et les taxis communaux. En général, c'est un terrain vide non aménagé, négocié auprès de propriétaires (particuliers, municipalité, autorités villageoises, etc.) ou un trottoir de grande largeur. À Korhogo, la situation est différente. La ville n'est pas subdivisée en plusieurs communes. Les périmètres de desserte des transports (taxi communal et moto-taxi) sont imbriqués. Les motos-taxis stationnent sur la chaussée ou le trottoir, cherchant à capter les clients à la sortie des écoles, des hôpitaux, des banques, des marchés, etc. Au final, ils sont devant tous les endroits susceptibles de générer des déplacements (SSATP, 2010). Par contre, les taxis communaux ont des gares implantées sur des emprises de voirie, mises à disposition par la municipalité.

L'absence de législation appropriée, la crispation des mairies sur la collecte de la fiscalité instaurée par leur service sur l'exploitation de ces lieux de transports et les calculs politiques de la tutelle profitent aux taxis banalisés et aux motos-taxis. Les professionnels s'appuient sur ce contexte pour promouvoir leur réseau de transport, lieux

de captation des ressources financières générées par le secteur.

B. Espaces de transport, espaces de vie et de travail

Les villes ivoiriennes sont aujourd'hui des cadres de vie et de travail où le prolongement du contexte de crises favorise l'émergence de logiques complexes poursuivant des intérêts pécuniaires. Si pendant la décennie 90, on a assisté à la création de groupements associatifs dont l'objectif est de compléter les mairies dans certains services (pré-collecte des ordures ménagères, sécurité, etc.) où elles sont défailtantes (Boizo, 1997), le coup d'État (1999) et la guerre civile (2002-2011) ont généralisé le repli ethnique et l'individualisme. Désormais, les gens se retrouvent autour d'initiatives de survie, se légitimant seulement par des arrangements avec le pouvoir local. Ainsi, face à la mairie, maintenant perçue comme la seule détentrice du pouvoir à l'échelle communale, les professionnels se sont affirmés comme des partenaires sociaux et économiques garants des recettes fiscales, de l'insertion des jeunes et de la mobilité urbaine. Les espaces publics, au-delà de la fonction transport, deviennent les zones d'emplois et d'insertion sociale de jeunes, souvent des exclus du système éducatif, et des « enfants de la rue ». Sur l'effectif des insérés, les statistiques officielles sont rares. Selon des observations *in situ*, à Abidjan, il y a cinq personnes par ligne : le chef de ligne, le rabatteur, le receveur des prélèvements sur les chargements et trois « sicaires » pour sécuriser les encaissements en cas d'adversité ou de refus des opérateurs. Le nombre de lignes par gare routière varie selon les plages horaires et selon les destinations demandées. De 6h00 à 9h00 du matin, les lignes sont orientées

des quartiers d'habitat (Abobo, Cocody et Yopougon) vers les quartiers administratif, industriel et de service (Adjamé, Koumassi, Plateau, Marcory, Treichville et, de plus en plus, vers Yopougon en raison du regain d'activité de la zone industrielle). Entre 16h00 et 22h00, l'orientation change de sens.

Dans les quartiers d'Abidjan – singulièrement dans la commune de Cocody, qui s'étend sur une superficie de 7 745 ha (INS, 2014) – on enregistre un rythme soutenu de réalisations immobilières de tous les standings. À cause de la faiblesse des offres autorisées, les taxis banalisés assurent une part importante des déplacements intercommunaux à partir de quatre gares routières : « Riviera 2 », « Palmeraie », « Carrefour la Vie » et « Station Mobile ». Au départ de chacun de ces lieux, sept lignes ont été dénombrées. Ce sont Cocody-Adjamé, Cocody-Koumassi, Cocody-Marcory, Cocody-Plateau, Cocody-Port-Bouët, Cocody-Treichville et Cocody-Yopougon. Les agents syndicaux en activité dans ces lieux sont au nombre de 35. À Koumassi, la seule gare routière intercommunale est située sur le boulevard Valéry Giscard d'Estain (VGE), au grand carrefour de la commune éponyme. Elle comprend cinq lignes : Koumassi-Abobo, Koumassi-Adjamé, Koumassi-Cocody, Koumassi-Plateau et Koumassi-Yopougon. Dans cette gare, l'effectif du personnel recensé est de 25 individus. La commune de Marcory comptabilise huit gares intercommunales. Au départ des gares de « Grand Marché » et « Résidentiel », il y a la ligne Marcory-Adjamé. À partir de 16h00, il s'y adjoint les Marcory-Abobo et Marcory-Yopougon. Les taxis banalisés partant des gares « Terminus Sotra » et « Église Sainte Thérèse » assurent exclusivement la ligne Marcory-Cocody. De la gare « ex-hôtel Konankro » sur le boulevard TSF, on a la ligne Marcory-Plateau. Sur le VGE, la gare du « Grand carrefour de Marcory » organise les départs Marcory-Abobo et Marcory-Yopougon. À Marcory, les personnels syndicaux en activité dans les gares routières intercommunales sont au nombre de 25 individus. Concernant la commune de Treichville, trois gares ont été identifiées. Il y a d'abord la gare « Grand-Bassam » d'où partent les lignes Treichville-Abobo, Treichville-Adjamé, Treichville-Cocody, Treichville-Plateau et Treichville-Yopougon. Ensuite, il y a la gare du marché de « Belleville » qui émet les lignes Treichville-Abobo, Treichville-Adjamé, Treichville-Cocody et Treichville-Yopougon. Enfin, la dernière gare in-

tercommunale est « Grand marché » où l'on trouve seulement la ligne Treichville-Cocody. Ce sont en tout 35 personnes recensées dans cette commune qui travaillent pour les syndicats. Ce sont en tout 120 personnes comptabilisées dans les gares comme des agents exerçant pour le compte des syndicats. En cas de conflits pour le contrôle des gares, cet effectif peut être revu à la hausse car il est souvent fait recours à des épreuves de forces ou à des barages entre protagonistes pour réduire l'adversité.

À Abidjan, c'est dans les gares routières que l'exploitant, propriétaire ou en contrat avec le propriétaire du véhicule, recrute les chauffeurs suppléants. Sur chaque taxi, il y en a deux : le 1^{er} suppléant présenté au propriétaire par l'opérateur titulaire et le 2^e suppléant, connu du titulaire. Le mot *Américain* est utilisé pour désigner les suppléants. L'*Américain* est, dans leur jargon, l'individu qui met ponctuellement sa force de travail au profit d'objectifs pécuniaires précis. Par jour, chaque véhicule est en activité entre 6h00 du matin à 22h00 du soir, soit 16h00 de travail par jour. Pendant la période, le titulaire exerce de 6h00 à 9h00 et de 17h30 à 21h30 pour collecter la recette. Quant aux *Américains*, ils récupèrent la voiture pendant les plages creuses (9h-17h30 et après 21h-30). Quel que soit le temps d'activité du taxi, la recette journalière s'élève à 12 000 FCFA. Les contrats avec les propriétaires sont généralement des arrangements oraux. Le salaire du chauffeur principal correspond à quatre fois la recette d'un jour de travail dans la semaine (samedi), soit 48 000 FCFA/mois. Il partage équitablement avec les deux *Américains* la recette des heures de faible affluence (15 000 FCFA), laissant à ces derniers les frais de carburant du lendemain (3 000 FCFA). En tenant compte du gain des périodes creuses, estimée à 360 000 FCFA/mois, le titulaire perçoit 138 000 FCFA/mois pour 90 000 FCFA/mois à chaque *Américain* ; ce qui est supérieur au salaire minimum ivoirien (60 000 FCFA). Hormis ce qui est connu, des exploitants admettent faire souvent des extras (transport de particuliers, locations, etc.) pour accroître leurs revenus.

À Korhogo, la situation n'est pas fondamentalement différente. La moto-taxi est présentée comme un moyen de lutte contre le chômage des jeunes et un tremplin pour la réinsertion sociale, à moindre frais, des ex-combattants (Sahabana, 2013). En effet, si on ne peut occulter le contexte de défiance à l'au-

torité qui a précédé l'émergence de ce transport, on observe tout de même une récupération de la part du politique dans une perspective électoraliste (l'échéance des élections générales de 2015) et sécuritaire (la lutte contre les braquages et les coupeurs de route). Selon Zouhoula Bi (2014), les ex-combattants représentent la moitié des effectifs des exploitants de moto-taxi. La journée de travail commence à 6 heures et prend fin à 22 heures. La recette journalière est de 1 500 FCFA (véhicule vieilli) et de 2 000 FCFA (véhicule neuf), le carburant et les réparations étant à la charge de l'opérateur. La rémunération de ce dernier se compose de pourboires, du jour de la semaine retenu comme rémunération et des extras (ramassage de fonctionnaires ou d'écoliers dans l'année scolaire, courses diverses, etc.). À Korhogo, la moto-taxi est en activité six jours dans la semaine, faisant gagner au propriétaire 36 000 FCFA/mois, soit 432 000 FCFA par an. Quant à l'exploitant, ses revenus hebdomadaires sont de 3 000 FCFA, soit de 12 000 FCFA/mois ; ce qui est très inférieur au SMIG ivoirien (60 000 FCFA).

En outre, les professionnels poursuivent dans les gares routières des objectifs pécuniaires. Ils ont élaboré à cet effet des niveaux de prélèvement pour des redistributions horizontales et verticales car « si le syndicat te dit que tu ne charges pas, tu ne vas pas charger » (propos d'un syndicaliste du SYNATT-CI). Ces prélèvements portent sur l'inscription dans la ligne, le chargement du véhicule, le ticket à l'effigie des syndicats et la sécurité. Le coût de l'inscription dans la ligne, fixé selon le niveau de sollicitation pour une destination donnée, est compris entre 60 000 et 75 000 FCFA. Payable à l'entrée de l'activité, elle sert à entretenir la bureaucratie des professionnels et les complicités des administratifs en charge du secteur. Ce prélèvement n'exonère pas de celui sur le chargement de chaque véhicule au départ d'une ligne. Équivalent au 2/3 du prix du voyage d'un client dans un taxi, il est perçu à chaque voyage. À titre d'exemple, si le prix du voyage est de 500 FCFA, le chargement revient à 300 FCFA. Cet argent, comptabilisé chez le chef de ligne, permet la gestion des intervenants dans la ligne. Concernant le ticket à l'effigie des syndicats, d'un montant de 100 FCFA/jour, il est réceptionné sur chaque taxi et est théoriquement utilisé au profit des opérateurs en cas de maladie, de décès ou de problèmes avec la police. Quant à la sécurité, les prélèvements ont débuté pour la première fois avec le coup d'État de décembre 1999. Ils servaient à

préserver l'activité de toute intervention de la junte militaire. Depuis, les ponctions sont maintenues mais au profit des agents de contrôle public afin de rendre leur contrôle laxiste. Le montant prélevé est de 200 FCFA/véhicule/jour. Dans la ville de Korhogo, l'émiettement des prélèvements n'a pas encore cours comme à Abidjan. Les motos-taxis stationnant sur la chaussée ou le trottoir, les exploitants cherchant un coin attractif acceptent de se caporaliser au *chef de poste* qui est responsable de l'accotement de voirie sur lequel il est le premier à s'être installé (Zouhoula Bi, 2014).

À Abidjan et à Korhogo, la fonction transport cohabite avec la fonction commerce sur des espaces dépourvus d'aménagement. Les usagers sont le lien entre les deux fonctions. Les commerces installés dans ces lieux sont, dans la majorité des cas, de petites échoppes. Ils se composent de plusieurs services. Outre les traditionnels tabliers, il y a les vendeurs de communications téléphoniques (cabines cellulaires) et accessoires (cartes de recharge). On note également la présence de produits alimentaires (fruits, arachides, pain, viande braisée, restauration, bananes braisées, sachets d'eau, jus de fruit, ...), de bistrotts, de produits cosmétiques, de textile, de cigarettes mais aussi d'huile et de carburant. De plus, pour les besoins urgents de réparation, il y a des vulcanisateurs et des mécaniciens. Depuis l'accroissement des activités des types informels de transport, des promoteurs immobiliers construisent dans le voisinage des magasins, accroissant l'attractivité des gares routières. Les espaces publics deviennent l'enjeu d'une compétition acharnée entre différents groupes sociaux, en même temps qu'ils accueillent des individus à la recherche d'une occasion de revenus.

CONCLUSION

La transformation des voiries urbaines en lieux de transport dans les villes ivoiriennes s'inscrit dans la logique d'organisation des dessertes des taxis non-officiels par les syndicats. Cette transformation a été présidée par une double nécessité. La première nécessité a d'abord été de combler les insuffisances de l'offre officielle de transport public. Quant à la seconde, il s'est agi de faire face à la crise de l'emploi salarié. Ainsi, alors qu'ils sont toujours interdits, ces taxis ont profité de la hausse de la demande en transports à Abidjan et Korhogo où l'étalement urbain amplifie les besoins

de déplacements (Zouhoula Bi, 2012) pour assurer les mobilités centre-périphérie. À partir des gares, lieux de transports improvisés par les syndicats et exploitants, les dessertes facilitent l'accessibilité aux nouveaux quartiers apparus dans les périphéries où l'offre officielle éprouvait des difficultés à répondre aux sollicitations. La multiplication des destinations au départ de ces espaces, l'apparition de commerces et, surtout, leur installation dans le voisinage d'équipements générant d'importants déplacements les ont finalement érigées en pôles attractifs. Cette dynamique a fait des gares des espaces d'enjeux économiques où les tentatives de l'État d'organiser le transport public se heurtent aux manœuvres d'opposition des collectivités territoriales qui sous-traitent aux syndicats le contrôle de leurs titres de transport.

Les taxis non-officiels sont donc parvenus à s'imposer parce qu'ils sont des réponses populaires au déficit d'offre de transport public et aux conflits dans la régulation officielle. Les gares improvisées, matérialisation spatiale de cette gouvernance, s'apparente donc à la « privatisation » de la régulation de ces transports. La prolifération des lieux de transport dans les paysages urbains traduit certes la main mise syndicale sur l'activité mais affaiblit les textes réglementant le secteur.

Dans le contexte post-crise ivoirien, les gares improvisées sont l'expression spatiale de la gouvernance des syndicats mais aussi du désordre urbain. Les logiques d'implantation ne respectent pas la règle d'affectation des sols, occasionnant souvent des déguerpissements *manu militari*. De plus, la forte polarisation qu'elles exercent sur les espaces environnants pousse à des conflits parfois violents, certains syndicats cherchant à évincer la concurrence et à créer une situation de monopole.

BIBLIOGRAPHIE

AGETU (2007). Mobilité urbaine : analyse du phénomène des *woro-woro* intercommunaux. Rapport provisoire, Abidjan, 47 pages.

Agossou, N.S.A. (2004). Les taxis-motos Zémijan à Porto-Novo et Cotonou. *Autrepart*, 32, 135-148.

Allagbé, B. & Edéa, O. (2016). Problématique des micro-entreprises de transports collectifs interurbains dans le doublet Cotonou – Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest. *Géotrope*, 1, 98-110.

Aloko, N.J. & Aka, K.A. (1996). Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-ville

ou *woro-woro* à Abidjan Cocody. *Revue tunisienne de géographie*, 29, 41-64.

Boizo, O. (1997). Crise, gestion municipale et participation populaire ou jeux de pouvoirs dans la ville. In Bernard Contamin et Harris Memel-Fotê (éds), *Le modèle ivoirien en question*. Karthala-ORSTOM, Paris, pp. 417-428.

Briod, P. (2011). *Les Zémidjan de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable ?* Rapport de séminaire : Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale, 24 pages.

Couret, D. (1997). Territoires urbains et espace public. Quand gestion urbaine et revendications citoyennes composent. In Bernard Contamin et Harris Memel-Fotê (éds), *Le modèle ivoirien en question*. Karthala-ORSTOM, Paris, pp. 429-458.

Diaz, O.L., Plat, D., Pochet, P. & Sahabana, M. (2007). *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara*. XLIII^e colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, France, 17 pages.

Dillé, B. (1998). Les kabu-kabu de Konni : facteurs de développement ou solution temporaire ? In Freeman & Jamet (eds), *Urban Transport Policy*. Balkema, Rotterdam, ISBN 90 5410 989 0

Lombard, J., Sakho, P., Bruez, F. & Baillon, A. (2004). Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs. *Autrepart*, 32, 115-134. <http://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4-page-115.htm>

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1995). N° 32 du jeudi 10 août, Abidjan, Côte d'Ivoire.

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1960). N° 51 du 1^{er} octobre, Abidjan, Côte d'Ivoire.

Kassi-Djodjo, I. (2013). Les taxi-motos, un transport de crise dans la ville de Bouaké. *Géotransports*, 1-2, 105-114.

Konan, G.Y. (2012). Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : bilan et perspectives. Conférence CODATU XV.

Lombard, J. & Zouhoula Bi, M.R. (2008). Minibus et taxis à Abidjan : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé. In J. Lombard, B. Bertonecello, S. Bredeloup (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*. L'Harmattan, pp. 43-56.

Lombard, J. & Zouhoula Bi, M.R. (2008). Des instances de régulation, pour quoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar). In J. Lombard, B. Bertonecello, S. Bredeloup (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*. L'Harmattan, pp. 195-213.

Sahabana, M. (2013). Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable. www.cidegef.refer.org/douala/SAHABANA.doc

SSATP (2010). Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines. Site Web du SSATP www.worldbank.org/afr/ssatp

Zouhoula Bi, M.R. (2008). La gare interurbaine au cœur des conflits entre la mairie d'Adjamé et la ville d'Abidjan. In J. Lombard, B. Bertoncetto, S. Brede-loup (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*. L'Harmattan, pp. 169-175.

Zouhoula Bi, M.R. (2012). *Dynamique urbaine et desserte des quartiers périphériques d'Abidjan*. Doctorat unique en Géographie, Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, Paris.

Coordonnées de l'auteure :

Marie Richard ZOUHOULA BI
Géographe des Transports
Université Peleforo Gon Coulibaly
Korhogo, Côte d'Ivoire
mrzouhoula@yahoo.fr