



HAL
open science

Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan

Irène Kassi

► **To cite this version:**

Irène Kassi. Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2007. Français. NNT: . tel-00177509

HAL Id: tel-00177509

<https://theses.hal.science/tel-00177509>

Submitted on 8 Oct 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE de BORDEAUX 3 MICHEL de MONTAIGNE
ECOLE DOCTORALE d' HISTOIRE et de GEOGRAPHIE
UNIVERSITE d'ABIDJAN-COCODY, CÔTE d'IVOIRE

THESE

pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université de Bordeaux 3

Discipline : GEOGRAPHIE

REGULATIONS DES TRANSPORTS POPULAIRES ET RECOMPOSITION DU TERRITOIRE URBAIN D' ABIDJAN

présentée par

Irène KASSI



Soutenance : Mercredi 18 juillet 2007

Directeur de thèse

M. Christian BOUQUET

Professeur à l'Université de Bordeaux 3

Co-Directeur de thèse

M. Jérôme ALOKO N'GUESSAN

Professeur à l'Université d'Abidjan-Cocody

Membres du Jury

Mme Marie-Christine FOURNY-KOBER, Professeur à l'Université de Grenoble

M. Xavier GODARD, Directeur de Recherche à l'INRETS, Aix-en-Provence

Mme Hélène VELASCO-GRACIET, Professeur à l'Université de Bordeaux 3

M. Bernard CALAS, Professeur à l'Université de Bordeaux 3



UMR 5185 ADES
Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés
Equipe DyMSET
12, esplanade des Antilles
33607 Pessac-cedex

Je dédie cette thèse à mon défunt père N'GUESSAN KASSI Bernard qui a été le premier à m'encourager à aller si loin dans les études. Il m'a inculqué le goût du travail, de la rigueur et de l'ambition. Parce que tu m'avais toujours soutenu, même au plus fort de ta maladie, tu me disais et ça sera la dernière fois :

« Concentre toi à ton travail, ne t'inquiète pas pour moi »

j'ai voulu le mener à terme pour que tu sois fier de moi. Merci papa, merci pour tout.

REMERCIEMENTS

Avant de présenter ce travail, nous tenons à remercier toutes celles et ceux qui ont contribué à son aboutissement. Ce document, tout en couronnant nos efforts, sanctionne la fin de notre cycle universitaire. Il est le résultat d'un travail de longue haleine. Cette thèse n'aurait certainement pas pu être menée à son terme si nous n'avions pas bénéficié de la disponibilité, de la compréhension et de la collaboration de certaines bonnes volontés.

M. Christian BOUQUET, mon directeur de thèse, par son encadrement, sa grande disponibilité, ses conseils, sa compréhension, m'a été d'un soutien de tous les instants, de tous les jours, de tous mes moments de doute, tout au long de ce travail. Je tiens à lui exprimer toute ma profonde gratitude. Je n'oublierai jamais nos rencontres, nos discussions, mes pleurs parfois...
et ses encouragements permanents.

M. Jérôme ALOKO N'GUESSAN, mon codirecteur, s'est toujours montré disponible. Les discussions fructueuses que nous avons eues lors de mes missions de terrain et ses conseils ont été pour moi une source de motivation.

Les enseignants, chercheurs, ingénieurs, secrétaire et doctorants, de notre laboratoire d'accueil UMR 5185 ADES-DYMSET m'ont soutenu durant toutes ces années, avec une mention spéciale à M. François BART, M. Simon POMEL et M. Bernard CALAS.

Mme Hélène VELASCO-GRACIET m'a très souvent apporté des éclaircissements très précieux dont j'avais besoin.

Mme Marie-Louise PENIN a été un soutien indéfectible. Loin de ma famille, elle a été une épaupe sur laquelle je me suis si souvent reposée.

Le petit bureau qu'elle avait installé pour moi dans le sien faisait de moi sa « petite assistante » et a été le témoin de quelques larmes.

Au-delà de la relation affective, elle s'est également investie dans ce travail en m'apportant son aide en cartographie et en relecture.

M. Olivier PISSOAT m'a également aidé avec gentillesse et efficacité en cartographie.

M. Carlos JENART, documentaliste, m'a régulièrement apporté une aide judicieuse dans mes recherches bibliographiques, en me proposant même de façon spontanée des documents très intéressants.

Tous les enseignants côtoyés du département de Géographie de l'université d'Abidjan-Cocody, ont toujours été disponibles et très compréhensifs à mon égard. C'est pour moi l'occasion de remercier très sincèrement M. Ousman DEMBELE, qui a suivi avec grand intérêt ce travail pour lequel il a contribué en m'accompagnant personnellement sur le terrain lors de mes enquêtes. Il n'a ménagé ni son temps ni son énergie pour m'aider. M. Hauhouot Asseypo, maintenant à la retraite, m'a donné le goût de la recherche et m'a encouragé à faire cette thèse.

Je tiens à remercier toutes les personnes extérieures à l'université d'Abidjan qui ont pris une part active dans la réalisation de ce travail. Je pense tout particulièrement au personnel de la SOTRA : M. DOGO, Mme AKA, M. AKE, Mme TOURE ; du BNETD : M. DIOMANDE, M. NANDO, M. KOUAKOU ANGU ; de l'AGETU : M. KONAN, M. YEO, M. BEDA, des mairies, du district.

Ma gratitude va également aux responsables syndicaux, M. KONATE Issa (coordination nationale des gares), M. BAKAYOKO Bema (fédération des chauffeurs) qui ont facilité nos recherches auprès des transporteurs et dans les gares.

Je tiens également à remercier très sincèrement :

A Madrid :
Sidonie DJEZOU

A Bordeaux :
M. et Mme LEMOIGNE

Tous mes amis : Marina MEA, Nicolas LEMOIGNE, Sandrine LAVIOLETTE, Khady GNINGUE, Fatou Kiné NIANG, Cécile ROY, Céline LAHAYE, Aboulaye DIAGNE, Mbaye Kabir NDIAYE, DOUMBIA Issiaka, Hermann BOKO, Aminata GUEYE, Jules Evariste TOA, Pierre Etienne KENFACK, Eurydice D'ALMEIDA, Affi KANGA, Antonin SOUAGA, Bernard Vermeylen, Guy Serge KOUAO et Sonia, Jean-Jacques BOGUI, BAMBA Sidiki, Frédéric MIEZAN et toute la communauté estudiantine

A Abidjan :
M. GOSSOU, M et Mme KHAUDJIS, Mme NOUFE, Mme KONAN-GERVAIS, Mme ELORGNE, DAO KOROTIMI, M. Jean-Jacques KANGA, EUGENE KRA et mon petit Désiré NASSA.

Je me tourne enfin vers ma famille pour lui adresser un grand merci.
Je ne saurais oublier l'apport de chacun pour l'accomplissement de ce travail,
que ma mère a trouvé particulièrement long.
Je tiens à lui rendre hommage à travers cette thèse.
A mon fiancé, Mathurin DJODJO,
pour son soutien et sa contribution à la réalisation de ce travail.
Je demande enfin à toutes les personnes sollicitées dans le cadre de ce travail de trouver ici
l'expression de ma profonde gratitude.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	10
PREMIERE PARTIE	34
MUTATIONS SPATIALES, INSTITUTIONNELLES ET TRANSPORTS COLLECTIFS A ABIDJAN	
Chapitre 1	36
Extension et structure spatiale dans la problématique des transports collectifs	
Chapitre 2	75
La montée en puissance des transports populaires	
Chapitre 3	106
Changements des principes gestionnaires	
DEUXIEME PARTIE	145
LA REPONSE DES TRANSPORTS POPULAIRES A LA DEMANDE DE SERVICE A ABIDJAN	
Chapitre 4	146
Les acteurs des transports populaires	
Chapitre 5	170
Les transports populaires : entre espace et territoire	
Chapitre 6	197
Le paradoxe des transports non conventionnels : popularisation <i>versus</i> exclusion des classes défavorisées	
TROISIEME PARTIE	218
TRANSPORTS POPULAIRES : RESEAUX D'APPROVISIONNEMENT ET IMPACTS SUR LES ESPACES	
Chapitre 7	219
Les transports populaires dans la mondialisation	
Chapitre 8	242
Impact des activités de transports populaires sur l'espace urbain	
CONCLUSION GENERALE	261
Liste des sigles	267
Bibliographie	269
Table des matières	281
Tables des illustrations	286

AVERTISSEMENT

La zone franc CFA rassemble huit pays d'Afrique de l'ouest : Bénin, Burkina-Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

1 €= 655,957 F CFA

RESUME

A l'instar des autres métropoles subsahariennes, Abidjan traverse une crise multiforme. Elle se traduit, entre autres, par une croissance urbaine accélérée, par une réduction des emplois modernes et, par voie de conséquence, par un renforcement des activités de l'informel, le tout dans un contexte d'affaiblissement de l'Etat et de son administration. Comme tous les secteurs socio-économiques, celui des transports n'a pas été épargné par cette crise. L'extension spatiale rapide conjuguée à la pression démographique et les changements des principes gestionnaires ont influé sur le système de transport collectif. Ces facteurs ont entraîné l'essor du secteur privé populaire : *woro-woro* et *gbaka*. L'initiative privée pallie l'insuffisance d'Etat régulateur et a ouvert la porte à diverses pratiques illicites comme la corruption et le racket dans le secteur. Les transports populaires constituent un secteur pourvoyeur d'emplois. Leur dynamique a permis une certaine amélioration du transport urbain local. En revanche, elle pose un certain nombre de problèmes urbanistiques et gestionnaires. Les rues, les trottoirs et les carrefours sont détournés de leur fonction circulatoire au profit d'une émergence de gares spontanées. Les recettes générées constituent une manne financière pour les acteurs, l'Etat et les collectivités locales peu efficaces à réguler ces activités sur le territoire urbain.

Mots clés : Abidjan – Espace urbain – Libéralisation - Régulation – Territoire – Informel - Transports collectifs – Transports populaires – *woro-woro* – *gbaka* – Gares spontanées – Corruption – Racket - Anarchie - Véhicules d'occasion.

REGULATING OF PRIVATE TRANSPORTS AND RE-SETTING OF TERRITORY IN ABIDJAN URBAN AREA

ABSTRACT

Following the example of other major cities in sub-Saharan Africa, Abidjan is going through a multifaceted crisis which, among others, finds expression in a rapid urban growth, the reduction of modern employments and the increase of informal activities. All this happens in a context where the State and administration are strongly weakened. Alike the whole socioeconomic sector, transport was affected by the crisis. Consequently, there was a quick space enlargement combined with the demographic pressure and changes of administrative principles influencing the overall system of common transport. This resulted in the growth of the private sectors of public transport such as *woro-woro* and *gbaka*, compensating for the lack of a regulating administration. But a number of prohibited

practices such as corruption and racket have invaded the sector. Public transport is an important work supplier whose dynamics has improved the local urban transport area. Actually, we are facing some administrative and urban development problems because the streets, pavements and crossroads are being turned away from their primary function. So there is an emergence of illegal passenger stations in many areas of the city. Since the local governments are inefficient in controlling the situation, the produced receipts of all these activities on the local area represent a financial hamper for the involved parties.

Key words: Abidjan – Urban area – Liberalization – Regulation – Territory – Informal – Public transport – Common transport – *woro-woro* – *gbaka* – Illegal passengers stations – Corruption – Racket – Anarchy – Used cars.

INTRODUCTION GENERALE

La nécessité d'un système de transport capable d'œuvrer pour la dynamique urbaine et par ricochet celle de l'économie nationale, donne un sens plus profond à l'intérêt qu'on accorde au transport en général et plus particulièrement au transport urbain dans les villes du Sud. Cet intérêt pour les transports a amené certains chercheurs à travailler de plus en plus sur la question. La problématique des transports a permis à certaines disciplines comme la géographie d'en faire une véritable branche spécifique.

En effet, jusqu'à la fin de la décennie 1950, la géographie des transports était du domaine de la géographie économique (Bailly et al, 1984). Cette spécificité de la géographie des transports en tant que branche de la discipline géographique a pris naissance au lendemain de la seconde guerre mondiale. La croissance des échanges économiques de l'après-guerre induite par le développement des moyens de transport, ainsi que les problèmes liés à la circulation dans les centres urbains et l'apparition de nouveaux réseaux de transport ont fortement participé à la spécialisation de la géographie des transports. Sa relative jeunesse contraste pourtant avec le rôle capital donné au transport chez les précurseurs de cette discipline aussi bien dans la formation et l'évolution des territoires que dans la localisation des activités (Bailly, 1984). Cependant, le rôle important accordé au transport s'est considérablement renforcé ces dernières années d'autant plus qu'un système de transport performant est la condition *sine qua non* de la globalisation de l'économie. Mais les transports ne peuvent et ne doivent être examinés sous le seul angle économique. L'analyse économique ne saurait, à elle seule, définir les contours, la nature et la signification de ce champ d'activité. Certes son éclairage est indispensable, mais l'essence du phénomène requiert des approches différentes (Haeringer, 1980). D'autres enjeux notamment sociaux (le « *droit aux transports* »), spatiaux (consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports, etc.), environnementaux (bruit, pollution, sécurité) (Merlin, 1991) sont tout aussi importants et méritent d'être analysés.

Par ailleurs le transport est devenu un instrument majeur dans l'organisation volontariste de l'espace. Il joue un rôle indispensable dans sa structuration au travers de ses effets externes, et n'apparaît pas moins primordial pour le développement urbain. La ville source d'emplois, lieu de contact, de créativité, de pouvoir et de décision, est sans cesse soumise à des flux de déplacements

dont la gestion échappe par moment aux volontés politiques et devient de plus en plus problématique dans les pays en développement. Les distances parcourues par jour et par personne ne cessent de croître et les « *territoires du quotidien toujours plus étendus* » (Orfeuil, 1994).

La ville, comme le dit Chalas (2000), n'est pas immobile. Elle se transforme au fil du temps dans sa forme, faisant allusion aux paysages et à l'esthétique, mais aussi dans sa structure, son organisation, ses modes de vie, etc. Elle est une perpétuelle réinvention, au sens où elle est le résultat matériel de l'action humaine et pas uniquement d'un héritage du passé. Cette transformation temporelle de la ville n'est pas toujours le fruit d'une volonté urbanistique. En occident, les centres urbains pensés et conçus en fonction des aspirations économiques et sociales, sont actuellement au cœur des flux mondiaux de tous genres (économiques, financiers, technologiques, etc.). Phénomène aujourd'hui omniprésent, la mondialisation ne semble concerner que ces grandes métropoles, qui constituent l'archétype de ces lieux à signification mondiale. Avec l'intégration économique mondiale, ces métropoles se détachent de leur territoire national en se connectant de plus en plus entre elles. Devenues des lieux d'excellence au niveau des infrastructures, de la formation, de la recherche, de la communication, etc., ces « *villes globales* » (Sassen, 1996) s'affirment aux dépens des Etats, comme des véritables centres de commandement et d'impulsion de l'espace mondial (Baudrand, 2002). Elles forment un « *archipel mégapolitain mondial* » (Dollfus, 1997). Dans le même temps, dans les pays subsahariens, les formes urbaines sont le fruit d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel. Elles sont induites en partie par diverses formes d'activités principalement économiques, mais surtout relevant d'un secteur dit informel. Aux villes normées, édifiées sur un fondement institutionnel, se juxtaposent des villes hors norme, dont la construction émane de l'action humaine collective et/ou individuelle quotidienne de ce secteur. Le continent africain, et plus particulièrement ses villes, ne comptent que pour 2% dans les échanges mondiaux (Hugon, 2003), et restent encore en marge de ce processus planétaire. De ce fait, les cités des pays en voie de développement (PVD) même géantes, par leur taille, leurs équipements, leurs fonctions, les flux économiques et financiers qu'elles génèrent et contrôlent, jouent un rôle majeur, mais uniquement dans l'organisation de l'espace de leurs Etats et non au niveau mondial.

Ce constat nous amène à lire et à relire la ville sous des angles différents. L'étude des transports urbains peut apparaître comme un prétexte pour comprendre la transformation des villes africaines, particulièrement Abidjan. En d'autres termes nous étudions la ville à travers ses systèmes de transport qui se caractérisent par un secteur formel et un secteur dit informel. Dans ce contexte, la ville ou le territoire peut se lire à deux niveaux : à travers les institutions (les normes) et à travers les individus

par le biais de l'informel. C'est à ce dernier point que nous consacrerons toute notre réflexion. En effet, explorer les voies par lesquelles la ville s'invente nous a paru nécessaire et donne toute son importance à cette recherche. Aussi, la maturité actuelle de la géographie des transports signifie qu'elle est devenue une des clés d'entrée possibles permettant la compréhension des relations entre l'homme et son territoire, et une branche active de la géographie humaine (Bailly et al, 1984).

Ces deux systèmes de transport, à l'image de la structure physique de la ville d'Abidjan, sont bâtis pour l'un, sur un fondement institutionnel dont la desserte privilégie la ville *intra muros*, pour l'autre, sur l'initiative privée. Nous le qualifierons volontiers de populaire pour se démarquer du terme informel, dont la signification ne correspond pas forcément à la réalité décrite. Le développement urbain a entraîné celui des transports populaires qui répondent à une demande non satisfaite par le secteur conventionnel. Actuellement, ils seraient les plus utilisés, en dépit de leur impact sur la transformation spatiale. Cette dichotomie entre ville normée et ville non normée ou entre formel et informel ou populaire est une réalité qui constitue l'un des principaux problèmes actuels des centres urbains subsahariens.

La non pertinence de l'approche classique des transports urbains dans les PVD se justifie surtout dans la nature de la croissance spatiale et démographique des villes. Le constat d'un processus d'urbanisation différent des villes des pays industrialisés impose une remise en cause des méthodes d'estimation et de localisation de la demande, d'analyse du choix modal et surtout d'implantation de nouveaux réseaux. Sans remettre en question l'utilité de la modélisation pour la planification des transports et de la ville, il est cependant difficile de légitimer la valeur analytique des modèles (Rosales-Montano, 1990). Certains auteurs (Elshaban et Cook, 1986) en ont fait la critique car la rigidité de ces modèles lors des mutations spatiales et économiques, empêche d'appréhender convenablement les besoins et les déplacements dans ces situations. Pourtant, dans les villes africaines les transports collectifs privés motorisés ou non, les deux roues qui sont les modes dominants, ont été longtemps ignorés des approches modélisatrices. On est tenté de se demander si ces technologies peu capitalistiques ne souffrent pas d'une négligence, voire d'un rejet volontaire, des responsables africains préoccupés par une approche mimétique du modernisme. Il en va de même pour la marche à pied, mal intégrée dans les réseaux de voirie. Les espaces piétons qui existent sont systématiquement pris d'assaut par les commerces de rue.

Face à la croissance urbaine accélérée et à l'accroissement permanent des besoins, les modèles occidentaux d'organisation et de prestation des services publics de transport ne suffisent plus, surtout

face à la profonde limitation des ressources publiques disponibles. La question récurrente des transferts de modèles est soulevée. Doit-on résoudre les problèmes de villes des PVD par l'appropriation des modèles élaborés dans les pays occidentaux ou bien existe-t-il une manière originale de résoudre les problèmes au moyen d'expériences et possibilités locales ? Cette alternative n'est pas nouvelle et des pistes peuvent être explorées du côté de l'Amérique Latine, du Brésil notamment, dans le domaine des transports où des processus de concentration de transporteurs artisanaux ont permis la création de puissantes entreprises d'autobus, voire des conglomérats (Godard, 2002). Si les procédés méthodologiques élaborés dans les pays occidentaux ont pendant longtemps guidé les politiques de transport dans les PVD, on se rend de plus en plus compte qu'ils restent très souvent inadaptés aux réalités sociologiques, à la constante transformation spatiale des centres urbains, à la diversité socio-économique des habitants, etc.

La solution à la régulation des transports dans ces conditions se trouverait dans une démarche qui privilégie un bien meilleur usage des initiatives locales, voire spontanées (Coing, 1980). Ces systèmes locaux ont le mérite d'être efficaces dans les situations de crise profonde et permanente du transport urbain, où les entreprises d'autobus ne sont pas capables de répondre. « *Ils remplissent une fonction qui doit être remplie et pour laquelle il n'y a souvent pas de solution alternative* » (OCDE, 1977). Plutôt que de les voir comme un obstacle et œuvrer pour leur réduction ou leur interdiction (Zimonjic, PNUD, 1969), les transports non conventionnels se présentent comme une solution. Nos propos tendront à effectuer un renversement de problématique, allant dans le sens de l'efficacité certaine de ces modes de transport qu'il conviendrait tout de même de nuancer car ils ne sont pas exempts de failles.

I - Justification du choix du sujet et réflexion sur quelques concepts

1 - Quelle a été la motivation du choix du sujet ?

Dans notre maîtrise de géographie, nous nous sommes penché sur le problème de déplacement des Abidjanais à Cocody. Cette étude a révélé les insuffisances du système formel de transport à desservir tous les quartiers et l'importance des transports populaires dans l'offre de transport urbain, particulièrement dans les zones d'extension qui demeurent encore marginalisées par rapport aux quartiers centraux. Dès lors, il nous a paru nécessaire d'étudier les problèmes globaux de transport à l'échelle de la ville pour juger de l'ampleur du phénomène, et surtout d'identifier le rôle que joue le

secteur populaire dans la régulation des transports. Plusieurs pistes ont déjà été explorées pour traiter la question des transports collectifs à Abidjan. Elles ont pour la plupart privilégié l'analyse de l'offre de transport du secteur conventionnel au détriment de celle du secteur non conventionnel surtout les taxis collectifs appelés « *woro-woros* » d'une part, une vision plus économique que spatiale voire géographique d'autre part. Ainsi, la rentabilisation des investissements et le dysfonctionnement du système de transport ont retenu davantage l'attention, plus que les aspects liés au développement des réseaux populaires, leur spatialisation à l'ensemble de la ville ainsi que les recompositions territoriales induites. Par ailleurs, ces modes qui participent à la résorption des besoins de déplacements ont été bien moins étudiés.

Les Abidjanais font face à un problème de déplacement depuis des décennies. L'ampleur du phénomène des transports populaires amène à s'interroger sur les enjeux d'un tel développement et à rechercher les facteurs explicatifs. La majorité des études consacrées à ce thème dans la ville d'Abidjan ayant été élaborées dans une optique économique, nous nous proposons de revoir cette thématique sous l'angle géographique. Les transformations spatiales induites par ce phénomène nous interpellent plus encore aujourd'hui et la discipline géographique est sur ce point un outil opératoire. Face aux évolutions récentes du contexte urbain, les transports populaires apparaissent comme une réponse à approfondir. Toute la structure d'interaction entre les urbains est marquée par le contexte spatial et les transports à travers lesquels elle s'exprime. Ainsi, ces travaux de recherche se proposent-ils de faire une analyse diagnostique de la situation et de mettre en relief les nombreuses lacunes des politiques et des gestionnaires du secteur. Cette étude privilégiera l'analyse des rapports transport-espace en montrant à la fois comment les contextes économique, social et culturel peuvent influencer l'homme dans son rapport avec l'espace.

2 : Réflexion sur quelques concepts

La thématique de notre recherche fait intervenir quelques notions ou concepts tels que la régulation, le territoire, l'informel qui sont également communs à diverses disciplines. Sans vouloir faire un inventaire exhaustif, nous pouvons souligner que le concept de régulation a fait l'objet dans la littérature récente d'un nombre important de travaux consacrés à la genèse, au contenu et aux enjeux théoriques de ce concept. Très peu d'études concernant les sciences politiques, la sociologie et l'économie tiennent compte des dimensions spatiales des processus enclenchés (Dubresson et Jaglin, 2002). Outre la relative importance accordée par ces disciplines à l'aspect géographique, ou du moins,

à l'impact de ce concept sur la spatialisation des phénomènes, les géographes eux-mêmes se sont presque désintéressés de cette notion.

En réalité, ce concept tire toute son importance des sciences sociales, en particulier les sciences économiques. Bremond et Geledan (2002), assimilent la régulation à un thermostat. *« Si la température ambiante s'élève à un niveau jugé trop important, le thermostat arrête ou réduit le chauffage ; si la température devient trop faible, le thermostat rallume le chauffage ou accélère la chauffe. Il s'agit d'atteindre un objectif en déclenchant des actions qui vont modifier la situation observée pour la rapprocher de la situation désirée »*. Dans ce cas, la régulation peut être définie comme l'action de régler un phénomène. On parlera par exemple en économie, de régulation par le marché, qui consiste à confier au libre jeu du marché ce rôle de régulateur : la flexibilité des prix assure, dans la logique libérale, le maintien des grands équilibres (emploi, prix, commerce extérieur...).

En droit, le terme régulation est défini par Frison-Roche (2000) *« comme ce qui intervient lorsqu'un système ne peut produire par ses seules forces son équilibre optimal »*.

En géographie la régulation désigne une action visant à contenir un phénomène entre des limites acceptables ou fixées, qui sont à régler (Ferras, Brunet et Thery, 1992). L'approche géographique du terme nous fait penser aux systèmes géographiques car tout système observable a sa régulation, sans quoi il ne durerait pas et ne serait ni observable, ni gouvernable. Toutefois, le concept de régulation demeure rarement territorialisé, sauf dans quelques analyses pionnières sur les municipalités états-uniennes, sur les localisations d'investissements dans les espaces urbanisés ou sur les relations salariales. On parlera alors de régulation à l'échelle locale qui relève dans un premier temps de l'ordre du politique qui concerne l'arbitrage entre compétitivité économique et équité sociale, et dans un second temps de l'ordre géographique, qui renvoie aux dimensions spatiales et au contrôle des processus en cours (Dubresson et Jaglin, 2002).

La régulation serait un ensemble de mécanismes juridiques, économiques et politiques auxquels, dans un contexte de changement, recourent les pouvoirs publics locaux pour stabiliser les antagonismes, assurer la reproduction mutante et/ou la transformation d'un système social. Le renforcement du rôle des collectivités peut également s'accompagner d'un mode de régulation impliquant davantage la population, destiné à garantir la cohésion sociale et l'adhésion autour de la gestion des services urbains (Dubresson, 2004).

Lorsque cette régulation formelle est incapable d'assurer l'équilibre souhaité, se met en place une régulation spontanée et non planifiée, qualifiée de régulation informelle (Scott, 1999). A la régulation de l'Etat s'oppose une régulation informelle dont les manifestations, dans certain cas, se présentent comme des savoir-faire tacites qui ne sont pas codifiés ou centralisés de manière formelle. Cette régulation ne serait plus seulement étatique ou publique mais aussi individuelle ou collective.

Partant de ces définitions, la régulation formelle dans le cadre des transports urbains serait l'ensemble des mécanismes légaux, économiques et politiques utilisés par les gouvernements pour superviser les actions des acteurs des transports publics. Les transports dans les villes africaines comme Abidjan ne sont plus assurés par les seules entreprises. Le formel perd de plus en plus de place dans les modes de déplacement de la population. Les difficultés et les problèmes de déplacement ont amené à libéraliser ce secteur, d'où la naissance d'une multitude de petits propriétaires, comme dans la régulation informelle décrite par Scott (1999). Désormais la régulation se fera par le libre jeu du marché, faisant apparaître une domination de plus en plus marquée du secteur dit informel.

Le mot informel a été beaucoup débattu à cause de son imprécision. Il désigne de façon générique ce qui n'est pas organisé de manière formelle. Depuis quatre décennies, l'urbanisation accélérée a entraîné l'entassement de centaines de millions de migrants dans les périphéries des métropoles des PVD. Les industries et le secteur public ont perdu de plus en plus d'emplois et les allocations de chômage sont presque inexistantes. Pour survivre, ces nouveaux migrants « *se débrouillent* », le plus souvent en dehors des lois et du fisc : vendeurs ambulants, ateliers des arrières-cours, cireurs de chaussures, restaurateurs de rue, etc. Il fallait trouver une dénomination ; depuis 1972, ces innombrables activités qui constituent l'autre facette du sous-développement seront rassemblées sous l'appellation « *informel* » (économie informelle ou secteur informel) (Lautier, 2004).

L'expression « *économie informelle* » est une création des institutions internationales. C'est le Bureau International du Travail qui a pour la première fois employé le mot informel. Mais deux époques sont à distinguer dans la vision de cette économie (Lautier, 2004). La première avant 1986, « *où l'on y voyait le lieu de développement de stratégies de survie* » et la seconde à partir de 1987, « *où, devant la catastrophe sociale engendrée par l'ajustement, on fait de l'informel le lieu de la solution à tous les problèmes sociaux* ». Rappelons que l'économie informelle a permis de maîtriser les impacts sociaux de l'échec de la plupart des projets de développement dans les pays émergents, et des politiques de rigueur qui en découlaient. Le rôle de palliatif confié à l'informel est allé au-delà des aspirations. Il s'est substitué à l'Etat dans de nombreux secteurs. C'est le cas dans le domaine des

transports où il supplée l'Etat dans son rôle de prestataire de services collectifs. Dans certaines grandes villes du Sud le rôle indéniable des transports informels est démontré, car ils ont évincé les services publics pour s'imposer comme mode dominant de déplacement des populations.

Avant l'apparition du mot informel, la dénomination de ces activités s'inscrivait dans trois registres (Lautier, 2004). Le premier registre est celui des sociologues mais aussi des économistes qui, durant les années soixante-dix, parlaient de « *pôle marginal de la société* » ou encore de « *masse marginale* ». Pour les sociologues, la notion de marginalité est utilisée dans un sens plus commun. Ils la définissent par l'absence de logement fixe, par la délinquance, voire le refus d'intégration dans la société urbaine normée. Le second registre plus propre aux économistes est celui du sous-emploi. Le troisième qui se réfère à l'économie informelle est celui de la pauvreté et de la recherche de la survie. Après l'apparition du terme informel, plus d'une vingtaine d'appellations plus ou moins synonymes seront identifiées. Certaines mettent l'accent sur le caractère délictueux de l'activité, d'autres sur son invisibilité statistique. Toutefois, le secteur informel tel que défini par le BIT se caractérise par : une facilité d'accès à l'activité ; une utilisation de ressources locales ; une propriété familiale de l'entreprise ; une échelle d'activité réduite ; un usage de techniques qui privilégient le recours à la main d'œuvre ; des qualifications acquises hors du système officiel de formation, des marchés concurrentiels et sans réglementation (Sethuraman, 1976 ; Hugon, 1982 ; Paulet, 2000). Plus tard, parmi ces caractéristiques apparaîtront la flexibilité des horaires de travail, l'absence de recours au crédit régulier, le bas prix des produits, la faiblesse du niveau d'instruction, etc. Véritables mines de pratiques économiques, les activités du secteur dit informel s'exercent sans limite du champ d'action. Ces opérateurs économiques font montre d'une ingéniosité sans précédent en inventant et en innovant des pratiques d'activités et de revenus dans les domaines économiques les plus divers, avec une prédominance des secteurs liés au commerce, à l'alimentation et au transport.

- *Que qualifier de transport informel ?*

Il est convenu d'appeler transport « *informel* » (Godard, 2002) les multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant aux lois du marché et fonctionnant de manière informelle et illicite avec des degrés divers. Il désigne également des entrepreneurs de transport à la propriété atomisée et aux modalités de gestion décentralisées auprès des équipages et non soumises à une comptabilité officielle. Il s'agirait alors d'une simple expression dans le domaine du transport urbain de l'économie

informelle ou occulte (Willard, 1989) qui domine de nombreux secteurs de l'activité économique dans les PVD, et dans une moindre mesure, présente quelquefois dans certains pays européens comme l'Italie, la Grèce et même la France (Lautier, 2004). Il est un paradoxe dans les villes africaines qu'on peut étendre à l'ensemble des villes des pays émergents : c'est le secteur privé, informel, inorganisé, qui remplit désormais les fonctions du service public en voie de disparition (Duthion, 2003). On assiste au développement de l'artisanat, à la fin du monopole des entreprises publiques, au renoncement dans nombre de cas des services de transport calqués sur le schéma des pays développés.

D'abord inavoué, le secteur informel, spontané et répondant aux demandes non satisfaites, recourt essentiellement aux véhicules de petite capacité, observé à Abidjan mais aussi dans d'autres capitales africaines Dakar, Bamako, Lomé etc. De nombreux transporteurs exercent leur activité en toute légalité, avec paiement de taxes diverses et autorisés par la réglementation en vigueur. Ces transports sont qualifiés d'artisanat par certains auteurs (Godard, 1992), comme pour leur donner une connotation plus positive.

Il n'existe aucun consensus sur la définition de ces types de transport, ni même sur le choix des mots pour les désigner (Coing, 1981). Certains parlent de transport non conventionnel (Coing, 1981), d'autres de transport informel (Morice, 1981 ; M'bassi, 1981), transitionnel (Bugnicourt, 1981) non incorporé, clandestin ou artisanal (Godard et Teurnier, 1992 ; Godard, 2002) etc. Distinction de vocabulaire certes, mais surtout différence avec le mode conventionnel soumis aux règles formelles de gestion (comptabilité, imposition) et engagé dans un cadre juridique les liant à une autorité de tutelle. Nous pensons que la dénomination « *transport populaire* » serait plus appropriée. Ces différents modes de transport peuvent être qualifiés de « *populaires* » par rapport aux modes de transport individuel et conventionnel dont l'accessibilité reste encore aléatoire. Cette terminologie peut aussi faire allusion à la catégorie sociodémographique à laquelle ils sont destinés. Ils ont pour vocation d'assurer le déplacement des couches les plus défavorisées, populaires, qui s'avèrent être les plus importantes dans les villes africaines. Leur succès auprès des populations locales se lit actuellement à travers leur développement sans précédent et l'importance des déplacements qu'ils assurent justifie cette appellation. Aussi, cette terminologie nous semble appropriée d'autant plus qu'elle laisse entrevoir *a priori* leur aspect spontané et peu organisé. Même si les autobus sont intrinsèquement des modes collectifs destinés à tous, ils peuvent apparaître sélectifs à Abidjan. Or ces transports populaires ont été depuis leur origine, du fait de leur moindre coût, accessibles à tous.

Le caractère populaire de ces transports ne doit pas les réduire systématiquement à l'informel, car ils apparaissent plus comme une transition : entre informel et formel, archaïsme et modernité mais également entre rural et urbain. Cette dernière transition s'explique par le caractère récent de l'urbanisation qui a vu naître les premiers modes de transports dans de nombreuses villes africaines sans être spécifiquement urbains. De plus, la gestion et l'organisation sont certes traditionnelles ou familiales, mais les moyens utilisés sont modernes, donnant naissance à un système de transport qu'on pourrait qualifier d'hybride. Les nombreuses études consacrées pendant la décennie 1980 à l'analyse des modalités d'exploitation de ces transports ont permis également de se rendre compte des règles régissant leur fonctionnement. De ce fait, « *ce qui était informel, c'est-à-dire sans forme, prend soudain forme sous le travail de l'analyste qui découvre des règles non écrites mais permanentes, voire des règles collectives définissant les modalités d'exploitation des véhicules en ligne* » (Godard et Teurnier, 1992).

Le qualificatif de transport « *informel* » est souvent donné à ces formes de transport privé d'exploitation spontanée dont les « *gbakas* »¹ et les « *woro-woros* »² d'Abidjan sont de bons exemples : informels par la méconnaissance que l'on en a et par les aléas qui caractérisent leur exploitation. Les recherches de terrain et les analyses menées à leur sujet permettent d'indiquer des formes d'organisation assez précises du point de vue des relations entre les différents acteurs (Godard, 1985). Des formes d'organisation existent, au niveau collectif et au niveau de chaque véhicule, ce qui permet d'envisager leur intégration avec le transport institutionnel dans un schéma d'ensemble. De plus, ces transports sont autorisés et s'acquittent de différentes taxes. Pourquoi continuer à qualifier d'informelle une activité reconnue et autorisée, quand on sait que l'informel laisse sous-entendre une activité purement illicite en dehors des lois et du fisc, ce qui n'est pas le cas. La situation est complexe, avec un mélange de légalité et d'illégalité (Lautier, 2004). Hormis la reconnaissance et l'autorisation de mener ces activités, certains aspects de l'informalité les caractérisent fortement encore aujourd'hui. Outre les caractéristiques énumérées plus haut, l'organisation sociale et juridique de ces activités laisse entrevoir un marché du travail non protégé, sans système d'assurance sociale, un marché où règne une concurrence farouche et non réglementée (Hugon, 1982). Tout ceci se traduit spatialement par un désordre remarquable dans le paysage urbain.

¹ Les « *gbakas* » sont des minibus qui assurent également le transport collectif dans les quartiers périphériques au côté des autobus.

² Les « *woro-woros* » sont des véhicules personnels qui jouent le rôle de taxis collectifs à l'origine destinés au transport intracommunal.

Les services de transport populaire qui prolifèrent dans la ville marquent l'espace urbain et redessinent le territoire sous nos yeux. Le mot territoire, à l'instar de nombre de termes géographiques relatifs à l'espace, est assez complexe. Les travaux scientifiques et les ouvrages qui lui sont consacrés le confinent à l'intérieur des frontières trop étroites comme celles du pouvoir, de ses institutions et de ses appareils. Pourtant, « *la géographie sociale trouve dans le territoire un outil opératoire, une méthode rêvée pour approfondir les phénomènes d'identité de contrôle, d'altérité, d'intégration ou de ségrégation, voire d'exclusion, d'équité, d'égalité, de juste répartition des richesses et des moyens de les produire* » (Di Méo, 2001).

En géographie urbaine, le terme polysémique de territoire renvoie à la notion de délimitation, d'appropriation matérielle et symbolique d'un espace par un groupe social. L'usage de ce terme révèle une double filiation, celle qui provient directement du domaine juridique qu'on trouve dans l'expression aménagement du territoire et celle, d'inspiration nouvelle, issue du cheminement de certaines sciences sociales, notamment l'anthropologie et la sociologie (Bailly, 1992). Ainsi, le territoire peut désigner un domaine plus ou moins vague, pas nécessairement spatial, attribué à n'importe quel objet d'étude géographique. Le territoire peut également être assimilé à une portion de la surface terrestre sur laquelle s'exerce un pouvoir ou encore peut représenter une simple aire d'extension d'un phénomène et ses limites.

Aujourd'hui, le territoire est redéfini par l'urbain (Chalas, 2003). Il témoigne d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière de leurs activités. Il serait un ensemble de lieux où se déroulent les activités humaines. Ainsi, la spatialisation des circuits de desserte des transports peut reconfigurer, voire recomposer les territoires urbains. Ces transports peuvent modifier les effets de polarisation démographique et d'urbanisation dans les quartiers qu'ils traversent. Ils peuvent également favoriser un dynamisme des activités commerciales, particulièrement le long des artères de desserte ou aux alentours des gares.

Le territoire urbain, par la coexistence des activités formelles et informelles, apparaît comme le théâtre de la confrontation entre deux conceptions de l'ordre urbain. La première, soutenue par les autorités locales, tente d'imposer l'ordre dans la ville en concevant des espaces délimités et des lieux spécialisés. Elle s'oppose à la deuxième, par un désordre dû à l'occupation anarchique et chaotique des rues et des places, par les activités du secteur populaire comme les transports.

II- Revue de la littérature et problématique

1 – Revue de la littérature

De nombreux chercheurs et institutions internationales ont accordé un intérêt particulier à la question des transports dans les grandes villes subsahariennes. Les travaux qui y ont été consacrés témoignent de l'importance accordée à cette problématique. Ils ont développé des réflexions sur les formes des transports, notamment l'intégration du secteur populaire aux systèmes de transport urbain (Godard, 1992, 2002 ; Lome, 2004 ; Bugnicourt, 1981 ; Coing, 1981 ; Mbassi, 1981). Certains ont axé leur recherche sur l'organisation, le financement mais aussi la rentabilité de ces transports (Banque mondiale, SSATP n°45, 2000). D'autres ont privilégié les études sectorielles sur les divers modes complémentaires ou concurrents adaptés à la nature des trafics et répondant aux exigences des usagers (Bamas, 1995 ; Olvera, Plat, Pochet, 2003). En Côte d'Ivoire, les études ont longtemps été portées sur le secteur formel des transports collectifs et très rarement sur le mode populaire, en l'occurrence les « *woro-woros* ». Nous avons pu relever certaines études consacrées à ce sujet.

a - Quelques études portant sur le thème à Abidjan

Demur (1969) est l'un des premiers auteurs à effectuer des recherches sur l'offre des transports collectifs et surtout à s'intéresser à leur organisation et leur fonctionnement dans la capitale ivoirienne. Elle fait l'état des lieux des transports dans la ville en relatant l'histoire des taxis collectifs et leur interdiction au centre ville avec un monopole des minibus « *gbakas* » à la périphérie. L'un des aspects marquants de cette étude reste l'adéquation entre l'offre et la demande en transport. L'entreprise de transport en commun SOTRA³ (Société des Transports Abidjanais) assurait le transport collectif à travers toute la ville avec un complément des services artisanaux (les « *gbakas* ») à la périphérie (Yopougon et Abobo).

Hauhouot (1973) dans son étude sur les migrations pendulaires et quotidiennes des travailleurs à Abidjan, montrait l'impact des transports collectifs sur l'évolution spatiale de l'agglomération. Il mettait en relation les circuits du transport populaire et conventionnel, avec les premières adaptations

³ La SOTRA (Société des Transports Abidjanais) créée en 1961, est la première entreprise de transport en Afrique subsaharienne.

de l'habitat populaire dans l'agglomération abidjanaise. Il n'occultait pas dans son analyse l'impact du transport sur les budgets familiaux et leur influence sur les autres aspects de la vie des ménages, et en particulier des travailleurs. Il démontrait également le rôle indéniable des transports collectifs dans les migrations pendulaires.

Biagoné (1984) portait quant à lui, sa réflexion sur l'intégration de la banlieue à la dynamique urbaine au moyen du transport « *informel* ». Même s'il faisait de la spatialisation de ces transports un aspect fondamental, il n'en demeure pas moins que l'aspect économique soit la finalité de cette étude. Il a permis d'établir un lien entre le développement des transports populaires et le développement de l'économie informelle essentiellement localisée à la périphérie, et qui essaie de s'intégrer lentement à la dynamique de l'économie urbaine. Cette étude s'inscrivait clairement dans l'économie spatiale au sein de laquelle le transport trouve une place justifiée.

Aka Kouadio (1988) s'intéresse beaucoup plus aux acteurs des transports populaires, à leur mode de fonctionnement. Il fait également une analyse structurelle des gares et des lignes de transport populaire dans la ville. Cette étude est actualisée par les récents travaux menés par Aloko (1996,1999, 2001) à Cocody, Adjamé et à Bouaké sur les taxis collectifs « *woro-woros* ». Il détermine les facteurs expliquant le développement des taxis collectifs dans la desserte des espaces, analyse pour la première fois les choix qui président à la localisation des gares ou nœuds spontanés des transports populaires.

Xavier Godard (1992, 1994, 2001, 2002, 2006) a fait de cette problématique urbaine des PVD un thème central de ces nombreuses contributions scientifiques. Ces réflexions méthodologiques et critiques sur le sujet, d'abord à travers l'analyse de la situation des entreprises publiques assurant le service de transport collectif en Afrique subsaharienne, puis son intérêt pour le secteur artisanal en sont une illustration. Ses études comparatives entre les villes africaines et ses positions tranchées sur l'apport combien indispensable de ce secteur dans la mobilité urbaine, mais aussi leur impact sur l'environnement sont essentielles pour une meilleure connaissance de ces transports. Abidjan a souvent été abordée par l'auteur, qui s'est également intéressé aux véhicules « *gbakas* » et « *woro-woros* », tout en suivant leur évolution dans le temps et dans l'espace. Les aspects économiques ont été les plus privilégiés.

L'urbanisation rapide des villes subsahariennes a inéluctablement engendré une forte concentration de populations et un accroissement accéléré de l'espace, d'où la nécessité de la mise en place d'un système de transport collectif capable de répondre aux exigences. Pour ce faire la plupart

des Etats se dotent d'entreprises de transport urbain qu'ils subventionnent. Ce fut un échec pour bon nombre d'entre elles. Faute de moyens, les Etats ont finalement renoncé à maintenir des systèmes de transport calqués sur ceux de l'occident. A côté de ces entreprises d'autobus subsistent d'autres modes de transport de type populaire qui ont, dans certaines villes, entraîné le déclin de ces entreprises pourtant détentrices du monopole. Ces micro- entreprises foisonnent partout en Afrique. Ces moyens de locomotion sont typiques aux villes du Sud où la démographie est galopante et où les politiques en matière de transport urbain ont encore du mal à suivre cette expansion démographique.

Deux questions préalables se posent : y a-t-il développement de la ville parce qu'il y a émergence de nouvelles formes de transport ? Ou a-t-on développé ces formes de transports parce qu'il y a beaucoup de monde ? Autrement dit, est-ce les transports qui font l'urbanisation ou est-ce l'urbanisation, la pression démographique, l'évolution spatiale qui sont à l'origine du développement de la mobilité et des moyens de transports ? Répondre *de facto* et de manière tranchée à ces interrogations serait une erreur (Chalas, 2000). Il y a une influence mutuelle des deux, en ce sens que la pression urbaine appelle un développement de la mobilité et le développement de cette mobilité engendre à son tour un essor de l'urbanisation des territoires. Chaque action, localisation des fonctions urbaines ou création d'une infrastructure, déclenche des effets qui modifient l'état du système. En satisfaisant un besoin, on crée un nouveau besoin ou on renforce une situation (Baehrel, 2001).

Dans ce cas, l'étalement urbain apparaît à la fois comme cause et conséquence des moyens de transport et *vice versa*. La problématique des transports populaires à Abidjan est le fait de plusieurs facteurs conjugués. Les dimensions géographiques et démographiques sont susceptibles d'expliquer le contexte général. Cependant, les facteurs micro et macro-économiques nationaux mais aussi les facteurs sociologiques et psychologiques sont déterminants. Le développement des systèmes populaires tient également compte d'une volonté politique fondée sur un discours libéral dans un contexte de mondialisation économique et politique. Aussi, assistons-nous ces dernières années à une nouvelle spatialisation des modes de transport populaires qui jouent un rôle régulateur dans la desserte de la ville et dont le développement contribue à la recomposition du territoire urbain. Le secteur artisanal du transport en Afrique s'est d'abord développé de manière plus ou moins spontanée, pour répondre à une demande non satisfaite, y compris pendant la période faste des entreprises publiques (Godard, 1994). A l'heure de la précarisation de la situation de la quasi-totalité de ces entreprises, les pouvoirs publics se sont tournés vers ce secteur qui comblait déjà un déficit d'offre incontestable. A Abidjan son utilité est reconnue de tous. Il joue un rôle primordial dans la desserte des espaces et

constitue le complément indispensable de la SOTRA aussi bien dans les quartiers périphériques que dans les quartiers centraux.

b - Historique des transports collectifs à Abidjan

A Abidjan, l'origine des transports populaires est liée à l'expansion démographique et spatiale de la ville. Avant 1960, date d'accession du pays à l'indépendance, ces moyens de transport subsistaient déjà dans le paysage urbain. L'offre de transport était du domaine du secteur artisanal constitué de taxis collectifs. Les premiers véhicules de transport urbain à Abidjan ont été les taxis collectifs (Demur, 1969) :

«Ils sont apparus vers 1932; c'étaient trois ou quatre voitures de grande remise, (Buick, Chevrolet). Ils se sont ensuite rapidement multipliés, et en 1952 il y en avait environ 250, en 1962 environ 300 (Ford, Vedette, Citroën, Peugeot, etc...) ils prenaient des passagers n'importe où dans la ville, à condition d'avoir de la place et les déposaient là où ceux-ci le désiraient ; le prix de la course était de 30 francs par personne quelle que fût la longueur du trajet, pour cette raison on les appelait les taxis 30/30 », qui se traduit en langue malinké par « woro-woro ».

Les années trente marquent le début des taxis collectifs pendant lesquelles Abidjan est reliée à l'intérieur du pays par la voie ferrée à partir de Port-Bouët. C'est à la même période que le premier pont flottant reliant le port au Plateau est construit. A cette date la population d'Abidjan est estimée à environ 10 000 habitants. L'ouverture du canal de Vridi dans les années cinquante marque le point de départ d'une ère nouvelle pour la ville dont la population avoisine les 150 000 habitants. Ces différentes étapes montrent combien l'apparition et le développement des transports populaires sont intimement liés au développement de la ville. Le service des transports en commun détenu par le secteur artisanal malheureusement peu organisé, ne répondait plus à la demande croissante de la population. Ce qui a suscité dès 1959 les prises de contact entre le gouvernement ivoirien et diverses sociétés françaises, en vue de la mise en place d'un service de transports en commun pour desservir l'agglomération. Ces contacts débouchent en 1960 sur la création de la SOTRA. L'Etat lui concède en 1961 le monopole des transports urbains. En 1964, un arrêté municipal régleme l'exploitation des taxis compteurs et interdit officiellement les taxis collectifs. Quant aux minibus« *gbakas* », ils sont interdits au centre ville et reçoivent en compensation des autorisations de desserte dans les espaces périphériques à partir d'Adjamé⁴.

⁴ Adjamé : centre de négoce d'Abidjan, commune carrefour dans le système de transport urbain et interurbain.

Les autobus vont offrir le service public des transports à Abidjan avec un monopole dans les quartiers centraux jusqu'en 1990, date marquant le début de l'émergence des taxis collectifs. La SOTRA, forte de son monopole, transportait annuellement avant cette date près de 400 millions de passagers et 79% des ménages (BNETD, 1996) à travers ses services d'autobus, de bateaux et de taxis bagages. Mais ces dernières décennies ont été marquées par l'urbanisation très rapide d'Abidjan qui s'est accompagnée d'une évolution démographique assez importante. Cette croissance urbaine est le fait de l'effet conjugué d'une forte immigration et d'un taux d'accroissement naturel élevé. Aussi, la crise sociopolitique que traverse la Côte d'Ivoire depuis le 19 septembre 2002 a entraîné une augmentation soudaine de la population abidjanaise par l'afflux de déplacés dans la capitale. Les problèmes liés à cette croissance urbaine si brutale deviennent de moins en moins maîtrisables. La demande en infrastructures et en équipements de base tel le logement, la santé, l'eau, l'éducation et le transport est en nette progression.

Cette croissance démographique s'accompagne d'une extension spatiale de la ville. L'essor économique d'antan et le croît démographique qui s'explique par l'accroissement naturel, et surtout la venue dans la capitale d'une population rurale à faible pouvoir d'achat ont fortement contribué au développement rapide des banlieues (Biagoné, 1984). Les nouveaux migrants généralement installés à la périphérie ont influencé le développement spatial de la ville à l'ouest sur le plateau de Yopougon, et au Nord, autour de la banlieue d'Abobo. L'étalement de la ville nécessite des déplacements de longue distance. Très peu d'actifs y compris dans les quartiers centraux ne trouvent un emploi à proximité de leur lieu de résidence et deviennent ainsi captifs des transports collectifs. Les besoins de mobilité des populations trouvent une réponse à travers deux modes de transport, à savoir les modes formel et populaire dont la coexistence anime les discussions centrées sur les transports urbains dans les villes du Sud, plus particulièrement à Abidjan.

c - Transports collectifs et espace urbain

Au-delà de son objectif majeur qui est d'assurer le déplacement des biens et des personnes, de nos jours un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais aussi un puissant facteur d'aménagement de l'espace (Merlin, 2000). La planification des transports influe sur la localisation des habitants, des activités et des autres équipements. Son importance tient aussi aux rapports entre croissance urbaine et développement des réseaux. Mieux, les transports peuvent être un

des moyens d'orienter la croissance spatiale de la ville (Wolkowitsch, 1992). Au plan géographique, leur installation joue un rôle capital en tant que catégorie d'occupation du sol. La localisation des équipements dépasse le cadre des transports proprement dits et devient l'un des éléments structurants du milieu urbain. Dans ce cas la ville et le milieu urbain en général apparaissent comme le lieu indiqué pour la mise en pratique des diverses innovations dans le domaine des transports. « *De plus, demande de transport et activités urbaines sont intimement liées, chacune influençant l'autre selon des interactions complexes* » (CODATU, 1996).

A Abidjan, le monopole accordé au transport conventionnel collectif a activé le processus d'éviction du transport populaire géré par les opérateurs privés, relégué à la périphérie. Elle constitue un réservoir de main d'œuvre abondante et bon marché pour les zones d'activités industrielles, administratives et commerciales. La spatialisation des transports populaires à la périphérie constituait une problématique entre le développement de la périphérie et celui des transports populaires. De cette relation, on se demandait si le développement de la périphérie concourait au développement de ces transports ou vice versa, mais également si leur essor contribuait à solutionner les problèmes de mobilité des populations sous-motorisées et captives des transports collectifs. Toutefois, la dynamique actuelle de ces modes de transports avec l'apparition des « *woro-woros* » dans toutes les communes leur donne une nouvelle spatialisation.

Les transports consomment de l'espace et favorisent le développement de telle ou telle forme d'urbanisation, qui modèle à son tour l'espace urbain. Il a été prouvé à la 7^{ème} conférence de CODATU (New Delhi, 1996) sur les transports urbains dans les PVD que « *les transports en commun ont joué un rôle très important dans le processus de conformation des métropoles actuelles* ». C'est le cas de Bogota (Colombie) où le rôle du système informel de transport en commun est démontré dans le processus d'urbanisation désordonnée. L'actuel système privé de transport a joué un rôle très important dans le processus d'extension et de dispersion de cette ville dans la période 1920-1970 (Montezuma, 1996). L'urbanisation accélérée en périphérie est devenue une sorte de moteur pour le système de transport, dans la mesure où l'augmentation incontrôlée des distances dans la ville augmente les besoins de déplacements motorisés.

Aussi, un système de transport axé sur des transports individuels (voitures particulières, deux roues) ouvre beaucoup d'espace et favorise l'urbanisation diffuse (Bamas, 1995). C'est le cas du Burkina-Faso où l'urbanisation diffuse dans les villes est le fait des deux roues. Un réseau de transports collectifs a tendance à soutenir une urbanisation linéaire à forte densité. Dans le contexte

actuel des transports urbains à Abidjan, dominé par le secteur populaire, les « *gbakas* » et dans une large mesure les « *woro-woros* » bien qu'étant des transports collectifs donnent généralement accès à n'importe quel point de l'espace, du fait de leur grande souplesse, alors que les transports collectifs ne jouent pleinement leur rôle que dans un rayon proche des points d'arrêt.

2 – Problématique

Les nombreux travaux consacrés à la question des transports dans les grandes villes subsahariennes montrent l'ampleur des problèmes de transport dans ces villes en général et à Abidjan en particulier. Elle est confrontée à de sérieux problèmes de transport, liés aussi bien à l'urbanisation galopante qu'à la conjoncture économique défavorable depuis plusieurs décennies. Néanmoins, cette masse de publications n'aborde pas suffisamment la relation entre les recompositions du territoire urbain et le développement des transports populaires. De même, l'étude géographique des nœuds de transport, la spatialisation de ces derniers à l'ensemble de la ville, mais aussi la corruption grandissante dans le milieu ont été très peu ou pas évoquées. Pourtant, depuis la décennie 1990, les transports populaires pallient l'insuffisance des moyens de transport conventionnel avec un fort impact socio-spatial. Il existe incontestablement un rapport quasi intime entre ces activités et l'espace urbain. Contrairement à nombre de phénomènes spatiaux à Abidjan, les rapports entre activités de transport populaire et espace ont donné très rarement lieu à une étude scientifique approfondie. Dans cette étude, nous tenterons de décrire et d'analyser le rôle des transports populaires dans la recomposition du territoire urbain. Pour ce faire notre problématique peut être résumée comme suit. Pourquoi et comment les transports populaires contribuent-ils à solutionner les problèmes de transport à Abidjan ? Quel est l'impact sur la transformation de l'espace urbain ?

III – Objectif de recherche

L'objectif de cette recherche est de déterminer les facteurs de développement des transports populaires, mais surtout d'analyser les relations entre ces transports et la dynamique de l'espace urbain. Nous allons mettre en rapport la régulation assurée par les modes de transport populaire et les recompositions du territoire urbain en cours. Nous tenterons de dégager les différentes étapes de la croissance urbaine et l'évolution des transports collectifs. L'ampleur du phénomène des transports populaires nous amène à déterminer les variables qui influencent l'insertion des opérateurs privés dans les activités de transport, ainsi que l'organisation et le fonctionnement du secteur. Nous essayerons

d'examiner l'inscription spatiale de ces transports et leur impact sur l'aménagement de l'espace urbain.

IV- Méthodologie de recherche

1 –Hypothèses de recherche

La régulation assurée par les transports populaires nous amène à dégager quatre hypothèses :

- la poussée démographique et l'étalement urbain constituent un moteur du développement des transports populaires ;
- les réseaux de transport populaire offrent une meilleure structuration de l'espace urbain ;
- les pouvoirs locaux sont incompétents dans la gestion territoriale des transports populaires ;
- le développement rapide de ces moyens de transport ne peut être dissocié de la transformation actuelle de l'espace urbain.

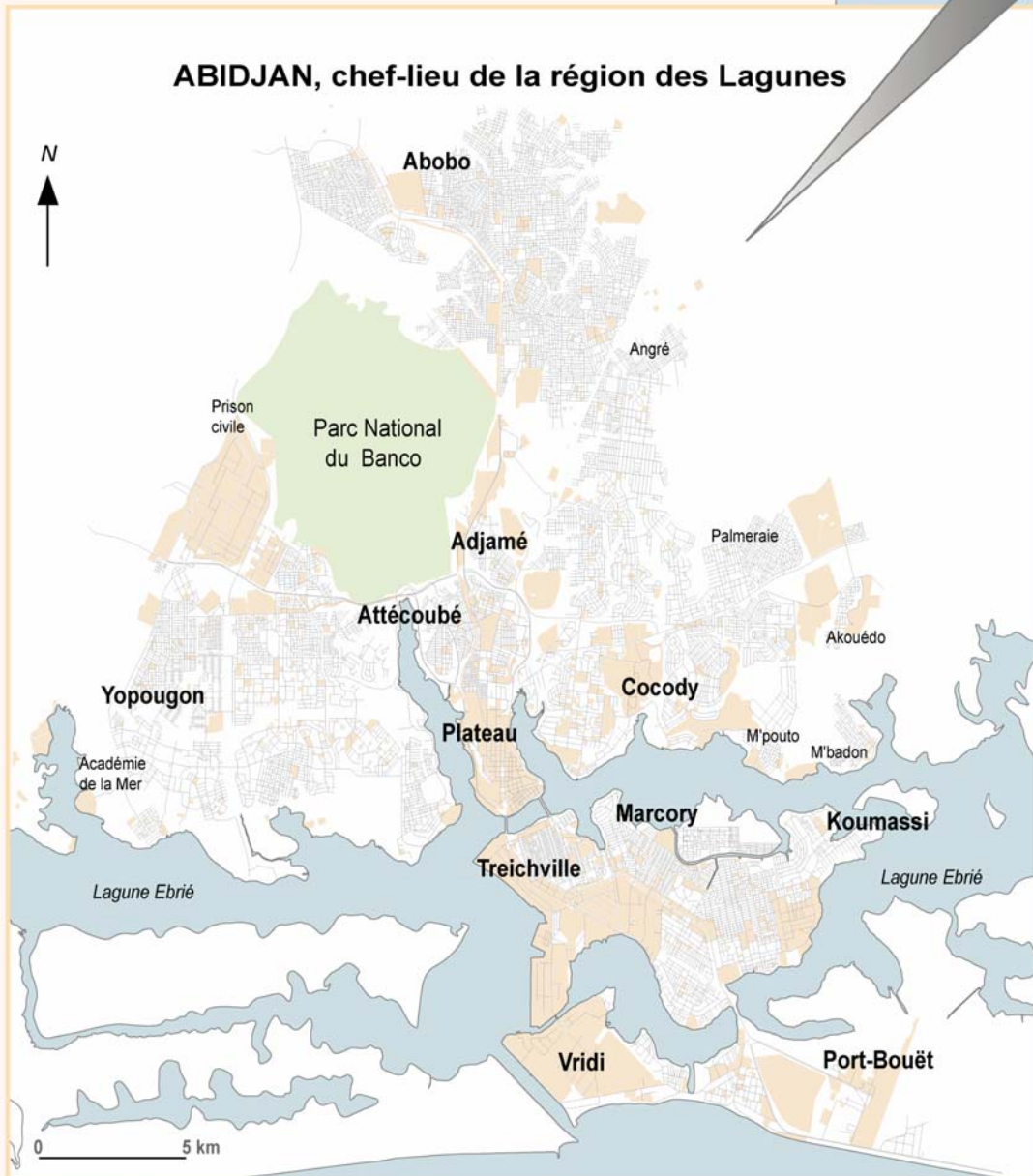
2 – Présentation de l'espace d'étude

Devenue capitale politique et économique en 1934, la métropole ivoirienne est aujourd'hui considérée comme la deuxième plus grande ville de la sous-région ouest africaine après Lagos au Nigeria. La croissance urbaine sans précédent d'Abidjan accroît de manière exponentielle les besoins de déplacements, alors que les transports conventionnels ont de plus en plus de mal à les satisfaire. Abidjan, avec ses dix communes, abrite à elle seule 20% de la population nationale et 60% de la population urbaine de la Côte d'Ivoire (INS, 1998). Elle a également connu au plan spatial un développement rapide. Sa superficie a été multipliée par 4 de 1965 à 1989, soit de 3 700 ha à 16 000 ha environ (BNETD, 1997), et demeure la ville ivoirienne la plus étendue. Son extension spatiale a eu pour corollaire direct l'allongement des distances entre les différents quartiers d'une part, et entre les habitations, les lieux de travail et d'activités d'autre part. La complémentarité des moyens conventionnels et ceux du secteur populaire apparaissent comme une nécessité qui s'impose actuellement aux pouvoirs publics.

Carte 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE



ABIDJAN, chef-lieu de la région des Lagunes



Source: BNETD, 1998

Conception et réalisation: Irène Kassi et Marie-Louise Penin, ADES-DYMSET 2006

Equipement Habitat

3- Méthode de collecte des données

Nous ne pourrions pleinement apprécier les régulations des transports populaires et leurs impacts que si nous menons un double effort de recherche, à la fois sur le plan documentaire et sur les enquêtes de terrain.

La recherche documentaire, qui apparaît en filigrane derrière toutes nos observations, offre un regard global et théorique sur le thème. Elle nous a servi à structurer la réflexion sur les villes africaines et leurs transports urbains en général et plus spécifiquement sur les transports populaires à Abidjan ; à aborder les questions des changements institutionnels et gestionnaires, entre autres les mesures d'Ajustement Structurel, la décentralisation, la privatisation et la déréglementation du marché des transports urbains. Pour valider nos hypothèses, nous nous abstenons de faire appel à cette recherche bibliographique, que nous situerons simplement dans une démarche de construction de la réflexion, procédant par un constant va-et-vient entre les observations faites sur le terrain et l'analyse *a posteriori*. Nous avons eu recours à la documentation statistique et cartographique pour comprendre certaines situations que seuls ces documents peuvent aider à appréhender. Les documents statistiques concernent les données sociodémographiques, spatiales, sur les équipements et activités dans la ville. Ils ont été recherchés auprès de l'Institut National des Statistiques (INS) ; du Bureau National d'Etude Technique et de Développement (BNETD) ; des mairies de la ville, de la SOTRA. Ces différentes données statistiques ont été ensuite complétées par nos propres statistiques résultant des enquêtes. Au plan cartographique nous avons eu recours à plusieurs types de cartes à diverses échelles :

- la carte du Grand Abidjan (1996) : Abidjan et ses environs au 1/50 000 ème, élaborée par le BNETD, donne un aperçu global de notre espace d'étude. Elle présente le tracé du réseau viaire, montre le niveau d'aménagement et d'équipement des communes. Elle est utilisée comme fond de carte pour la collecte de certaines données relatives aux infrastructures socio-économiques ;
- le Plan Guide d'Abidjan, élaboré par le CCT/BNETD (1998) au 1/25 000 ème, fournit des informations sur le réseau routier. Il a permis de localiser les espaces dans lesquels se déroulent les activités de transport, de connaître l'état de la voirie, de faire une hiérarchie des voies de circulation, d'identifier les voies utilisées par les transports populaires pour réaliser le tracé de leurs itinéraires ;
- Le schéma directeur du Grand Abidjan, délivré par le BNETD (2000) au 1/150 000 ème, a permis d'extraire des données détaillées sur le niveau d'occupation des sols, de connaître la

voirie existante et celle projetée ainsi que le projet du train urbain et les zones d'extensions à moyen et long terme.

Notre méthodologie de recherche s'appuie en grande partie sur le travail de terrain, avec des visites qui ont été pour nous l'occasion de nous familiariser avec notre espace d'étude ainsi qu'avec les opérateurs économiques du secteur. Ces premières sorties étaient sans questionnaire, uniquement pour appréhender les diverses situations, les décrire et les analyser. Nos observations, appuyées par de nombreuses photos, ont porté sur l'état du réseau, les lieux de transports, les espaces publics, les équipements et activités à proximité des lieux de transport. Notre regard s'est porté également sur l'environnement et sur les activités engendrées par leur présence. En sillonnant toutes les communes concernées par l'étude et en empruntant de nombreux itinéraires des transports populaires, notre démarche a consisté en des observations parfois participantes comme le suivi d'opération de délivrance d'autorisation, le suivi des véhicules de transports populaires comme simple passagère qui a permis d'examiner la conduite des chauffeurs vis-à-vis de l'espace, des clients, mieux observer les formes d'interactions corruptives entre policiers, gendarme et les transporteurs etc.

Nous sommes passés ensuite à la phase des enquêtes, réalisées de mars à août 2003. L'absence de données statistiques précises et fiables sur ce secteur d'activité nous a contraint à opérer une première phase d'enquêtes auprès des « *services transport* » des mairies. Elle a permis d'appréhender le degré d'implication des collectivités locales dans l'organisation des transports populaires, particulièrement les « *woro-woros* », dans les espaces communaux, le mode d'acquisition des autorisations de transport ainsi que l'effectif des véhicules régulièrement enregistrés auprès des services municipaux. Par le biais des entretiens réalisés auprès des responsables transport des mairies, nous avons pu situer par ordre chronologique l'émergence des transports populaires dans chaque commune et déceler un certain nombre de problèmes liés à l'exploitation de ces transports. En ce qui concerne les « *gbakas* », à défaut d'avoir accès au fichier du Ministère des transports et du District, seules structures chargées de la gestion de ce mode, nous avons eu recours aux statistiques fournies par le SSATP (Banque Mondiale) en date de mai 2000. Nous avons cependant tenté, mais avec grande difficulté, de vérifier ces données auprès des transporteurs.

La base de sondages ainsi constituée, nous sommes passés à la seconde phase d'enquêtes auprès des opérateurs des transports populaires. Ne pouvant pas faire une enquête exhaustive du fait de l'étendue de notre espace d'étude, de la mobilité des transporteurs et du coût qu'elle engendre, nous avons élaboré un échantillonnage. Nous avons opté pour un sondage de 5%, compte tenu de l'effectif

élevé des acteurs concernés. De manière aléatoire nous avons appliqué ce taux aux différents groupes constitués. Pour 13 834 véhicules que constituent les « *woro-woros* » et « *gbakas* » à Abidjan en 2003, notre calcul nous a amené à sélectionner 692 individus de manière aléatoire. Il était hors de question de constituer notre effectif d'enquêtés à partir d'une reconnaissance des véhicules préalablement déterminés par leur immatriculation dans les registres des mairies. Cette technique était inappropriée, ces véhicules étant souvent immobilisés pour cause de panne.

L'effectif constitué a été ensuite réparti proportionnellement entre les différents types d'activité. Les « *woro-woros* » intracommunaux (58%) correspondent à 401 individus enquêtés ; les intercommunaux (17%) à 118 individus ; les « *gbakas* » (25%) à 173 individus. A ces différentes proportions ont été appliqués les taux par communes afin de déterminer la part des individus à enquêter par commune et par activité.

Pour ces enquêtes, nous avons eu recours à 10 enquêteurs postés à diverses têtes de ligne. Cinq types de questionnaires ont été utilisés : usager, chauffeur, chargeur ou *coxeur*, chef de gare, propriétaire. Si pour les chauffeurs les effectifs ont été déterminés à partir d'une base de sondage, ça n'a pas été le cas pour les usagers, chargeurs, chefs de gare car ils ne sont enregistrés dans aucune structure. Pour les propriétaires, il a été très difficile d'en évaluer le nombre exact car de nombreux patronymes étaient identiques. Aucun autre moyen ne permettait de les différencier, avec le numéro de la pièce d'identité par exemple. La base de sondage constituée (4881 propriétaires « *woro-woro* »), a permis d'enquêter 246 propriétaires dans les communes de Yopougon, Cocody, Treichville et Marcory ; ainsi que 10 usagers, 4 chargeurs et 1 chef de gare dans chacune des dix communes de la ville.

De nombreuses informations ont pu nous échapper au cours de ces enquêtes qui avaient plutôt un caractère quantitatif. Pour compléter ce travail, nous avons effectué deux missions de terrain supplémentaires, avec des enquêtes qualitatives auprès de quelques opérateurs (décembre 2004 à février 2005 et janvier 2006).

De nombreuses difficultés ont jalonné ces recherches. Les transports populaires constituent un secteur d'activité très sensible et assez délicat à enquêter dans le contexte de tensions sociales, mais aussi politiques qui règnent en Côte d'Ivoire, et à Abidjan en particulier. Même si la fracture sociale médiatisée est d'une portée relativement faible et ne se ressent pas systématiquement, compte tenu des réalités sociologiques d'Abidjan, ville cosmopolite, en revanche la crainte et la méfiance de l'autre

sont présentes. Nous avons été contraints lors de nos enquêtes d'éviter, par moment, certaines questions sensibles telles que la nationalité, l'appartenance ethnique, etc.

L'estimation du parc a été un exercice particulièrement difficile à réaliser. Il est en effet malaisé d'apprécier avec précision le nombre de véhicules exerçant cette activité dans la ville, à cause de la flexibilité de ces modes et des blocages faits par certaines structures en charge tant publiques que privées. Cette difficulté d'évaluation a été reconnue à plus d'un titre par les organismes travaillant dans le secteur. L'exemple du SSATP (2000) dans son étude portant sur les « *gbakas* » à Abidjan illustre bien nos propos. Deux types de difficultés apparaissent dans ce genre de recherche : l'incohérence des statistiques avancées par les structures en charge du secteur et le problème d'accessibilité aux sources d'information qui constitue un frein à la recherche.

PREMIERE PARTIE

MUTATIONS SPATIALES, INSTITUTIONNELLES ET TRANSPORTS COLLECTIFS A ABIDJAN

S'il est un paramètre à prendre en compte dans la compréhension des territoires urbains contemporains, c'est sans aucun doute celui de la mobilité (Chalas, 2000). Allongement des déplacements quotidiens : domicile-travail, domicile-étude etc., émergence de nouvelles notions telles que migrations « *pendulaires* », « *alternantes* », toutes ces mesures et notions relatives à la mobilité occupent une place fondamentale dans la réflexion sur la ville. Sa connaissance passe nécessairement par ce point qui est devenu « *un critère d'urbanité dans nos sociétés contemporaines* » (Chalas, 2000).

Etudier la mobilité à travers les systèmes de transport, comme nous le disions dans l'introduction générale, est une façon de comprendre la transformation de l'espace urbain d'Abidjan. Le développement de nouvelles formes de transport collectif en complément aux moyens conventionnels est une voie pour explorer les changements intervenus dans la ville. S'il apparaît difficile de trancher *de facto* lequel de l'espace ou du mode de transport influence en premier l'évolution de l'autre, il n'en reste pas moins vrai que cet étalement spatial a entraîné une inadéquation entre l'offre et la demande en transport. De cette situation a émergé une multitude de petits opérateurs qui suppléent aux modes conventionnels.

La crise financière qu'elle traverse et les limites gestionnaires dont elle a été l'objet, font que la SOTRA n'est plus en mesure de remplir convenablement sa mission de service public. Son offre s'adapte de moins en moins à la demande, les nouveaux espaces en sont presque ou totalement privés et dans les quartiers centraux, la desserte reste insatisfaisante. L'émergence actuelle des transports populaires tente d'apporter une solution à ce déséquilibre.

Les conséquences de la défaillance du secteur formel dans une grande ville comme Abidjan sont nombreuses, avec des répercussions sur la société, sur la dynamique de l'économie urbaine et sur l'espace urbain. Cette situation impose de lourdes exigences (extension du réseau, renouvellement et

renforcement du parc, etc.) que l'Etat n'est pas en mesure de satisfaire du fait de la conjoncture défavorable qui sévit dans le pays depuis 1980. Pour pallier tous ces problèmes sociaux étroitement liés à la mauvaise santé de l'économie nationale, les institutions internationales, notamment la Banque mondiale et le Fonds monétaire international, ont imposé des mesures de redressement dans divers secteurs de la vie économique, comme celui des transports. La configuration actuelle des transports collectifs résulte des changements spatiaux et institutionnels intervenus. Quels changements spatiaux ? Quel impact sur la configuration des transports urbains ? Quels changements intervenus dans les principes gestionnaires ?

Cette première partie, composée de trois chapitres, essaiera d'analyser les mutations opérées dans la ville. Le premier, « *Extension et structure spatiale dans la problématique des transports collectifs* », vise à étudier les différentes étapes de l'évolution spatiale et leurs rapports avec les transports. Le deuxième chapitre « *La montée en puissance des transports populaires* » tente de montrer la conséquence de la croissance urbaine sur les modes de déplacement de la population, qui trouve une réponse à la demande exprimée à travers le secteur privé. Au-delà des changements spatiaux, d'autres mutations d'ordre institutionnel se sont opérées pour apporter des solutions à ces déséquilibres. Elles font l'objet du troisième chapitre : « *changements des principes gestionnaires* ». C'est à la faveur de toutes ces mutations que se développent les transports populaires.

CHAPITRE 1

EXTENSION ET STRUCTURE SPATIALE DANS LA PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'extension des zones urbaines constitue un phénomène mondial (Paulet, 2000), touchant depuis quatre décennies l'Afrique subsaharienne. Les enceintes des villes n'existent plus et l'urbanisation s'étend très loin de la cité *intra-muros*. La périphérie devient synonyme d'éloignement qui joue un rôle primordial dans le choix des modes de transport.

L'urbanisation constitue un vecteur du développement particulièrement complexe en Afrique. Sa montée rapide au Sud du Sahara entraîne un bouleversement majeur des économies, des démographies et une mutation des systèmes sociaux et culturels. Elle a favorisé dans les capitales une concentration de la population et des activités. En effet, la spécificité d'Abidjan est d'avoir connu une évolution très rapide, peut-être un peu plus que les autres capitales ouest africaines. Le problème ne se pose pas de la même façon dans ces pays, même si de nombreuses études et expériences font apparaître une certaine homogénéité, au niveau des grandes villes, pour tenter une approche globale.

La dynamique du développement urbain d'Abidjan se traduit par son extraordinaire croissance spatiale, mais comme tout développement polarisé, elle traîne avec elle des insuffisances dues à la négligence d'une approche de développement global et intégré de l'espace urbain. Elles ont entraîné la concentration des emplois au centre-ville et engendré un besoin croissant de mobilité dont la réponse se cristallise sur une politique de transport collectif, considérée à juste titre, comme un instrument de « replâtrage » de la dispersion spatiale des différents secteurs de la vie économique et sociale (Biagoné, 1983). L'organisation de l'espace et les paysages urbains trahissent l'incapacité des pouvoirs publics à maîtriser une telle croissance spatiale, qui est pour une part non négligeable, le fruit de l'initiative privée. L'extension spatiale échappe à tous les services officiels et si l'Etat fait ici et là quelques efforts en faveur du logement pour canaliser cette évolution, il reste généralement impuissant face à ce rouleau compresseur. Les quartiers populaires sont partout marqués du double sceau de la planification originelle et de l'improvisation (Vennetier, 1991). Il en résulte deux formes urbaines juxtaposées et imbriquées. Un dualisme entre la ville « légale », celle qui relève des normes

occidentales, et qui participe à l'économie moderne et la ville « *illégale* », celle des quartiers de peuplement informel, où se développe une économie de subsistance et de survie (Beaugendre, 2004). Aujourd'hui, le constat d'une informalisation de l'économie, uniquement dans ces quartiers de peuplement informel, n'est plus pertinent. Du fait de la crise, cette économie s'observe désormais dans la ville. Souvent ces banlieues, pas forcément illégales, sont mal raccordées aux réseaux de transports collectifs. Quand elles le sont c'est du fait de l'initiative privée. Les déficits structurels en transports et en services urbains, en général, doivent être analysés à la lumière d'une conjoncture où les agglomérations en développement se transforment rapidement et drastiquement.

Partant de ce constat le présent chapitre analysera l'extension spatiale d'Abidjan, les facteurs expliquant cet étalement, tout en mettant en rapport les formes urbaines et les types de transport collectif qui y ont été développés. Mettre en évidence l'extension spatiale apparaît comme une nécessité pour expliciter le développement des transports populaires qui semblent étroitement liés à cette dynamique spatiale.

I – Les transports, grille de lecture du développement d'Abidjan

Analyser la problématique des transports populaires à Abidjan dans sa contextualité, nécessite une prise en compte chronologique des différentes étapes de l'évolution spatiale. Cette extension rapide de l'espace a sans aucun doute influencé le développement actuel des transports issus de l'initiative privée. Avant l'intervention massive du secteur populaire, la politique des transports collectifs s'inscrivait dans un cadre normatif qui a vu naître la SOTRA. Cette dynamique spatiale a mis en difficulté le projet urbain initié par le gouvernement pour améliorer significativement les conditions de vie de la population. Le service public de transport assuré par l'Etat s'est révélé insuffisant, face à cette croissance rapide de l'espace. Dans quel contexte urbain intervient cette politique de transport public ? Comment s'inscrit spatialement ce réseau de transport ? Ces préoccupations nous amènent à faire une incursion historique pour montrer les réponses apportées aux problèmes de mobilité à chaque phase de l'évolution de la ville.

A – La ville coloniale et portuaire

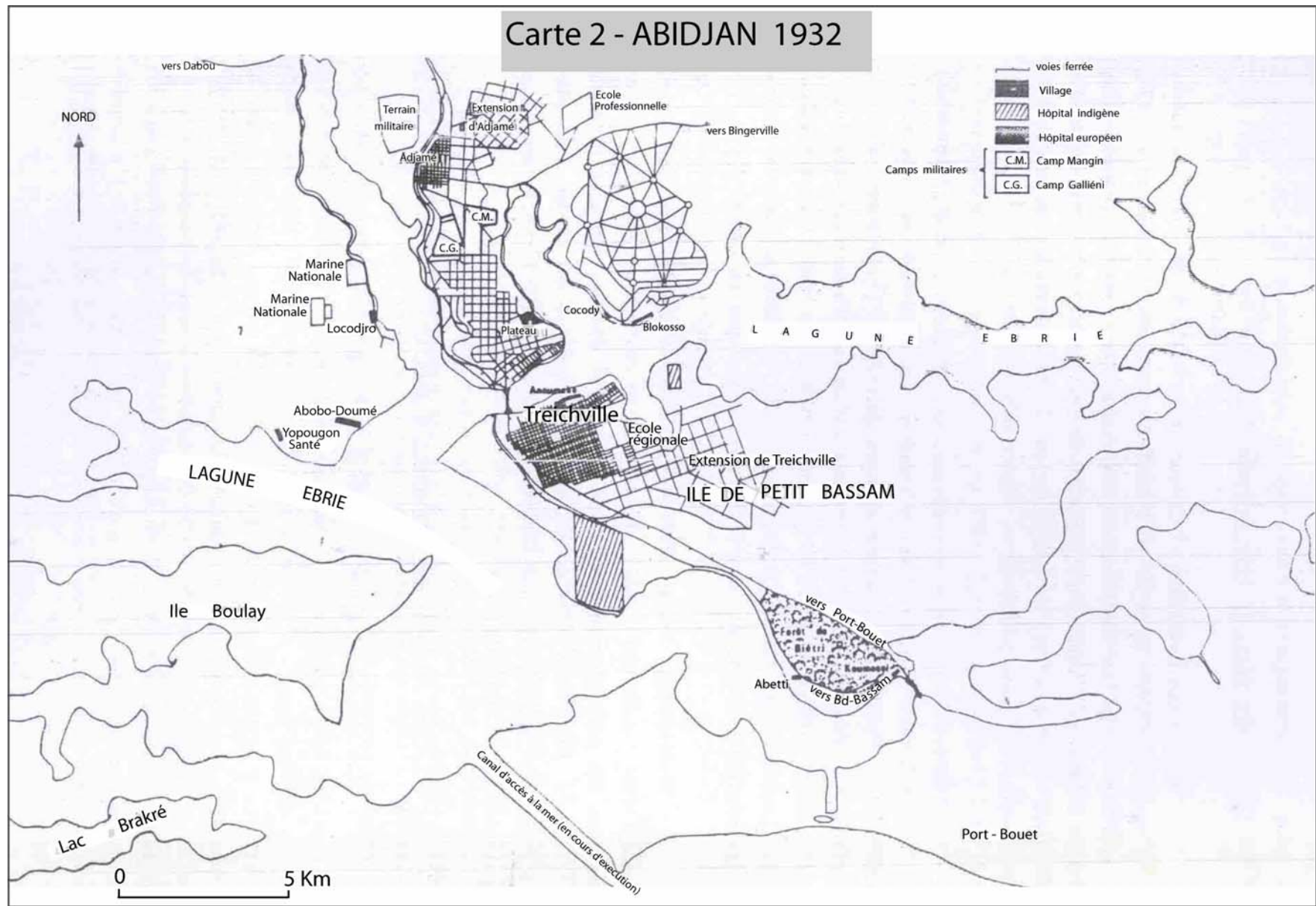
Sa croissance s'est effectuée en quatre grandes étapes. Depuis qu'elle est devenue capitale, Abidjan a changé plusieurs fois d'assiette spatiale. Haeringer (1977) définit trois changements d'échelles successifs auxquels nous ajoutons un quatrième correspondant chacun à un stade bien déterminé de l'histoire politique et économique de l'agglomération, mais aussi à celle des transports urbains collectifs. Cette mise en perspective historique met en évidence l'importance du fait urbain dans la problématique des régulations des transports populaires. L'époque coloniale et l'ouverture du port caractérisent le point de départ de la ville et de son système de transport.

1 – La ville coloniale et la naissance des premiers modes de transport

Ville millionnaire et débordante d'activités, Abidjan a connu un départ modeste. La puissance coloniale n'a pas fait automatiquement de ce groupement de villages un grand centre urbain (**carte 2**). Elle était structurée autour de trois quartiers : le Plateau, au centre du dispositif, était le quartier européen, né de la gare ferroviaire près de laquelle les premiers commerçants ont installé boutiques et magasins d'entrepôts (Hauhouot, 1973). Au nord et au sud du Plateau furent fondées vers les années 30, les deux villes noires. Adjamé, à la racine de la presqu'île continentale est séparée du quartier européen par la ceinture protectrice des camps militaires (Mangin et Galliéni). Au sud, Treichville construite en damier sur l'île de Petit-Bassam, séparée du Plateau par la lagune Ebrié. Les deux quartiers noirs étaient tenus à distance du quartier européen.

Abidjan amorce sa croissance à partir de 1934, lorsqu'elle fut choisie comme capitale en lieu et place de Bingerville. A partir de cette date, elle prend de l'importance du fait de ses fonctions administratives et commerciales. La construction du chemin de fer Abidjan-Niger a été un événement décisif pour son développement. Entre 1930 et 1950, la ville était organisée autour de la fonction ferroviaire. La voie ferrée a été un facteur majeur de l'urbanisation de cette ville. Les activités et le développement urbain avaient été liés à cette époque, comme partout en Afrique tropicale, à l'existence d'une voie ferrée (Vennetier, 1991), qui établissait un trait d'union entre la façade maritime et l'hinterland.

Carte 2 - ABIDJAN 1932



Très peu de travailleurs africains avaient accès à un logement sur le Plateau, seuls les élites pouvaient y parvenir. La majorité des employés des services publics, des ateliers, des boutiques et autres se sont installés à la périphérie. La première couronne de quartiers périphériques s'est ainsi formée avec Treichville et Adjamé. La ville, avec six kilomètres de long et un kilomètre de large, couvrait une superficie d'environ 600 hectares pour une population de 60 000 habitants en fin de période (1950) (Haeringer, 1977), contre à peine un millier d'habitants au début du siècle.

L'arrivée de la main d'œuvre rurale dans la ville, attirée par les activités du chemin de fer Abidjan-Niger⁵ mais aussi par la mise en service du wharf⁶ à Port-Bouët, posait peu de problèmes importants pour leur déplacement. L'essentiel des ouvriers étaient recrutés dans les environs immédiats des zones d'emplois. Les nouveaux migrants habitués aux longues pistes rurales ne rencontraient pas de difficultés notables pour se déplacer (Hauhouot, 1973). Les quelques taxis collectifs, premiers véhicules de transport urbain (Demur, 1969) apparus à la même époque, assuraient le transport des travailleurs pour les plus longues distances. Outre les taxis collectifs, la Régie Abidjan-Niger (RAN) fut la première société à organiser le transport de son personnel par des omnibus spéciaux appelés « *navettes* » (**carte 4**) et de pinasses entre les rives de la baie de Locodjro (Hauhouot, 1973). Le transport ferroviaire urbain, selon l'auteur, n'a joué qu'un rôle modeste, mais a tout de même permis la répartition des premières habitations de travailleurs africains sur le plateau du Banco et d'Abobo-gare. L'expulsion des villages africains du site actuel du Plateau a donné le signal de l'extension. Les quartiers populaires de Treichville et d'Adjamé ayant atteint leur seuil de saturation déversaient peu à peu une partie de leur population sur les villages péri-urbains appartenant ou non à la commune d'Abidjan. La ville coloniale est caractérisée par l'apparition des premières lignes de transport populaire.

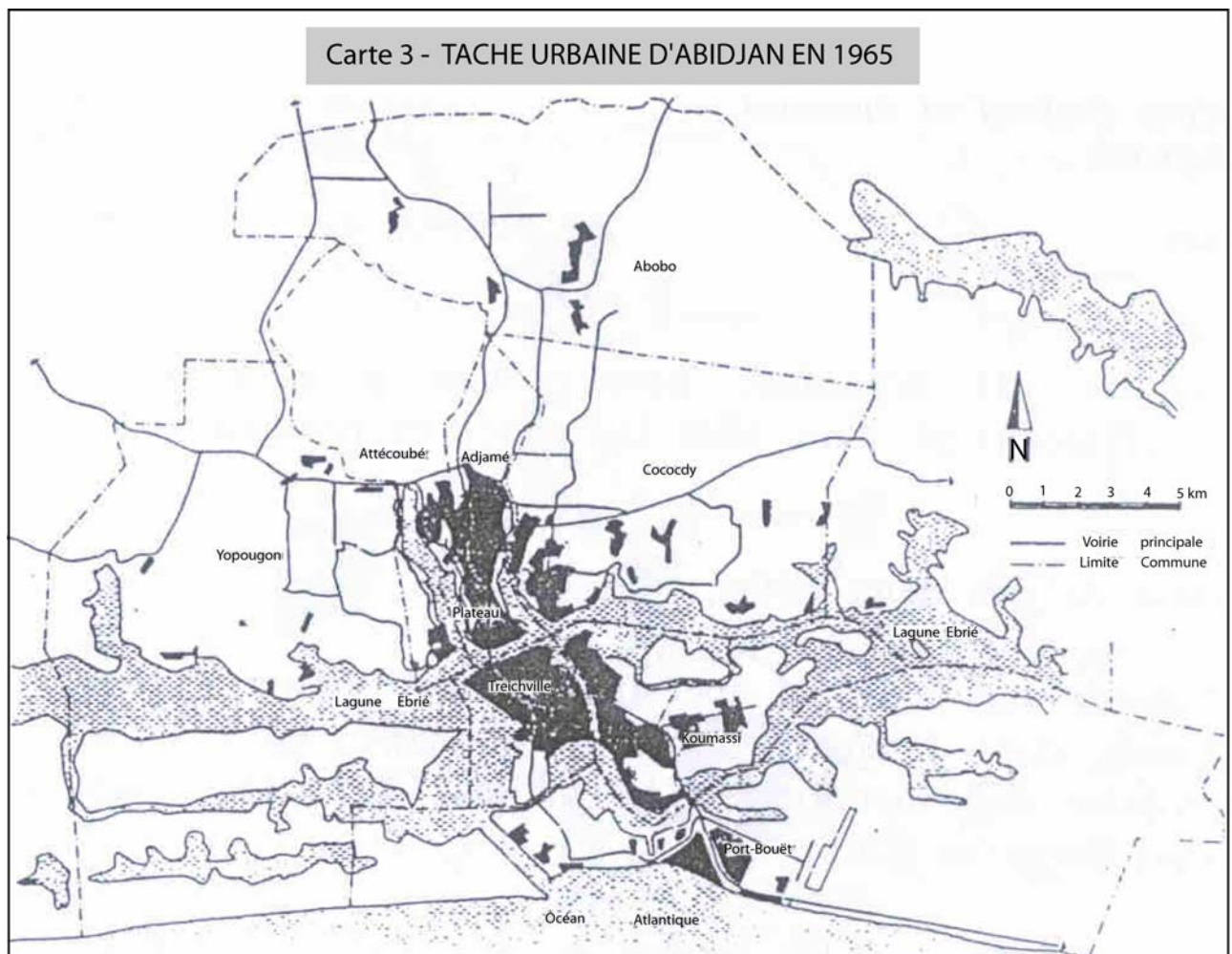
2 - La ville portuaire et la création de l'entreprise de transport

Le deuxième changement, intervenu entre 1950 et 1970, correspond à ce que Antoine Ph. et Herry Cl., (1983) ont qualifié de ville portuaire, ou encore du « *décollage urbain* » par Pierre George (1972). Le début des années 1950 est marqué par ce changement d'échelle, consécutif à l'ouverture du canal de Vridi et à la construction du port. La **carte 3** montre l'évolution de la ville en 1965, qui

⁵ A l'origine, le chemin de fer devait relier Abidjan à Niamey via Ouagadougou, d'où le nom de Régie Abidjan-Niger (RAN) qu'elle a porté jusqu'en 1990. Son histoire s'inscrit dans l'histoire coloniale des deux pays (Côte d'Ivoire – Burkina Faso).

⁶ La construction du wharf draina à ce moment toute une activité de manutention. Abidjan ravit, de ce fait, à Grand-Bassam la place de premier port avec son wharf de Port-Bouët.

s'étend sur environ 14 km de long et 8 km de large, avec une superficie de 10 000 hectares. Le sud de l'île de Petit-Bassam et le cordon entre Port-Bouët et Vridi entrent totalement dans le domaine urbain, divisé dès cette époque en vastes zones portuaires, industrielles et résidentielles. Ces équipements ont entraîné une forte migration de populations rurales et étrangères vers cette ville naissante, passant de 60 000 en 1950 à environ 340 000 habitants en 1955 (Hauhouot, 1973) puis à 600 000 dans les années 1970 (Haeringer, 1977). Les premiers quartiers se sont étendus, donnant une seconde ceinture. Les secteurs d'habitat qui se créèrent ou se développèrent dans les années 1950, étaient périphériques aux vieux quartiers, principaux pôles d'emplois. La ville portuaire était formée des quartiers d'Adjamé, de la façade ouest de Cocody, d'Attécoubé autour du Plateau, du Centre et l'Ouest de l'île de Petit-Bassam (Treichville, Marcory et Koumassi), et la partie centrale de Port-Bouët.

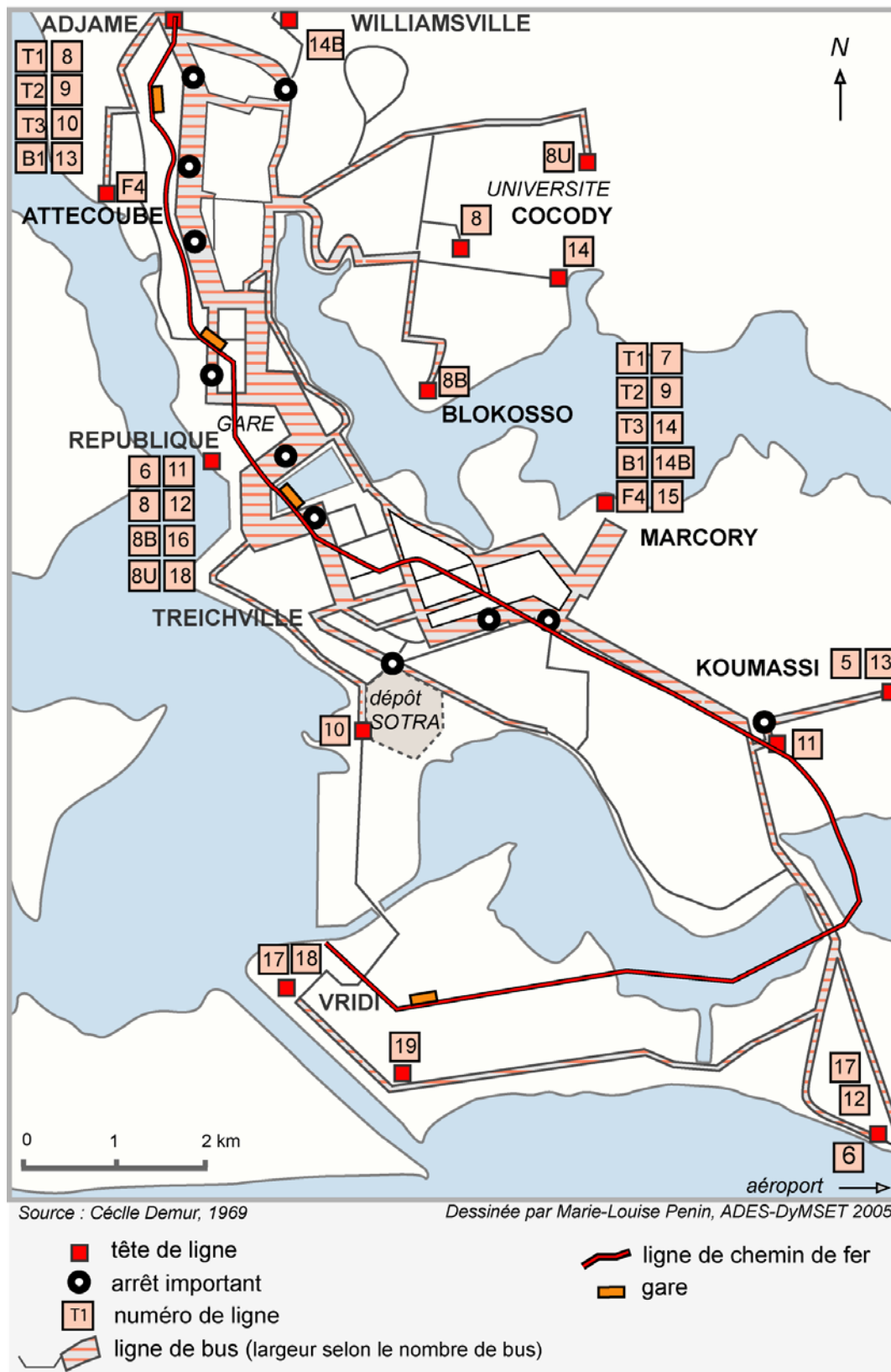


La localisation des emplois avec l'extension des zones industrielles vers l'Est de l'île de Petit-Bassam va être le point de départ des problèmes de transport. Le zonage strict du travail industriel est un des facteurs essentiels de la mise en mouvement quotidien des actifs. Dans sa spatialisation, l'industrie s'est voulue plus proche du port et des magasins d'entrepôt sur les quais lagunaires, à partir desquels elle pouvait se ravitailler grâce à un petit réseau de chemin de fer reliant le port aux principaux points de la zone 4 (**carte 5**). Les mouvements quotidiens des travailleurs, nécessités par ce zonage strict, vont s'accroître à partir de 1950 et vont continuer d'être préoccupants. Aujourd'hui encore, la durée de ces déplacements, du fait de l'étalement urbain, contraint de nombreux travailleurs à rester toute la journée sur leur lieu de travail. Ces trajets sont « *de véritables migrations quotidiennes* » (Hauhouot, 1973) qui constituent un aspect très important des nombreuses contraintes imposées aux actifs par la structure physique et humaine de la ville et un facteur déterminant de l'émergence des transports populaires. Les années suivantes furent particulièrement marquées par l'acuité des problèmes de transport car la population a décuplé en vingt ans. Peu organisé, le service des transports en commun détenu par le secteur artisanal ne répondait plus à cette croissance. Dès 1959, le gouvernement ivoirien prit des contacts avec diverses sociétés françaises pour la mise en place d'un service de transport en commun.

Le 18 août 1960, le président de la république signe un protocole d'accord avec la société Renault-Saviem qui donne lieu à la création officielle le 16 décembre 1960 de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). Auparavant, l'Arrêté municipal n° 29 du 3 décembre 1960 interdit la circulation des transports en commun autres que les autobus et les taximètres. En 1961, elle obtient le monopole des transports collectifs urbains, suite à l'Arrêté municipal n° 29 du 7 avril 1961 et devient la première société organisée en Afrique de l'Ouest. Cet Arrêté municipal régit l'exploitation des taxis et interdit officiellement les taxis collectifs. Il stipule en son article Premier qu'il est « *interdit à compter du 1^{er} août 1961, sur le territoire de la commune d'Abidjan, sauf dérogation prévue à l'article 9, l'exploitation des voitures de place, et autres moyens collectifs de transport, à l'exclusion des véhicules munis d'un compteur taximètre et des autobus dont l'exploitation est assurée par la SOTRA* ». L'article 9 qui déroge aux dispositions de l'Article Premier « *autorise jusqu'à nouvel ordre, la circulation sur les itinéraires non encore desservis par la SOTRA* ». En compensation, les propriétaires reçoivent des autorisations de transport sur des lignes non urbaines ou des vignettes de taxis compteurs. Sont officiellement interdits du paysage urbain les véhicules « 30-30 » ou « *woro-woros* » en langue Malinké (Dioula). Ce monopole devient effectif trois ans plus tard à partir du 1^{er} juillet 1964, le temps pour l'entreprise de s'équiper d'autobus supplémentaires.

Elle commence par transporter les écoliers avec trois autobus, puis en 1961, les fonctionnaires avec 23 autobus. Cette même année, neuf nouvelles lignes urbaines sont ouvertes. Ce réseau sera agrandi à la fin de la décennie 1960 à 26 lignes, de 10 à 18 km de long, desservant l'ensemble de la ville. La **carte 4** retrace les principales lignes exploitées par la SOTRA à partir d'Adjamé, de la République et de Marcory qui constituaient les seules têtes de lignes en dehors du dépôt central de Vridi. La majorité des lignes partaient d'Adjamé vers Marcory, desservant le Plateau et Treichville, secteurs de concentration d'emplois. L'année 1960 marque la première normalisation en matière de transport public avec la création de la SOTRA. La ville va connaître de nouveau un étalement qui accentuera les difficultés de déplacements. La croissance urbaine souhaitée et maîtrisée par les pouvoirs publics jusque-là, posera finalement problème face à ce nouveau changement. Les besoins en infrastructure et en équipement pour un minimum de bien-être de la population feront relativement défaut à certains endroits.

Carte 4 : RESEAU DE LA SOTRA EN 1969



B – La période post-indépendance : forte extension de la ville et lacune des transports urbains

Les autobus vont rapidement montrer leurs limites face à l'expansion urbaine permanente. Avec la naissance, à partir de 1970, de nouveaux quartiers périphériques au nord et à l'ouest, une nouvelle ère commence.

1 – L'éclatement de l'espace urbain : de 1970 à nos jours

Cette période est marquée par deux autres phases du développement urbain. La première, de 1970 à 1990 (**carte 5**), a un fort impact sur la mobilité urbaine du fait de l'allongement des distances. Cet accroissement de l'espace s'est effectué selon les quatre points cardinaux contrairement à la phase précédente :

- au Sud, les quartiers de Port-Bouët, de Marcory et de Koumassi déjà existants ont poursuivi leur croissance grâce à une vaste opération d'extension de l'habitat économique et grâce à leur proximité des zones d'emploi, que constituent les implantations industrielles de Treichville et de Vridi. Les zones marécageuses de Marcory et de Koumassi sont assainies permettant ainsi leur développement.

- au Nord, Abobo a connu une croissance spontanée autour d'un noyau existant. Cet axe n'avait pourtant pas accroché le planificateur, du fait de son éloignement du centre-ville, des lieux d'emploi et son accès difficile à cause de l'insuffisance des voies de circulation. C'est la population qui en a eu l'initiative quelques années plus tôt. Son développement rapide a été le fait des lotissements illégaux réalisés par la paysannerie locale, restructurés plus tard par les pouvoirs publics. Les nouveaux arrivants avec un faible pouvoir d'achat y trouvèrent refuge tout comme les ouvriers dont les salaires ne permettaient pas un logement en ville. Le faible coût des terrains (100 000 à 200 000 FCFA dans les années 1970, soit 152 à 304 €), lié à la faiblesse du niveau de viabilisation a permis cette croissance accélérée. Si l'intervention de l'Etat a contribué à freiner quelque peu cette urbanisation spontanée, il n'a pas pour autant réglé le problème de l'éloignement. Le développement accru pendant cette période grâce à l'ouverture de la voie expresse qui la relie au centre-ville et aux zones industrielles du Sud, n'a pas été suivi d'une politique adéquate en matière de transport public. Il en est de même pour la périphérie ouest ;

- à l'Ouest, d'importants programmes de logements sociaux (plus de 30 000 construits, soit 47% de l'ensemble de l'habitat) et de vastes zones d'habitat évolutif dues à l'initiative privée sont initiés simultanément à Yopougon. Jusqu'en 1966, Yopougon était encore à l'écart des mouvements d'urbanisation qui affectaient certains secteurs périphériques. Pourtant ce secteur devait être le premier à s'urbaniser selon la planification de l'administration coloniale qui le classait déjà en 1952 comme zone d'extension. Il a fallu attendre 1966, sous la pression démographique avec pour corollaire des demandes croissantes de logements et de terrains à bâtir, pour que Yopougon amorce son urbanisation : « *les paysans des villages locaux, avertis de l'irrésistible mutation de leur terroir prennent le devant en morcelant leurs caféières et cacaoyères à proximité des villages. En l'espace de quelques années, le mouvement prend des proportions considérables et Andokoi et Yopougon–Gare se fondent en un grand ensemble urbain* » (Diahou, 1981) (**carte 13**).

- à l'Est, des opérations de construction d'habitat résidentiel sont menées à Cocody, dans les secteurs des Deux-Plateaux et de la Riviera.

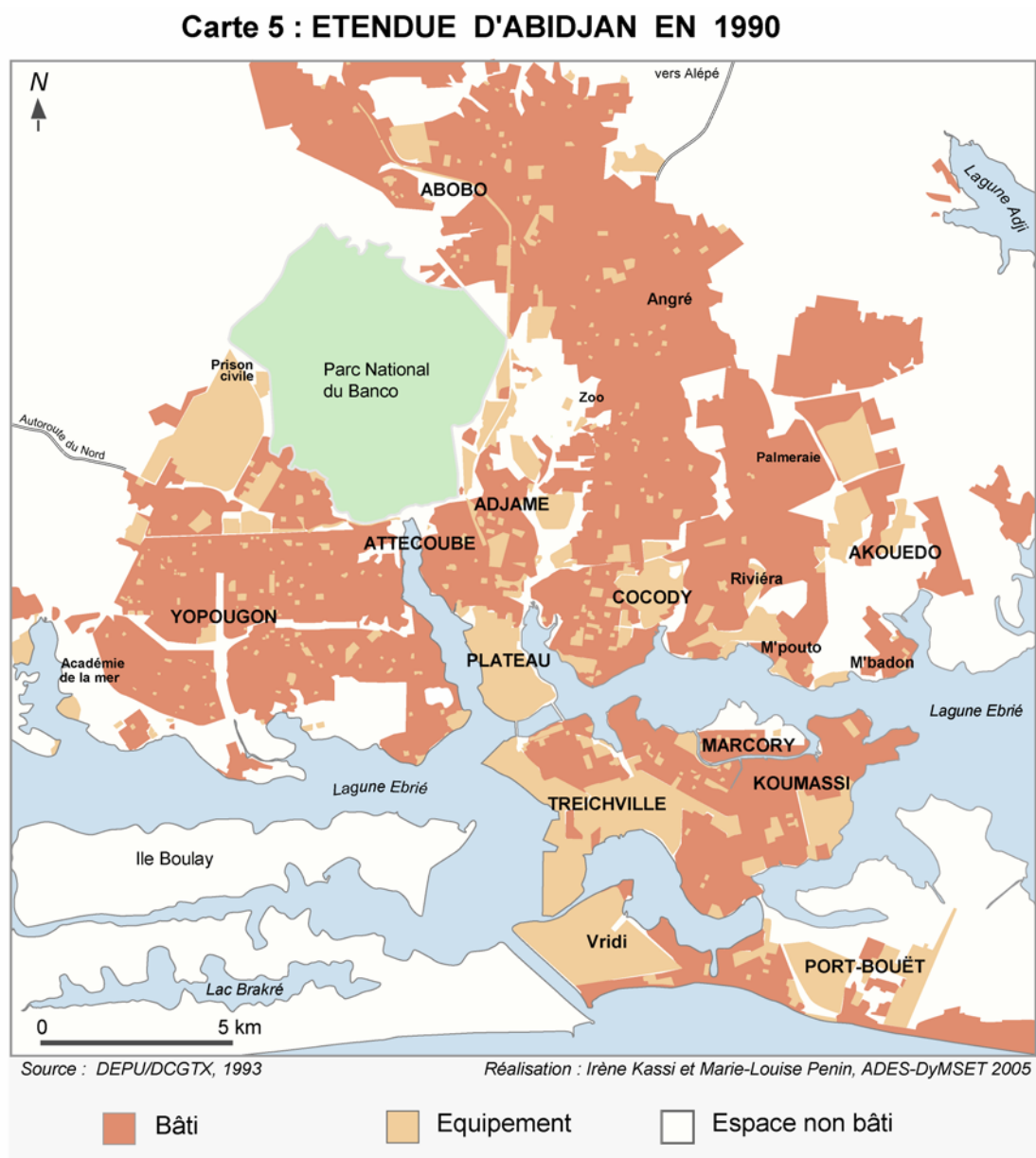
Cette phase de la croissance a été marquée par l'évolution et la densification des tissus urbains existants, mais aussi par la dynamique interne du développement des communes les plus récemment touchées par l'expansion urbaine (**tableau 1 - carte 5**).

Tableau 1 – Evolution de l'espace urbain abidjanais en hectares

Communes	1965	%	1975	%	1979	%	1984	%	1989	%
Abobo	70	1,9	1 125	13,81	1 815	15,98	2 170	16,03	2 680	16,78
Adjamé	425	11,53	640	7,86	675	5,94	735	5,43	745	4,66
Attécoubé	210	5,7	395	4,85	460	4,05	605	4,47	685	4,29
Cocody	615	16,69	1 210	14,86	1 945	17,13	2 770	20,47	3 695	23,14
Koumassi	325	8,82	540	6,63	705	6,21	825	6,1	870	5,45
Marcory	465	12,62	1 005	12,34	1 045	9,2	1 065	7,87	1 125	7,04
Plateau	335	9,09	345	4,24	340	2,99	330	2,44	315	1,97
Port-Bouët	530	14,38	940	11,54	1 390	12,24	1 480	10,93	1 750	10,96
Treichville	645	17,5	760	9,33	735	6,47	760	5,62	770	4,82
Yopougon	65	1,76	1 185	14,55	2 245	19,77	2 795	20,65	3 335	20,88
Abidjan	3 685	100	8 145	100	11 355	100	13 535	100	15 970	100

Sources : AUA., DCGTX, 1993

Ce tableau montre l'évolution spatiale et l'extraordinaire croissance des deux communes périphériques, Abobo et Yopougon, qui sont passées respectivement de 70 et 65 hectares à 2 680 et 3 335 hectares. La ville s'étire maintenant sur une longueur de 28 km d'est en ouest et de 22 km du nord au sud, avec une superficie d'environ 60 000 hectares, lagunes comprises.

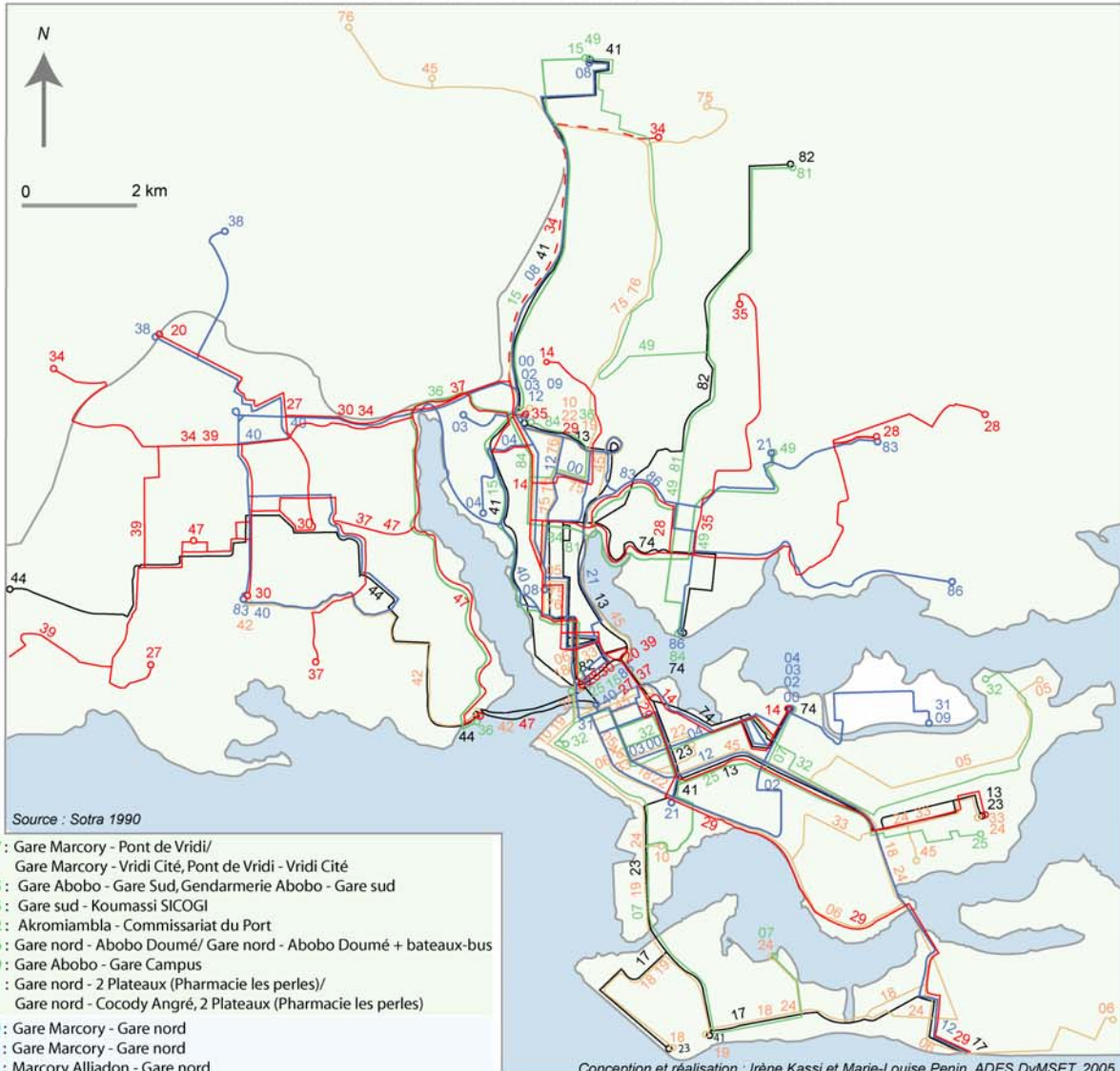


L'évolution spatiale est accompagnée de la réalisation d'importantes infrastructures, comme les réseaux de voirie, d'assainissement et de drainage des eaux usées et pluviales. Le développement du

réseau viaire a permis celui des transports en commun, notamment le réseau d'autobus. La **carte 6** montre l'extension des lignes de bus suivant les quatre axes du développement spatial.

Ce réseau *a priori* semble s'étendre à toute la ville, comme le montre la **carte 6**, mais force est de reconnaître qu'il est absent dans certains quartiers et insuffisant dans la plupart, d'autant plus qu'à partir de 1990, Abidjan changera une fois de plus son assiette spatiale.

Carte 6 : RESEAU DE LA SOTRA EN 1990



Source : Sotra 1990

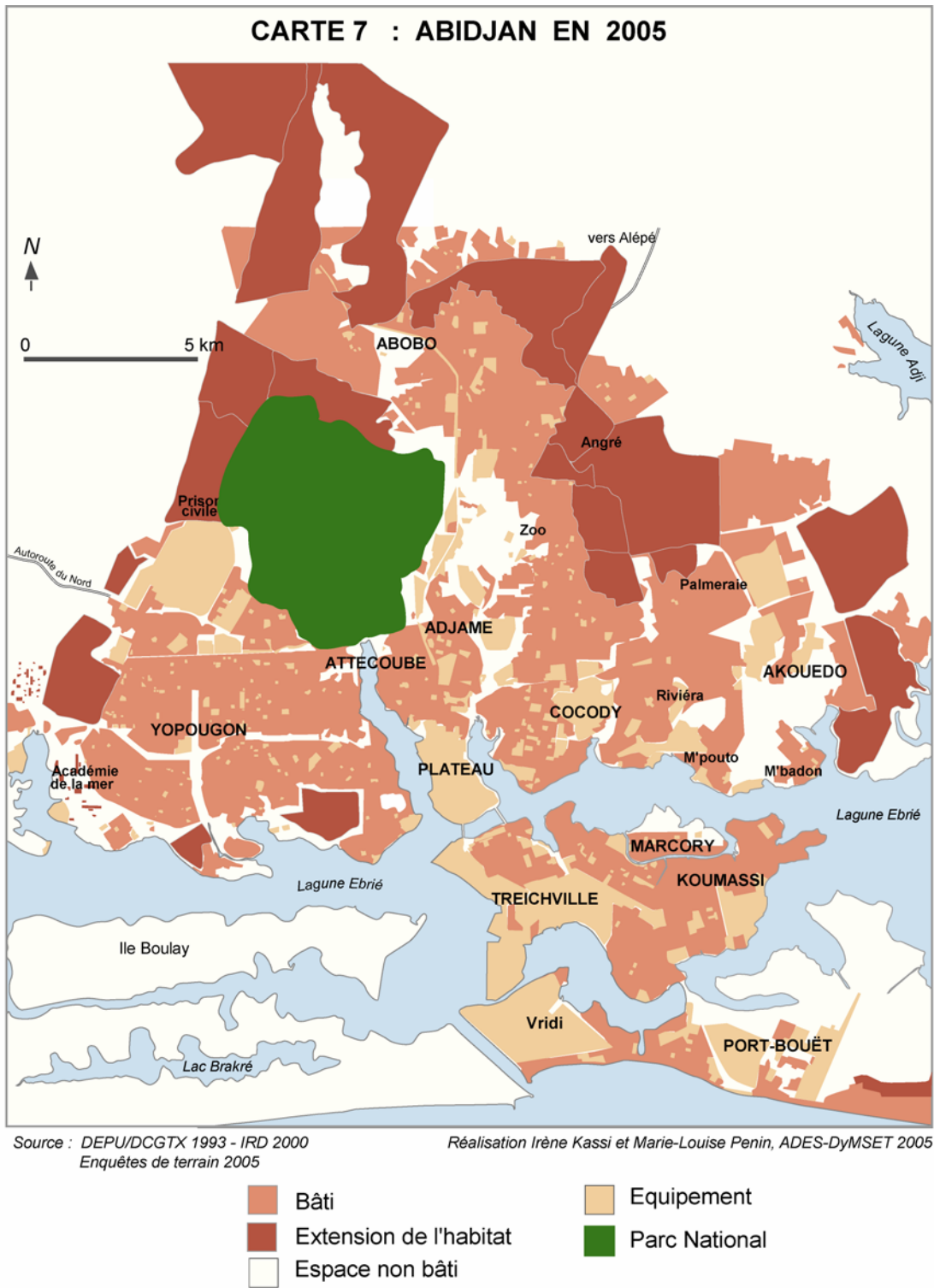
- 07 : Gare Marcory - Pont de Vridi/
Gare Marcory - Vridi Cité, Pont de Vridi - Vridi Cité
- 15 : Gare Abobo - Gare Sud, Gendarmerie Abobo - Gare sud
- 25 : Gare sud - Koumassi SICOGL
- 32 : Akromiambla - Commissariat du Port
- 36 : Gare nord - Abobo Doumé/ Gare nord - Abobo Doumé + bateaux-bus
- 49 : Gare Abobo - Gare Campus
- 81 : Gare nord - 2 Plateaux (Pharmacie les perles)/
Gare nord - Cocody Angré, 2 Plateaux (Pharmacie les perles)
- 00 : Gare Marcory - Gare nord
- 02 : Gare Marcory - Gare nord
- 03 : Marcory Alliadon - Gare nord
- 04 : Attécoubé - Gare Marcory, Attécoubé - Gare sud
- 08 : Gare Abobo - Cité Administrative, Gendarmerie Abobo - cité Administrative
- 09 : Gare nord Adjamé - cinéma entente Treichville
- 12 : Gare nord - L.B.T.P.digue de Koumassi/
L.B.T.P.digue de Koumassi - Dépôt Port-Bouët, Gare nord - Dépôt Port-Bouët
- 21 : Dépôt Cocody - CHU de Treichville
- 38 : Yopougon Kouté - Yopougon Zone Industrielle/
Yop. Zone Industrielle - Prison civile, Yop. Kouté - Prison civile
- 40 : Gare sud - Yopougon Kouté
- 83 : Gare nord - Dépôt Cocody/ Gare nord - Riviera SOGEFIHA
- 86 : Gare sud - Blokhausso/Gare sud - Riviera
- 14 : Williamsville - Gare Marcory, Williamsville - Gare sud
- 20 : Gare sud - C.E.G. Yopougon/
C.E.G. Yopougon - Dépôt Yopougon, Gare sud - Dépôt Yopougon
- 27 : Niangon - Pharmacie Wacouboué/
Niangon - Gare sud, Pharmacie Wacouboué - gare sud
- 28 : Gare sud - carrefour Anono, gare sud - M'pouto/
Gare sud - Riviera 2, carrefour Anono - Riviera 2
- 29 : Gare nord - L.B.T.P.Digue de Koumassi/
L.B.T.P.Digue de koumassi - Dépôt Port-Bouët, Gare nord - Dépôt Port-Bouët
- 30 : Gare sud - Yopougon Kouté
- 34 : Cité Administrative - Gare nord - Gesco
- 35 : Gare nord - Aghien, Gare nord - Gobélé
- 37 : Gare sud - Yopougon Camp Militaire/ Niangon sud - Gare Bassam
- 39 : Niangon sud à droite - gare sud
- 47 : Abobo Doumé - Yopougon Attié/ Yop. Attié - Abobo Doumé + bateaux-bus

- 13 : Gare nord - gare Koumassi
- 17 : Gonzagueville - Vridi canal
- 23 : Gare Koumassi - Pont de Vridi
Gare Koumassi - Vridi canal, Pont de Vridi - Vridi canal
- 41 : Ecole de Police - Riviera 3
- 44 : Niangon nord - Abobo Doumé, Cité verte - Abobo Doumé/
Niangon nord - Abobo Doumé + bateaux-bus
- 74 : Gare Marcory - Blokhausso
- 82 : Gare sud - 2 Plateaux (Pharmacie les perles) - Angré/
Gare sud - Cocody Angré, 2 Plateaux (Pharmacie les perles)
- 05 : Koumassi nord-est - gare sud, Koumassi nord-est - Cité Administrative
- 06 : Gare sud - L.B.T.P.Digue de Koumassi/
L.B.T.P. Digue de Koumassi - Aéroport, gare sud - Aéroport
- 10 : Gare nord - gare sud
- 18 : Gare sud - Rue 38, Rue 38 - pont de Vridi
Gare sud - Vridi, Gare sud - hôpital de Port-Bouët, Vridi - Port-Bouët
- 19 : Gare nord - pont de Vridi/
Gare sud - Vridi Iran, Pont de Vridi - Vridi Iran
- 22 : Gare nord - Entente
- 24 : Koumassi - nord-est - Vridi Cité
- 33 : Gare sud - Gare Koumassi
- 42 : Yopougon SIDECL - Abobo Doumé/ Yop. SIDECL - Abobo Doumé + bateaux-bus
- 45 : Dépôt Abobo - Gare sud
- 75 : Cité Administrative - Abobo Baoulé
- 76 : Cité Administrative - Dépôt Abobo/ dépôt Abobo - PK 18, Cité Administrative -
PK 18/ Dépôt Abobo - Gare de Bassam

Conception et réalisation : Irène Kassi et Marie-Louise Penin, ADES DyMSET, 2005

Ce changement (**carte 7**) concerne surtout la densification des zones d'urbanisation récente et leur extension, entraînant une mutation à la fois dans son étendue et dans sa démographie. Au lieu d'éclater à nouveau, on se rend compte qu'elle achève de prendre possession de l'immense cadre de la phase précédente, qui s'accroche schématiquement aux deux axes majeurs est-ouest et nord-sud où se développent les nouvelles zones d'habitat. La carte montre une modification importante de l'occupation du sol et permet de repérer les principaux quartiers où les changements ont eu lieu. La mutation s'opère tant au sein des zones déjà urbanisées que sur les marges de la ville. L'occupation de l'espace par rapport aux périodes précédentes est beaucoup plus individuelle et diffuse (IRD, 1998), sous l'effet du développement du réseau de circulation. En effet, « *la route favorise par sa quasi-ubiquité une ouverture beaucoup plus grande de l'espace, donc des formes de regroupement des activités humaines (logements, locaux d'activités, etc.) beaucoup moins denses...* » (Merlin, 2000).

Ce développement périphérique de l'urbanisation est consommateur d'espace étant donné la faiblesse des densités d'occupation du sol. Les zones nouvellement urbanisées se situent en dehors du périmètre des quartiers urbains définis en 1993. Cette extension s'est faite principalement dans les zones à forte croissance démographique et/ou possédant des disponibilités foncières : Yopougon, Abobo, Cocody et Port-Bouët dans une moindre mesure. Elle se caractérise par une densification des lotissements viabilisés et une extension sur des zones non viabilisées. Cela met en évidence l'importance potentielle de remplissage des vides urbains, aménagés ou non, dont dispose Abidjan (Biancale, 1992).



La ville s'insère aujourd'hui dans un carré d'environ 30 km de côté (IRD, 2005). Cette nouvelle échelle ne fait qu'aggraver le problème de transport qui se posait déjà avec acuité. L'extension spatiale

considérable et incessante se fait selon des critères et des contours qui ne sont plus ceux de la ville ancienne. Nous constatons que cette ville d'hier ne représente plus qu'une faible portion du territoire urbain. Cette situation aggrave de plus en plus les mouvements pendulaires, indissociables de la vie quotidienne, et complique surtout le problème des transports collectifs. Pour comprendre cette croissance urbaine il faut se tourner vers plusieurs facteurs.

2 – Les principales causes de la croissance urbaine

a – Une des conséquences : l'accroissement démographique

La croissance spatiale de la ville trouve fondamentalement son explication dans l'explosion démographique, elle-même liée à l'expansion économique qu'a connue le pays. Ce point de vue reste mitigé, car si le facteur économique a joué à l'origine un rôle capital, d'autres ont renforcé inéluctablement son influence. Pour certains auteurs comme Pierre Vennetier (1991), il s'agirait plutôt d'un véritable mouvement de fond renforcé par l'indépendance politique. Quels que soient les motifs qui animent ces vastes mouvements de population, c'est par dizaines de millions que les ruraux se sont regroupés dans l'agglomération abidjanaise. Elle attire les populations rurales malgré les conditions d'accueil précaires et un sous-emploi certain. Contrairement à d'autres régions en développement, l'immigration vers les villes en Afrique n'est pas le fait du surpeuplement rural ou de l'éviction de la population agricole par les grands propriétaires terriens, mais de la perception des villes par les ruraux comme étant le passage obligé du monde traditionnel vers la modernité (Cour, 1996). La ville représente le symbole de l'affranchissement et de la liberté. Cette image idyllique recouvre une toute autre réalité une fois qu'on y est. C'est aussi le lieu de la débrouille et des petits métiers, de l'individualisme, de la précarité des conditions de vie voire de la pauvreté, que les candidats à la ville ignorent. Le taux d'urbanisation qui en a résulté a atteint en peu de temps, un niveau considérablement élevé avec, toutefois, de profondes disparités au niveau national mais aussi sous-régional (le taux d'urbanisation est de 45,8% en Côte d'Ivoire, de 51% au Sénégal et de 23,3% au Niger, INED, ONU 2005), ce qui n'est pas sans poser de graves problèmes.

L'exode rural sera progressivement relayé par un excédent naturel démographique, corollaire d'une natalité élevée, environ 51‰, et une réduction de la mortalité inférieure à 20‰ (Antoine et Herry, 1983). L'indépendance et les investissements massifs de l'Etat, concentrés en majorité à Abidjan, vont déclencher les processus économique et démographique. Les emplois et leurs revenus en font un pôle de convergence qui attire continuellement de nouveaux arrivants et leurs familles des

campagnes et des pays limitrophes (Burkina-Faso, Mali, Guinée, etc.). Le flux migratoire d'étrangers représentait 40% de la population d'Abidjan au recensement de 1975 (Antoine et Herry, 1983). On assiste actuellement à un ralentissement de la croissance de la métropole ivoirienne, mais elle demeure toujours considérable.

Tableau 2 - Croissance démographique de la ville d'Abidjan (1912-1998)

Année	Population	Taux d'accroissement annuel moyen en %	Population Abidjan /population totale	Population Abidjan/population urbaine
1912	1400	+ 12	0,30%	21%
1920	5370			
1934	17 000			
1945	46 000	+ 10	3%	29%
1950	65 000			
1955	125 000			
1960	180 000	+ 9,3	7%	33%
1963	254 000			
1970	550 000			
1975	951 000	+ 11,6	14%	44%
1978	1 269 000	+ 10,3	17%	46%
1984	1 646 000	+ 10,6	21%	51%
1988	1 929 079	+ 4,3	18%	41%
1998	2 953 018		20%	60%

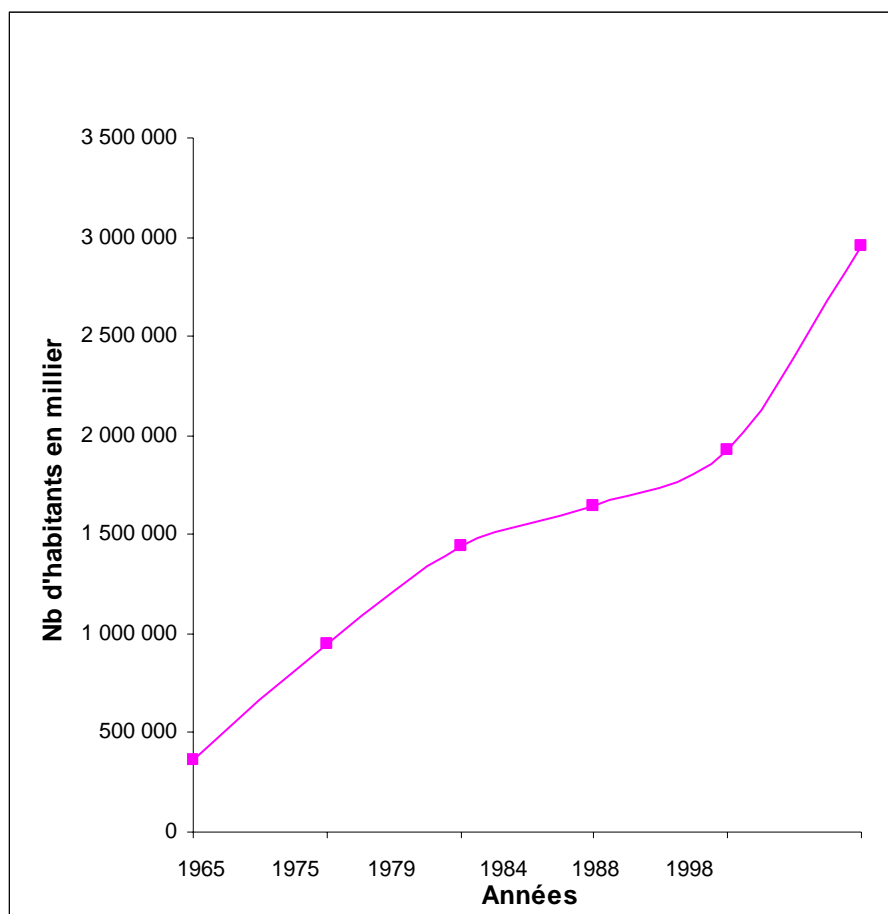
Source : Direction de la statistique, INS (1998)

Tableau 3 - Evolution de la population d'Abidjan de 1965 à 1998

Commune:	1965	1975	1979	1984	1988	1998
Abobo		143 000	253 000	338 000	399 609	654 375
Adjamé		159 000	181 000	179 000	200 106	260 507
Attécoubé		78 000	107 000	126 000	162 399	214 638
Cocody		33 000	88 000	113 000	132 067	260 159
Koumassi		146 000	199 000	207 000	228 801	325 044
Marcory		81 000	134 000	130 000	146 312	180 192
Plateau		18 000	16 000	11 000	11 872	10 141
Port-Bouët		79 000	113 000	133 000	163 876	216 287
Treihville		113 000	101 000	94 000	108 292	123 520
Yopougon		99 000	219 000	315 000	375 745	708 155
Total Abidjan	362 600	949 000	1 441 000	1 646 000	1 929 079	2 953 018

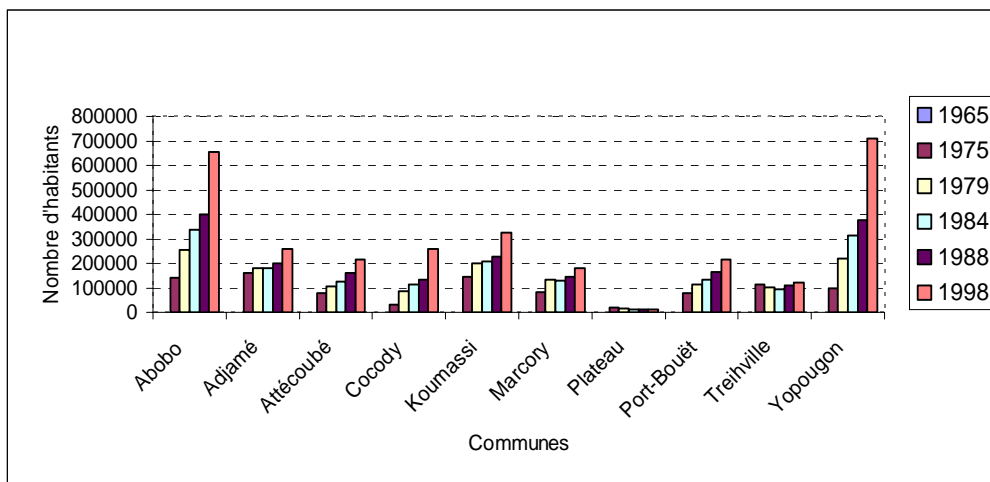
Source : DCGTX (1995), INS (1998)

Graphique 1 – Evolution démographique de la ville d'Abidjan



Source : Direction de la statistique, INS (1998)

Graphique 2 – Evolution de la population par commune



Source : DCGTX (1995), INS (1998)

L'analyse **des tableaux 2 et 3** montre cette poussée démographique. Entre les deux derniers recensements (1988 et 1998), la population abidjanaise s'est accrue de plus d'un million d'habitants, soit un taux de croissance annuel de 4,3 %. Il est en deçà du taux d'accroissement des années fastes de l'économie ivoirienne où Abidjan connaissait une croissance soutenue, au-dessus de 10 % l'an. Avec un tel taux, la population doublait tous les sept ans environ (Antoine et Herry, 1983), ce qui a fait « *exploser* » la ville dès 1970 hors de ses limites pourtant récentes. Cette poussée démographique concerne plus particulièrement les communes d'Abobo et de Yopougon qui représentent près de la moitié de la population (46%). En raison de la saturation des quartiers centraux, l'urbanisation se développe loin d'un centre dont la démographie est stagnante, avec une accentuation très importante du déséquilibre emplois/logements.

Actuellement, la population de l'agglomération abidjanaise pourrait atteindre 5 millions d'habitants, selon certaines sources, du fait de la présence d'un nombre important de « *déplacés* » fuyant les zones de combat. Pour celles qui le pouvaient encore, les entreprises de ces zones ont simplement délocalisé leurs activités et leur personnel vers Abidjan qui apparaissait mieux sécurisée, sans oublier ces milliers de fonctionnaires déployés sur toute l'étendue du territoire qui ont dû regagner la capitale économique.

Toutefois, on ne saurait comprendre certains caractères de la croissance urbaine, sans tenir compte du rôle joué par le foncier et la gestion qui a été faite par les pouvoirs publics et par le privé.

b – La libéralisation de la production foncière et immobilière

Cette extension est aussi l'œuvre des promotions foncières et immobilières réalisées pendant les années du « boom » économique et qui se sont poursuivies plus tard par une politique de libéralisation de la vente des terrains urbains et leur mise en valeur. Le projet urbain mis en place par l'Etat ivoirien avait pour principal objectif de promouvoir un habitat social moderne pour la majorité des citoyens. Ce projet n'arriva pas à son terme du fait de la crise qui imposa de lourdes contraintes financières, auxquelles l'Etat n'était plus en mesure de répondre. Force est de reconnaître qu'il a été le point de départ de cette dynamique urbaine, qui reste aujourd'hui encore très marquée. Depuis le début des années 1980, face à la pression de la demande en logement, l'Etat va libéraliser la production foncière et immobilière qui s'est traduite par l'entrée massive de sociétés civiles immobilières et de particuliers. Cette carence obligée de l'Etat (cf. PAS etc.) a également favorisé l'émergence d'une économie informelle dans la construction immobilière, allant de la spéculation foncière à l'appropriation des terrains.

Sous la pression des propriétaires coutumiers pour l'accès au marché foncier, l'Etat va infléchir ses positions en favorisant sensiblement le lotissement et la vente des terrains par les villageois et en attestant la légalité de cette production foncière. En effet, Abidjan s'est bâtie sur les terroirs des Attiés et plus majoritairement des Ebriés. Déplacés dans un premier temps, puis maintenus dans un statut de propriété coutumière en zone rurale, ces villages ébriés devenus centraux par rapport à la ville vont être l'objet de spéculations foncières. De cette position de premiers occupants, les Ebriés ont gardé un droit symbolique sur le site de la ville. Ils vont largement participer au processus d'urbanisation, « soit du fait de l'utilisation d'une partie de leurs terres pour le lotissement urbain, après exonération, soit par la vente spéculative des terres coutumières en lotissements clandestins » (Couret, 1997). Ils sont les premiers grands acteurs civils du marché spéculatif foncier. Ils continuent à développer la construction immobilière grâce à ces arrangements institutionnels et vivent en grande partie de revenus locatifs. L'ouverture du marché foncier aux propriétaires coutumiers engendre de nouveaux processus d'urbanisation. « Les sociétés immobilières privées tendent à abandonner les aménagements fonciers trop chers de l'Etat, pour négocier directement avec les communautés villageoises de la vente de terres qu'elles estiment plus rentables aux fins de production d'habitats modernes » (Dembélé, 1997). Actuellement la réserve foncière aménagée par l'Etat est épuisée et la SATCI (Société d'Aménagement de Terrains de Côte d'Ivoire), seul aménageur officiel opérationnel n'est pas en mesure de répondre aux besoins du marché, qui sont assez diversifiés. Les besoins peuvent s'exprimer

en terme de gamme variée de terrains (les terrains d'un niveau élevé d'équipements, moyennement équipés et à équipement minimum), de superficie et de coût. La production de lotissements privés coutumiers pourrait constituer le mode dominant de production de la ville et pourrait avoir un réel impact sur l'expansion spatiale dans des directions non planifiées.

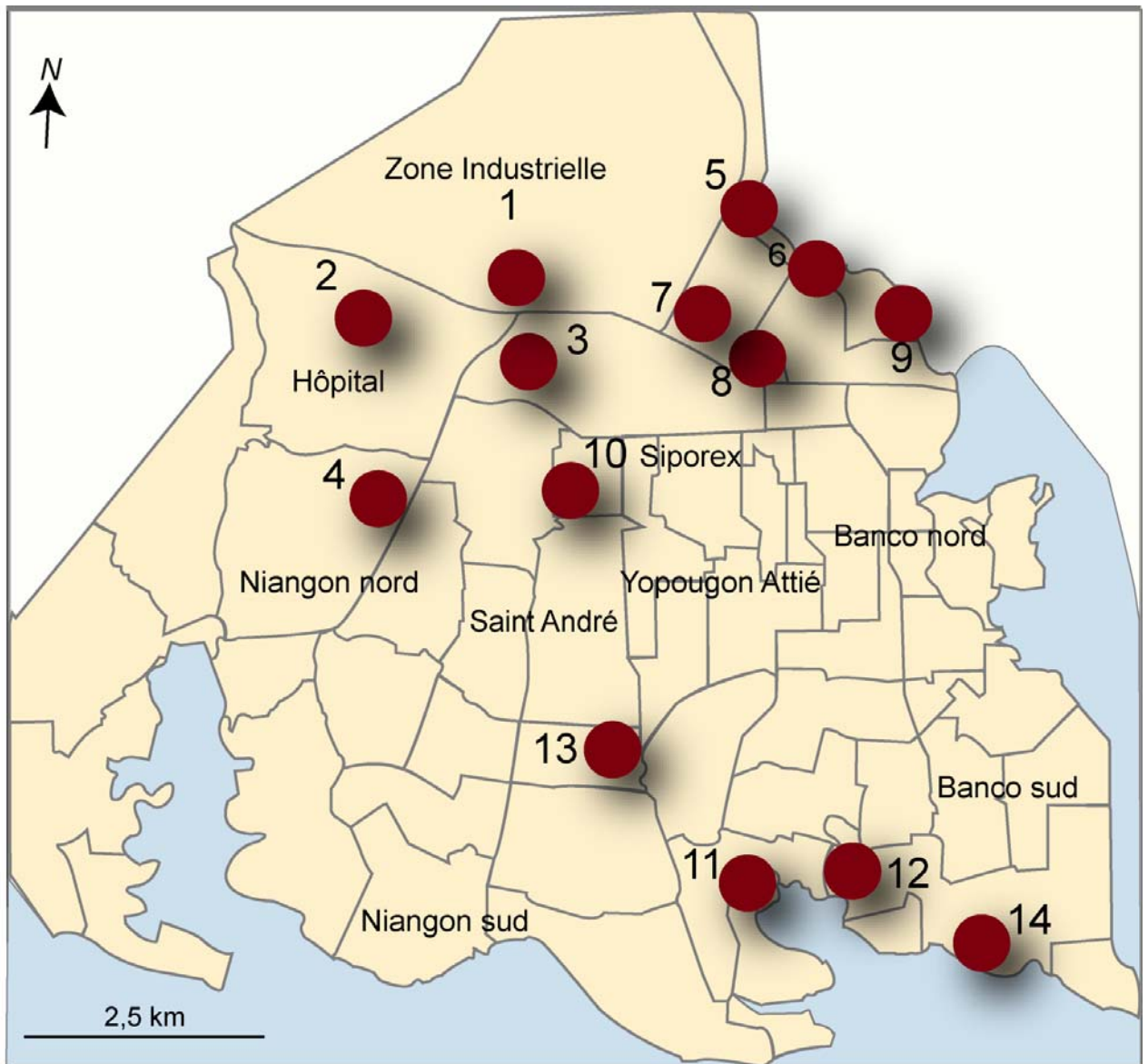
Cet ajustement de la production foncière a été un champ ouvert à la prolifération de l'habitat spontané. De nos observations de terrain découlent deux constats majeurs : un changement spatial du fait de l'habitat et un développement parallèle vers une urbanisation spontanée. Ces habitats dits précaires sont diversement répartis, au gré des opportunités de site, réserves foncières, zones de protection naturelle et les emprises de réseaux (voirie, zones de haute tension électrique). L'accroissement de la population, la montée du chômage⁷ et l'aggravation de la pauvreté d'un grand nombre de citoyens⁸ sont les causes principales du développement du phénomène des bidonvilles et plus généralement de l'habitat précaire. Toutes les grandes villes des PVD présentent dans leur paysage la marque indélébile de la pauvreté du plus grand nombre de leurs habitants (Rocheport, 1998). Partout l'organisation de l'espace urbain porte le signe d'une interférence entre la volonté et la capacité organisatrice relativement limitées de l'Etat, et la « *spontanéité créatrice* » de milliers de citoyens dont le logement est le premier souci (Vennetier, 1991). Cette sommation d'initiatives institutionnelle et individuelle fait dire qu'il s'agit d'une urbanisation anarchique, désordonnée et met en évidence le dualisme urbain.

La multiplication de ces quartiers et leur intégration actuelle dans l'agglomération, la dissolution des sociétés immobilières d'Etat et le grand déficit des services collectifs illustrent la crise du logement. Ce type d'habitat est aujourd'hui une composante très importante du tissu urbain, notamment à Yopougon et à Abobo où cette urbanisation illégale a conquis d'immenses espaces. La **carte 8** localise 14 quartiers de ce type à Yopougon où ils se développent à la fois dans les interstices des quartiers formels et sur les marges du territoire communal.

⁷ Le taux en Côte d'Ivoire est estimé à 19%. 2 168 000 personnes de moins de 40 ans seraient concernées, selon les statistiques de la CNPS en 2005 (all Africa, n° du 26 février 2006).

⁸Le taux de pauvreté s'élevait à 38,4 % en 2002 (ENV 2002) contre 33,8 % en 1998.

Carte 8 - QUARTIERS PRECAIRES À YOPOUGON



Source: BNETD 1996, enquêtes personnelles 2005,

Conception et réalisation : Marie-Louise Penin et Irène Kassi, ADES-DYMSET, 2006



Quartiers :

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1 Ayakro | 8 Andokoi Uniwax |
| 2 Gesco Manutention | 9 Chaumière Banco |
| 3 Gesco Ananneraie | 10 Port-Bouët 2 |
| 4 Bonikro | 11 Scierie Kouté |
| 5 Prison civile | 12 Chapouli |
| 6 Château d'eau | 13 Sicoboïis Yaoceï |
| 7 Zone Industrielle | 14 Jérusalem |

Ce phénomène s'observe également à Port-Bouët où une forte poussée d'habitat spontané se manifeste sur le littoral de part et d'autre de la route de Grand-Bassam. La croissance du parc immobilier est aujourd'hui constituée pour moitié par ce type d'habitat, soit 5 500 nouveaux logements par an, ce qui correspond à 50% des logements produits (Biancale, 1992), malgré les mesures draconiennes prises par les pouvoirs publics pour leur éradication. La position de ces derniers est assez mitigée sur la question. L'Etat, lotisseur exclusif selon la loi, a réalisé cette volonté assez largement en maints secteurs de la ville, mais doit se rendre à l'évidence en d'autres secteurs face à une dynamique spontanée qu'il tolère souvent et avec laquelle il compose de temps à autre, mais qu'il réprime également, sans jamais parvenir à l'éliminer (Haeringer, 1977).

Le développement de ces quartiers précaires soulève d'autres problèmes, outre ceux liés à l'esthétique du paysage et au manque d'équipements de base (eau et électricité), celui de l'accessibilité spatiale n'apparaissant pas moins dramatique. Ces quartiers sont généralement des espaces non viabilisés où les réseaux de base sont inexistantes, à l'exception de l'adduction d'eau potable implantée partiellement par le système de compteurs groupés. La majorité ne bénéficie pas d'eau potable et d'éclairage public, pourtant ces quartiers abritent une frange importante de la population abidjanaise. Pour pallier le manque en eau potable, les populations s'approvisionnent à partir des revendeurs qui y sont installés. De plus, ces quartiers sont en majorité inaccessibles par voie bitumée, lorsqu'elle existe. La voirie interne n'est pas tramée et reste difficilement carrossable. En matière de transport urbain, les habitants ont recours « *au système D* » comme pour l'approvisionnement en eau potable. La marche à pied et les transports populaires sont les principaux moyens de déplacement.

Les différentes phases du développement permettent de comprendre au-delà des diverses composantes urbaines le rapport étroit qui lie les formes de transport à celles de la ville. Au regard de ce qui précède, nous pouvons dire que la croissance spatiale est indissociable du développement des transports. Contrairement à l'occident où les transports et leurs équipements agissent sur le développement des espaces (Wolkowitsch, 1992 ; Merlin, 2000), dans les villes subsahariennes comme Abidjan, l'urbanisation des espaces constitue le premier facteur de développement et d'émergence des diverses formes de transports. Ouagadougou, avec l'utilisation intensive des deux roues (Bamas, 1995), est une exception. L'effet inverse est également possible dans ces villes où les transports populaires fortement présents n'ont pas de limite et tentent d'irriguer tous les espaces humanisés. Cet impact probable des transports, singulièrement des transports populaires, sur l'extension de l'espace sera une hypothèse à confirmer ou infirmer. De nos jours, l'extension spatiale

pose d'énormes problèmes aux Abidjanais qui se tournent vers le secteur populaire, donnant ainsi une notoriété aux minibus « *gbakas* » et favorisant une forte émergence des taxis collectifs « *woro-woros* ».

Ces formes de transport qui régulent l'offre à Abidjan ont été fortement influencées par sa structure physique. Quel est donc le rôle de la structure urbaine dans le problème des transports ?

II – La division fonctionnelle d'Abidjan et le problème des transports collectifs

La ségrégation spatiale traduite nettement dans les différents programmes d'aménagement urbain initiée par la puissance publique avant et après l'indépendance, a eu de lourdes conséquences sur la mobilité urbaine. La spécialisation de l'espace a engendré d'importants mouvements entre ces différents pôles urbains.

A – La ségrégation spatiale

La ville se caractérise principalement par une division fonctionnelle, prévue dans les plans d'aménagement. « *L'urbanisme fonctionnel est de rigueur : à chaque zone sa fonction, à chaque catégorie sociale son habitat* » (Couret, 1997). C'est une caractéristique des villes africaines où se juxtaposent des zones économiquement différentes qui semblent répondre à des dynamiques particulières. On y distingue une ville « *moderne* » très différente par son tissu, ses bâtiments, son équipement, des quartiers « *traditionnels* » et/ou « *populaires* ». Cette organisation ségrégative est parfois accentuée par des coupures physiques comme à Abidjan. Très souvent, on distingue les pôles d'activités d'une part, et les zones résidentielles d'autre part, ces dernières ayant elles-mêmes des organisations différentes selon le niveau de vie et l'origine des populations qui y vivent. La morphologie urbaine renvoie aux réalités socio-économiques tranchées. Chaque quartier correspond à une couche sociale plus ou moins homogène et a des caractéristiques physiques qui la distinguent des autres. Cette séparation par zones homogènes d'habitat traduit une ségrégation sociale, culturelle et économique. Elle conduit à stratifier la société urbaine, dans laquelle chaque couche représente un type de citoyens, une localisation et un type d'habitat, un niveau de revenu, une fonction économique et surtout, un comportement vis-à-vis des déplacements (mobilité, budget transport, mode utilisé, etc.) (Baehrel, 2001).

Cette distribution spatiale ségrégative qui s'observe au lieu de résidence, se retrouve également dans la localisation des emplois. Les emplois administratifs sont généralement groupés en une zone administrative, les emplois industriels sont concentrés dans des zones d'activités ou dans des quartiers industriels bien délimités, le commerce dans des zones commerciales et le long des rues. Cette division fonctionnelle de l'espace a un sens vis-à-vis de la problématique des transports. Elle engendre un déséquilibre logement/emploi, de même qu'une disparité du réseau de transport formel. Les quartiers centraux concentrent l'essentiel des emplois modernes et les quartiers périphériques se démarquent par leur caractère de cité « *dortoir* ». Ces plans comportent de nombreux dysfonctionnements qui ont accentué la défaillance du système de transport en commun. Il convient, pour mieux comprendre la régulation assurée par les transports populaires, de voir dans un premier temps cette division fonctionnelle de l'espace et ensuite le rôle des schémas directeurs qui ont été à l'origine de ces dysfonctionnements.

1 – La division fonctionnelle de l'espace

Cette séparation des fonctions met quotidiennement en mouvement les actifs dont la grande majorité est tributaire des transports collectifs. Les quartiers résidentiels regroupent les cadres à hauts revenus, qui effectuent des déplacements journaliers nombreux et utilisent majoritairement la voiture particulière. Ils engendrent un trafic important. En revanche, les quartiers populaires rassemblent souvent la masse ouvrière, les petits fonctionnaires et les travailleurs du secteur informel, qui sont surtout utilisateurs des transports en commun. Ces zones émettent un flux important de déplacements, mais un trafic automobile moindre. Cette organisation spatiale qui rejette à la périphérie les quartiers populaires impose aux travailleurs du secteur moderne, de nombreux déplacements. Ce zonage fait apparaître des centralités particulièrement dynamiques qui polarisent les activités et les citoyens. En effet, « *la centralité exprime des habitudes de fréquentation, des sentiments d'appartenance et d'identification, elle se construit et se solidifie dans la durée* » (Roy, 2006).

Ainsi, la zone administrative ou Plateau attire beaucoup plus d'actifs du secteur moderne que tous les autres quartiers. Parce qu'il abrite la moitié des emplois modernes de la ville, Plateau reçoit 300 000 travailleurs par jour (Rocheport, 2000) alors qu'il ne compte en principe que 13 000 habitants (INS, 2005). La centralité caractérisée par cette zone administrative se traduit concrètement par une polarisation des activités économiques et politiques : les bureaux des ministères, les grands services et les sièges des entreprises privées. L'importance des flux qui convergent vers ce lieu donne la mesure

de la dimension politique et économique de ce centre dans l'organisation de la ville, mais aussi du pays tout entier. C'est un véritable symbole qui véhicule une image positive de la ville. C'est souvent qu'il est présenté comme la « vitrine » du pays, le reflet de « *la réussite économique* ». « *Il est valorisé comme le lieu d'expression symbolique d'un certain nombre d'éléments qui structurent la vie sociale* » (Fischer, 1981). Ce lieu reste dans l'imaginaire de la population le pôle pourvoyeur d'emploi. C'est à juste titre que de nombreux Ivoiriens s'y rendent régulièrement dans l'espoir d'y trouver un travail. A ceux-ci s'ajoutent de nombreux vendeurs ambulants, des visiteurs, des personnes venues pour des achats, etc. Convergent également vers ce centre majeur de nombreux élèves et étudiants des grandes écoles. Cette forte centralité pose naturellement problème car ces flux de personnes ne peuvent être gérés convenablement au niveau des transports, surtout en fin de journée où chacun doit regagner son domicile.

Hormis Plateau, d'autres centralités urbaines apparaissent incontestablement autour de la fonction commerciale et industrielle. Ces deux fonctions tiennent une place non négligeable dans la mobilité urbaine, en ce sens qu'ils constituent des lieux très dynamiques qui polarisent aussi les activités et les citadins. Elles induisent des flux incessants avec le reste de la ville. La fonction commerciale est organisée autour des communes de Treichville et d'Adjamé qui rassemblent l'essentiel des activités commerciales structurées ou non. Ces centralités urbaines se justifient par la présence des principaux marchés qui fournissent à l'agglomération les biens et services en tout genre. Etant les terminaux des circuits d'approvisionnement, les marchés de par leurs fonctions, induisent un grand nombre de flux spécifiques et d'activités liées, le tout constituant des agents essentiels de la structuration urbaine.

Quant aux zones industrielles, leur localisation a été fonction des infrastructures de transport existantes, particulièrement la voie ferrée et le port maritime, auxquelles elles devaient être facilement reliées. Pour cette raison, les premières zones industrielles ont été implantées à Abidjan dans sa partie méridionale, accentuant les flux de direction nord-sud induits par la zone administrative. La saturation des premières zones à Treichville et à Vridi va nécessiter l'ouverture de nouvelles zones industrielles à Koumassi et dans les deux banlieues abidjanaises, afin de permettre un équilibre logement/emploi. La déconcentration des activités industrielles n'a pas pu, à elle seule, résoudre cet épineux problème, mais a permis à une frange de la population d'être plus proche de son lieu de travail. Cependant, les problèmes de transport demeurent, les nouvelles zones sont insuffisamment raccordées au réseau d'autobus. Il en est de même pour les quartiers à fonction résidentielle. Les problèmes de transport à

l'intérieur des quartiers sont tout aussi nombreux : manque de voies bitumées, états défectueux de celles qui le sont, insuffisance des moyens de transport publics etc.

2 – Le rôle des schémas directeurs

La succession des schémas directeurs depuis le projet urbain colonial n'a fait que renforcer la structuration urbaine autour de ces pôles majeurs. La part belle était faite aux quartiers centraux dans la planification des équipements et des infrastructures au détriment des quartiers périphériques. Le déséquilibre nord-sud s'est toutefois renforcé avec une accentuation de la démographie dans le nord et inversement une concentration des activités dans le sud. Les grandes lignes de ces plans qui se sont succédé de 1926 à 1985⁹ concernent l'orientation de l'extension de la ville par le développement de l'habitat collectif, la programmation et la réalisation d'infrastructures routières, d'équipements socio-collectifs et industriels.

Sont menés conjointement à ces schémas directeurs des plans de transport qui affirment la volonté politique d'améliorer les déplacements. L'idée de faire d'Abidjan une ville moderne calquée sur le modèle occidental d'organisation sociale impliquait l'éradication de tout ce qui ternissait son image, des taudis aux transports populaires. Cette politique sociale initiée par les pouvoirs publics justifie l'adoption de la politique des transports urbains qui dote la ville d'un mode de transport collectif copié sur les normes occidentales. Des projets concernant l'extension du réseau SOTRA, l'accroissement du linéaire de sites propres aux autobus, le développement du transport lagunaire, l'utilisation des voies ferrées pour l'organisation d'un transport collectif de masse du type tramway, seront entrepris. Ainsi, de nouvelles mesures sont définies pour tirer le meilleur parti des infrastructures et des moyens de transport urbains et suburbains existants : mesures tarifaires et réglementaires pour moduler la demande, mesure d'exploitation de la circulation et du stationnement, politique d'exploitation de la voirie primaire de type voie rapide (réglementation des vitesses, signalisation, équipements, régulation des feux, circulation des piétons). Une programmation des investissements en infrastructures et en moyens de transport pour l'aire métropolitaine d'Abidjan à moyen et long terme est également engagée. Les investissements devront porter sur la grande voirie, les gares routières de voyageurs à caractère urbain et interurbain, les parcs publics de stationnement de véhicules légers et de poids lourds, les gares routières de marchandises, les infrastructures et moyens

⁹ Les différents schémas directeurs élaborés concernent : le plan de 1926, le plan Badani de 1951, le plan SETAP de 1960, les études SEMA, le schéma de structures de 1969, le plan d'aménagement de l'AURA de 1974, les perspectives décennales d'Abidjan de 1978 et le schéma de structure de 1985.

de transport collectif routier, ferroviaire et lagunaire. La projection de ces équipements montre l'intérêt porté au transport mais leur réalisation n'est pas effective par manque de financement. Ces plans comportent de nombreuses limites.

– Les limites de la planification : inefficacité des structures urbaines

Les nombreuses études réalisées n'ont pas permis de dégager un schéma urbain susceptible de servir de modèle pour un meilleur développement, en tenant compte de tous les secteurs de la vie économique et sociale, en planifiant les équipements de transport collectif au rythme de l'accroissement démographique. La configuration spatiale, l'état des infrastructures et les coûts de construction des équipements posent d'importants problèmes quant à l'amélioration des transports urbains collectifs. La centralité liée à la concentration de l'emploi dans une partie de la ville entraîne une utilisation peu économique des ressources. Cette stratégie de centralité est aujourd'hui critiquée par de nombreux observateurs, compte tenu du développement urbain et des capacités de créer les infrastructures nécessaires à la desserte des centres. L'aménagement des villes autour de plusieurs noyaux peut présenter toutes sortes d'avantages, mais il est difficilement réalisable de par la nature même des activités urbaines dont certaines nécessitent le regroupement.

Tels qu'ils ont été élaborés, ces plans n'ont pas tenu compte des économies substantielles qui peuvent être générées en rapprochant les lieux de résidence des lieux d'emploi, qui implique, à mesure que la ville grandit, la création de nouveaux pôles d'emploi loin des centres anciens. L'idéal aurait été que les emplois soient intégrés aux quartiers de résidence. L'imbrication de ces lieux peut permettre de réduire significativement les dépenses en transport, aussi bien pour l'Etat que pour les ménages. Pour l'aménagement urbain, les responsables ont opté pour le maintien de la politique de la distribution spatiale opérée sous l'ère coloniale qui n'est pas forcément adapté aux réalités du moment. En se détournant de la voie qui conduisait à une utilisation rationnelle de l'espace urbain, garanti par un équilibre, les autorités ont choisi la politique la moins contraignante à mener. L'inefficacité fondamentale de ces structures urbaines est le corollaire de l'inadaptation des mécanismes de localisation dans l'espace urbain. Le problème essentiel aujourd'hui est de ne pas avoir fourni des équipements et des moyens de transports suffisants à la population sans cesse croissante dont la grande majorité n'a pas de véhicule.

Les transports collectifs jouent un rôle beaucoup plus important dans les villes du Sud que dans celles des pays développés. Le taux de motorisation est très faible, environ 250 000 voitures particulières à Abidjan (SICTA, 2001) pour une population de plus de 3 millions, ce qui signifie que plus de 90 % de la population était tributaire des transports en commun. Les transports collectifs représentent un élément essentiel qui établit un trait d'union entre les travailleurs et leur emploi, mais en règle générale entre les citoyens dans leur vie relationnelle avec l'espace dans lequel ils vivent.

Les changements opérés dans le système de transport urbain ont également leur explication dans la structure du réseau routier. Son insuffisance apparaît comme l'un des facteurs d'émergence des modes de transport populaire.

B – Les lacunes du réseau viaire comme un des éléments explicatifs de l'émergence des transports populaires

La fonction du transport vise à mettre en relation des espaces ayant des fonctions complémentaires (Owen, 1970 ; Merenne, 1992). Il importe d'intégrer au schéma spatial l'analyse des voies de circulation. « *Les voies sont les instruments privilégiés de la création de l'espace humain. La voie quadrille, rend accessible, elle pénètre et désenclave les territoires* » (Pinchemel, 2002). La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules (Godard, 2002).

L'étude des transports collectifs urbains ne peut être menée au détriment de celle de la voirie. Les routes représentent le support essentiel des transports dans la vie quotidienne des citoyens. La difficulté pour Abidjan d'assurer à ses habitants un meilleur déplacement relève également du niveau des infrastructures viaires. Les dessertes en transports collectifs nécessitent en amont le besoin de réseau de voirie accompagnant les urbanisations nouvelles (Godard, 2002). L'urbanisation diffuse et spontanée observée engendre des coûts importants de mise en place des réseaux de voirie et autres réseaux divers, liés aux services urbains. De même le manque d'entretien du réseau existant constitue une difficulté supplémentaire surtout lors des grandes saisons de pluies. Le risque d'enclavement des quartiers périphériques devient grandissant et se traduit par des surcoûts de transports que doivent supporter les habitants de ces secteurs. La dérive des entreprises de transport est aussi structurelle, car le réseau de lignes voit ses limites géographiques conditionnées par la voirie bitumée qui dicte et limite son extension (Godard et Teurnier, 1992).

Le faible niveau de voies bitumées, la dégradation constante de celles qui le sont, sont autant de contraintes qui handicapent plus particulièrement le service public dans les quartiers éloignés. Les quartiers populaires périphériques sont les plus démunis et c'est à juste titre que les transports populaires s'y sont développés. Comment se traduit cette disparité du réseau viaire à Abidjan ?

1 – Disparité de la structure viaire : handicap et opportunité

La configuration spatiale d'Abidjan, avec ses dix communes, 9 000 hectares de lagune et 3 000 hectares de terre de la forêt du Banco entrecoupés de multiples talwegs, lui impose un développement par compartiment. Ces contraintes physiques ont mis en évidence la nécessité de la doter de grandes voiries et de ponts indispensables pour la réunification de cette entité cloisonnée de façon naturelle. Conformément à sa politique de développement économique, prenant en compte la qualité du réseau routier, l'Etat va entreprendre entre 1960 et 1980 la réalisation d'importantes infrastructures routières sur tout le territoire, avec une priorité pour sa capitale. Les investissements massifs injectés dans la construction de ces infrastructures montrent la volonté manifeste d'édifier un réseau de routes capable d'assurer une bonne mobilité des Abidjanais. Si la structure viaire pose le problème de dégagement des voies permettant une bonne irrigation de l'espace, il va sans dire que le réseau de transport n'y échappera pas. D'une manière générale les réseaux de transport dans les villes épousent la structure du réseau routier. Ils suivent fidèlement la construction de la voirie, régressent lorsque la dégradation finit par interdire le passage des véhicules. L'insuffisance ou l'absence des bus dans les périphéries se justifie en partie par cette défaillance de la structure viaire dont bénéficient avantageusement les quartiers-centres.

De cette situation se dessinent les contours de la société duale : d'un côté la périphérie, l'habitat spontané, la voirie non bitumée, le travail informel, le secteur artisanal et la marche à pied, de l'autre, les quartiers centraux, l'urbanisation contrôlée, la voirie bitumée, le secteur moderne, le service public de transport (Godard et Teurnier, 1992), même si ce schéma tend à disparaître. Dans les quartiers centraux la moitié au moins des voies de circulation sont bitumées, la quasi-totalité dans la zone administrative du Plateau (**carte 9**), leur permettant ainsi d'être davantage attractifs pour les activités.

En revanche, à la périphérie la voirie se présente à la fois comme un handicap et une opportunité pour les différents systèmes de transport. C'est un handicap pour le service public, contraint de limiter

sa desserte à quelques quartiers qui offrent une accessibilité meilleure. Cette incapacité technique des formes modernes à assurer la desserte n'est souvent pas perçue comme telle. L'exclusion de ces quartiers est plutôt mise sur le compte de l'insolvabilité de cette catégorie de population face aux moyens modernes. Les couches défavorisées n'ont pas suffisamment de ressources pour recourir régulièrement aux transports conventionnels, sauf si ces derniers bénéficient de subventions importantes de la part des pouvoirs publics. Il s'agit d'une politique volontariste tendant à exclure les populations des quartiers périphériques (Bugnicourt, 1980). L'explication est certes plausible, car les zones périphériques ont longtemps évolué en marge des structures urbaines et ont été de loin les plus défavorisées en matière de planification d'équipements et d'infrastructures. Bien que ces entreprises publiques aient le souci de la rentabilité, elles ont aussi et avant tout une mission de service public. Les limites de ces entreprises à répondre aux besoins exprimés par ces couches sont plus liées au manque ou à la précarité des infrastructures pouvant recevoir ces moyens modernes. Abobo, par exemple, bénéficie de très peu de voies bitumées (**carte 10**). Un seul axe majeur (la voie expresse) structure ce vaste territoire dont le niveau de route atteste de sa marginalité. Seules les voies principales et quelques voies secondaires dans les quartiers officiels (Sogefhia et Abobo centre) sont bitumées. En revanche, Yopougon a pu bénéficier d'un bon niveau de voirie bitumée, mais de nombreux secteurs, en général les villages périurbains et les zones d'urbanisation spontanée en sont totalement privés (**carte 11**).

Le choix du planificateur a été de privilégier les quartiers-centres, *a priori* une contrainte financière qui n'a pas permis un investissement pour la construction des routes à l'ensemble de la ville. La voirie non bitumée se retrouve à la périphérie dans les quartiers plus ou moins spontanés, à la voirie étroite, à l'urbanisation étalée, à la circulation lente et désordonnée, tous paramètres incompatibles avec une exploitation régulière par autobus (Godard et Teurnier, 1992). La SOTRA a fait le choix de délimiter ses lignes et d'abandonner le reste aux transports populaires.

Carte 9 - NIVEAU DU RESEAU VIAIRE DANS
 LES QUARTIERS CENTRE : PLATEAU ADJAME



Carte 10 - NIVEAU D'INFRASTRUCTURE VIAIRE A ABOBO



Carte 11 - RESEAU VIAIRE A YOPOUGON

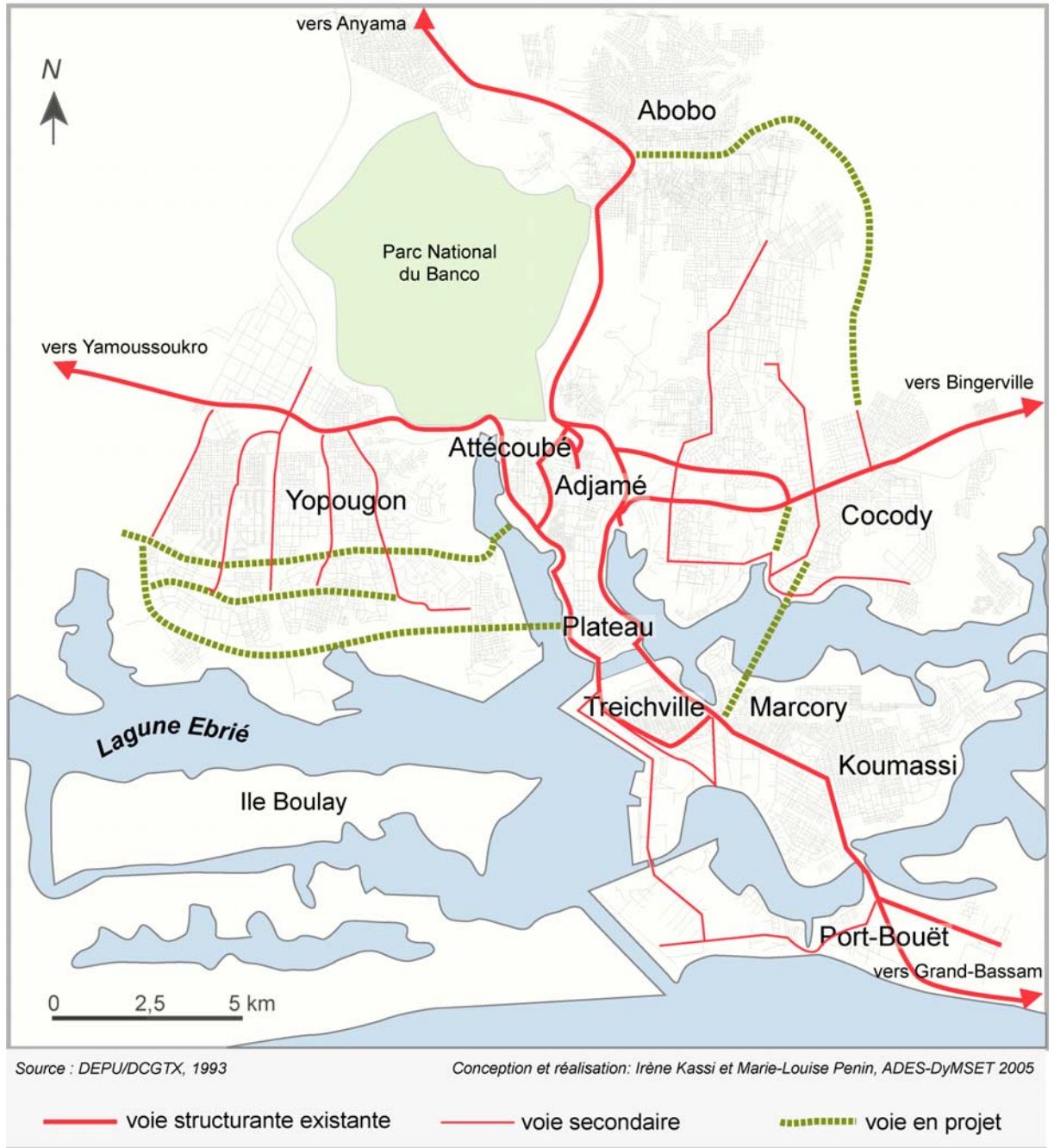


L'état de la voirie apparaît comme un filtre puissant pour éliminer les bus de certaines zones et promouvoir les minibus, voire les taxis collectifs. Une voirie détériorée est l'une des raisons du succès des taxis-motos¹⁰, par exemple, par rapport aux véhicules de type taxi (Godard, 2002). L'insuffisance de la voirie est aussi une opportunité pour les modes populaires.

Face à ces inégalités, les pouvoirs publics ont été amenés à adopter des politiques axées sur le principe de « répartition » et de « compensation » (Nabil el Hagggar, 2003). Ce volontarisme politique et urbanistique visait une meilleure répartition des moyens entre quartiers aisés et défavorisés, entre le centre et la périphérie. Pour une meilleure intégration de ces communes, des axes de circulation majeurs vont être construits, permettant de les rattacher à la ville-mère, comme par exemple l'autoroute du Nord pour Yopougon et la voie express pour Abobo. La **carte 12** montre les axes majeurs et ceux projetés pour améliorer significativement les déplacements. Les voies projetées, dont les ponts Banco Nord et Sud permettront de faciliter l'accès à la future extension de la zone portuaire de Yopougon, de la rapprocher des zones d'emplois tertiaires et industriels, faciliteront les relations domicile-travail. La liaison Bonoumin/ Djibi/ Abobo-Baoulé jouera la fonction de rocade de contournement du nord-est et sera reliée au futur pont de la Rivière-Marcory, constituera l'axe principal des deux-Plateaux et suppléera le boulevard Latrille et la rue des Jardins, saturés aux heures de pointe. La réalisation de tous ces axes aurait dû permettre une extension du réseau SOTRA en créant des lignes directes entre les centres d'emplois et les quartiers à vocation d'habitat, une manière de freiner voire d'éliminer les transports populaires plus encombrants. Ces projets n'ont toujours pas été réalisés et l'Etat n'a plus les moyens de faire face à de tels investissements.

¹⁰ Les taxis-motos constituent dans certaines villes africaines comme Cotonou, Lomé, etc. le mode dominant de transport. Ce phénomène s'est amplement développé avec la crise économique. Le faible coût de ces taxis-motos a été à la base de leur succès. A Abidjan ce mode de transport est totalement absent, du moins jusqu'à présent. A Bouaké, les taxis-motos sont apparus depuis le début de la crise.

Carte 12 : QUELQUES VOIES STRUCTURANTES EXISTANTES ET EN PROJET



2 – Les contraintes à l'amélioration du réseau routier

La crise économique et les mesures d'ajustement structurel mises en œuvre ont eu pour principal corollaire la chute des investissements publics, notamment ceux portant sur la construction des

infrastructures routières. N'étant plus en mesure d'assurer la réalisation de ces infrastructures majeures à coûts très prohibitifs, l'Etat fait appel soit à un financement extérieur sous forme d'emprunt public, soit à un désengagement au détriment du secteur privé. La formule financière retenue (ouvrage à péage) permet d'alléger le budget d'investissement de l'Etat et de reposer sur le secteur privé les charges techniques et financières de construction et d'exploitation de la voie nouvelle. La construction du troisième pont a été confiée à la multinationale Bouygues dans le cadre du BOOT (Build Own Operate and Transfer). Ce système de financement consiste à autoriser un opérateur privé à construire un ouvrage, à le gérer pendant une période donnée, puis à transférer ses actifs à l'Etat, une fois qu'il a récupéré son investissement et dégagé une rentabilité satisfaisante. L'expérience d'ouvrages analogues réalisés et exploités en concession dans d'autres pays montre que cette formule peut améliorer la qualité du service et sa rentabilité.

Les contraintes institutionnelles qui se manifestent à trois niveaux créent de nombreux blocages: la raréfaction des financements, les lourdes contraintes qu'impose la Banque mondiale et la libéralisation de la propriété foncière réduit l'Etat à l'incapacité d'indemniser les propriétaires terriens pour la construction d'une voie de circulation.

La priorité des institutions internationales comme la Banque mondiale ne porte plus sur la réalisation des infrastructures routières mais sur les questions de lutte contre la pauvreté. Découvrant les effets pervers ou indésirables de la politique libérale, les solidarités communautaires et les emplois qu'elles ont mis en mal, elles se proposent de promouvoir la dimension sociale de l'ajustement structurel, d'aider aux replâtrages sociaux. Les financements portant sur la construction des voies de circulation ont été gelés au profit des actions visant à éradiquer la pauvreté dans les milieux les plus défavorisés, par la réalisation d'infrastructures de base comme les centres hospitaliers, les écoles, etc. Aussi, la nouvelle législation prévoit pour la reprise des infrastructures routières toute une liste d'obligations auxquelles l'Etat doit faire face. Les procédures de cette institution prévoient que les projets faisant l'objet d'un financement de la Banque mondiale respectent un certain nombre d'objectifs au sujet des expulsions de populations. Ces opérations doivent suivre un cadre réglementaire établi par la Banque mondiale, évitant ou réduisant au maximum les déplacements involontaires de personnes mais surtout élaborant un plan de réinstallation quand l'expulsion est inévitable, en concevant l'opération comme un programme de développement. Entre autres mesures, l'Etat doit fournir terre, hébergement, infrastructure et autre compensation à la population touchée, l'absence de titre légal sur les terres ne constituant pas une barrière à la compensation.

Ces contraintes institutionnelles constituent un véritable blocage pour la construction des voies d'extension et montre que l'Etat a très peu de pouvoir. Les règles lui sont toujours dictées de l'extérieur, notamment des institutions de Brettons Woods dont il dépend financièrement en grande partie. D'une manière générale, tous les Etats soumis à ces politiques imposées de l'extérieur seraient dépossédés de leurs pouvoirs et de leur liberté de choisir entre des options alternatives, de leur autonomie de décision mais aussi de la légitimité de leurs interventions économiques. Ces mesures élaborées à l'extérieur ont, à plus d'un titre, montré leur limite dans les PVD. Depuis plus de vingt ans, ces programmes ont donné peu de résultats positifs, mais force est de reconnaître qu'aucun de ces pays ne peut s'y soustraire sans risque de sanctions ; il revient à ces institutions de déterminer leurs projets prioritaires. Cette forte ingérence dans la gestion des affaires intérieures des Etats montre leur dépendance et soulève la question de leur indépendance politique et économique. L'aide de ces institutions financières prend la forme, si l'on peut s'exprimer ainsi, d'une « *dictature* » qui ne dit pas son nom et restreint significativement la marge de manœuvre des Etats.

De toutes ces contraintes, la dette apparaît surtout comme un goulot d'étranglement pour les pays débiteurs. Ils doivent selon les mesures qui leurs sont imposées, accorder une priorité aux règlements de leur dette, bien avant le financement par eux des investissements sociaux : écoles, hôpitaux, routes, etc. « *Le FMI n'est pas là pour aider à la redistribution du revenu national. Il a été créé pour serrer la vis et assurer le versement régulier des intérêts de la dette* » (Ziegler, 2005). Face à cette situation, l'Etat se trouve dans l'impossibilité de réaliser la voirie projetée. Seul le troisième pont a connu un début de réalisation. Mais les travaux ont été arrêtés suite au coup d'Etat de 1999 et le financement a été suspendu par les bailleurs de fonds.

Conclusion

L'urbanisation accélérée a été un moteur du développement des modes de transport urbain. Cependant, la division socioéconomique et spatiale du système urbain n'a pas permis une égalité de répartition des lignes d'autobus, dont la périphérie subit les effets pervers. Le centre rassemble l'essentiel des emplois modernes et la périphérie assume la fonction marginale de cité dortoir où vivent les ouvriers, les migrants fraîchement arrivés, les sans emplois, etc. Cette politique spatiale ségrégationniste est accentuée par la politique des transports collectifs, qui a rejeté à la périphérie les modes de transport populaire en concédant à la SOTRA le monopole des transports collectifs urbains. A la division fonctionnelle de l'espace s'ajoute l'inégal maillage du territoire urbain, par le réseau de

routes, pour aggraver le déséquilibre socio-spatial qui transparaît nettement dans la structure du réseau de transports collectifs. La crise économique de l'Etat induit l'incapacité de mener à bien une extension des voies de communication et de transports existantes.

Même si les pouvoirs publics ont su très tôt jouer la carte des moyens de transport modernes, ils n'ont pu adapter ce réseau à la vastitude du territoire urbain et à une recherche d'optimisation des déplacements. Ce type d'aménagement n'a pas pris progressivement en compte les questions relatives à la qualité de l'organisation de la vie sociale. Les aménagements n'ont pas été en harmonie avec certains besoins fondamentaux exprimés par les populations, comme le transport, le logement, alors que l'idée d'aménagement s'est imposée dans les sociétés pour tenir compte d'un nouvel état de l'environnement, « *adapter volontairement des espaces d'échelles (au-delà de celle du bâtiment isolé) et de types variés au bénéfice des sociétés qui les produisent et les occupent* » (Lévy et Lussault, 2003). L'espace devrait être organisé en fonction de ces besoins types. La mise en perspective du rapport transport et évolution spatiale permet déjà, à ce niveau de l'analyse, de dégager un constat majeur, mettant en évidence la différence dans les modes de mobilité selon les classes socio-économiques.

Les transports collectifs conventionnels subissent des difficultés d'adaptation aux nouvelles structures urbaines forgées sous la pression de la crise économique. À la faveur de cette crise structurelle se développent les transports populaires.

CHAPITRE 2

LA MONTEE EN PUISSANCE DES TRANSPORTS POPULAIRES

L'étalement urbain met en difficulté les autobus dont le réseau de lignes ne suit pas l'extension, créant une inadéquation entre l'offre et la demande et entraînant une certaine dynamique des transports populaires. Cet étalement des logements, sous la pression foncière, ne s'est pas réalisé en harmonie avec une accessibilité généralisée à peu près équivalente à celle qui prévaut dans les zones anciennement urbanisées. De nouvelles logiques se sont alors mises en place avec une forte intervention des transports privés. Leur rôle important dans le processus d'urbanisation permet de faire une relecture de cet étalement urbain. Leur fonction dans la production de l'espace métropolitain évolue profondément à partir de la décennie 1990, qui marque une nouvelle étape dans le développement de la ville. Limités géographiquement par les pouvoirs publics ils ont pu cependant accompagner l'urbanisation. Abidjan ne s'est pas développée autour d'un noyau ancien urbanisé d'une façon très dense comme la plupart des villes européennes, c'est l'existence de moyens de transport qui a permis à la ville de s'étendre très vite en surface (Démur, 1969).

Le rôle des transports populaires semble évoluer vers une participation plus accrue dans la production de l'espace urbain, rompant ainsi avec des logiques sectorielles qui restreignent trop souvent les transports urbains à leur fonction primaire de moyen de locomotion pour les citoyens. Si l'on fait l'hypothèse d'un impact des transports sur la croissance urbaine, quelle est alors leur fonction dans le processus de recomposition avant et après la décennie 1990 ? D'une part, ce chapitre vise à mettre en évidence le caractère complexe et évolutif de l'articulation transports urbains/processus d'urbanisation ou de recomposition territoriale, dont l'évolution est tributaire de facteurs géographiques, économiques, sociaux, culturels et politiques. D'autre part, il s'agit de montrer les conséquences de l'évolution spatiale sur le système de transports urbains et vice versa.

I – Transports conventionnels et urbanisation dans un contexte de croissance urbaine contrôlée et maîtrisée par l'Etat

Jusqu'en 1980, l'Etat avait un contrôle quasi total sur l'orientation de l'urbanisation. Ce contrôle s'inscrivait clairement dans une politique urbaine dans laquelle il était le principal acteur. Ainsi, l'urbanisation contrôlée et maîtrisée de 1960 à 1980 a été accompagnée par les transports collectifs dans une ville où rares étaient les ménages qui possédaient une automobile. C'est tout naturellement que les transports conventionnels ont occupé une place essentielle dans ce processus. Les pouvoirs publics ont fait de cette entreprise un instrument de gestion politique, au service d'un territoire adapté à leurs logiques socio-économiques, en conférant aux autobus un rôle primordial dans la mobilité urbaine et par ricochet dans la production de l'espace. L'objectif des autorités publiques d'alors était d'asseoir une politique d'intégration des différents quartiers de la ville au moyen du transport (Biagoné, 1984).

Depuis l'arrêt de la politique de logement dans la décennie 1980 par l'Etat, la propension à l'urbanisation spontanée et anarchique sur laquelle il a perdu tout contrôle, entretient cette expansion dans toutes les directions. Il ne maîtrise plus l'évolution démographique tout comme la croissance de la périphérie, où les occupations foncières et l'auto-construction connaissent un développement sans précédent, transformant significativement l'aire métropolitaine. Simultanément les transports conventionnels ont perdu leur position stratégique dans la croissance urbaine, n'ayant jamais réussi à assumer entièrement ce rôle d'accompagnement. A l'opposé, les transports populaires qui ont eu un rôle secondaire se révèlent plus efficaces. Ils continuent d'assurer ce rôle fondamental dans le processus d'étalement urbain avec un renforcement de celui-ci depuis 1990. Il convient de voir dans un premier temps le rôle fondamental joué par les autobus dans le processus de recomposition territoriale, puis dans un second temps l'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles.

I – Les transports conventionnels, instrument privilégié de l'extension spatiale

Le monopole dont ils bénéficiaient leur a permis d'assurer la mission de service public de transport collectif à travers toute la ville, avec un renforcement de la desserte dans les quartiers-centres. L'adaptation du réseau de transport d'autobus à la trame urbaine et à l'évolution viaire au cours des décennies 1970-1980 a permis d'améliorer la desserte des quartiers nord périphériques.

Cette amélioration implique la considération d'un enjeu urbanistique et socio-économique, ainsi que la nécessité de maintenir la cohésion du système de transport public.

Pour les urbanistes, les transports représentent un des instruments privilégiés d'action sur le développement de la ville. Bien qu'à l'époque de l'indépendance il n'y ait pas un plan de transport défini avec précision, le plan d'aménagement d'Abidjan à l'horizon 1980 prévoyait une adaptation continue du réseau de transport au développement urbain, mais aussi un large réseau d'infrastructures en même temps que l'apparition de nouveaux quartiers (Démur, 1969). L'orientation de l'urbanisation vers le nord au cours de cette période a été possible grâce à cette offre de transport. L'implantation progressive des lignes de desserte a renforcé l'urbanisation et la densification des communes d'Abobo et de Yopougon qui attiraient de nombreux citadins. Le coût relativement bas des logements était un moteur pour l'urbanisation. La disponibilité en lots à construire attirait également toute une population qui habitait dans ces secteurs plus par défaut que par volonté délibérée, grâce à leur prix très modeste. La configuration sociale de ces quartiers explique en grande partie que la mobilité soit dominée par des déplacements pendulaires longs et coûteux, alors que les autres formes de mobilité (loisirs, achats, etc.) demeurent relativement limités dans l'espace.

Les transports conventionnels ont eu un rôle d'accompagnement, sans être toutefois à l'origine de l'urbanisation. Les transports collectifs n'ont pas produit de l'espace mais l'ont plutôt accompagné dans son étalement. Les agents producteurs de l'espace urbain étaient les détenteurs terriens, les aménageurs, les promoteurs immobiliers, les financiers, les représentants de la municipalité d'Abidjan, les responsables administratifs, etc. Dans les villes subsahariennes les transports viennent en appoint de l'urbanisation, mais n'ont presque jamais précédé l'urbanisation. L'espace s'urbanise, atteint un certain seuil démographique avant qu'il ne soit desservi par les transports. C'est le coût du logement qui apparaît plus déterminant dans le choix du lieu d'habitation, ensuite viennent les moyens de transports.

La spécialisation de l'espace a imposé une fragmentation et une ségrégation territoriale dont l'une des expressions les plus marquantes est démontrée par l'importance des flux quotidiens de travailleurs. Ces flux s'établissent entre les lieux consacrés à la production et ceux destinés à la fonction résidentielle. La création des transports d'autobus était essentielle car ils permettaient de favoriser la croissance de la ville, limitée à l'époque dans un périmètre parcourable par des modes de transport artisanal lents et peu fiables. Les autobus font rapidement figure d'acteur principal du processus d'adaptation de la ville aux exigences de l'ère nouvelle, offrant aux citadins un service

régulier, rapide et relativement confortable. L'espace urbanisé s'étend en direction des périphéries et progressivement un espace métropolitain prend forme, structuré autour d'un centre directionnel relié au reste de la ville par les autobus. L'implantation des infrastructures de transport et des autres équipements urbains (réseaux d'eau et d'électricité, école, hôpitaux etc.) devient primordiale pour la localisation des populations, des activités économiques etc.

Avec les routes, le réseau d'autobus a permis de désenclaver les secteurs dont la desserte était concédée aux transports artisanaux spatialement limités à la périphérie. Cette desserte insuffisante des autobus a permis de résoudre en partie les problèmes de déplacements, qui s'aggravaient d'année en année. En effet, le réseau de la SOTRA dessert plus ou moins correctement les communes anciennes dotées d'un réseau dense de voirie revêtue telles que Plateau, Treichville, Marcory, ainsi que la plupart des pôles générateurs de déplacements : le quartier des affaires, la cité administrative, les zones industrielles localisées en majorité dans les communes du sud et le port. En revanche, il dessert médiocrement les quartiers sous-équipés en voirie aménagée qui prédominent dans les deux plus grandes communes de l'agglomération : Abobo et Yopougon ainsi que les quartiers résidentiels récents situés dans la commune de Cocody.

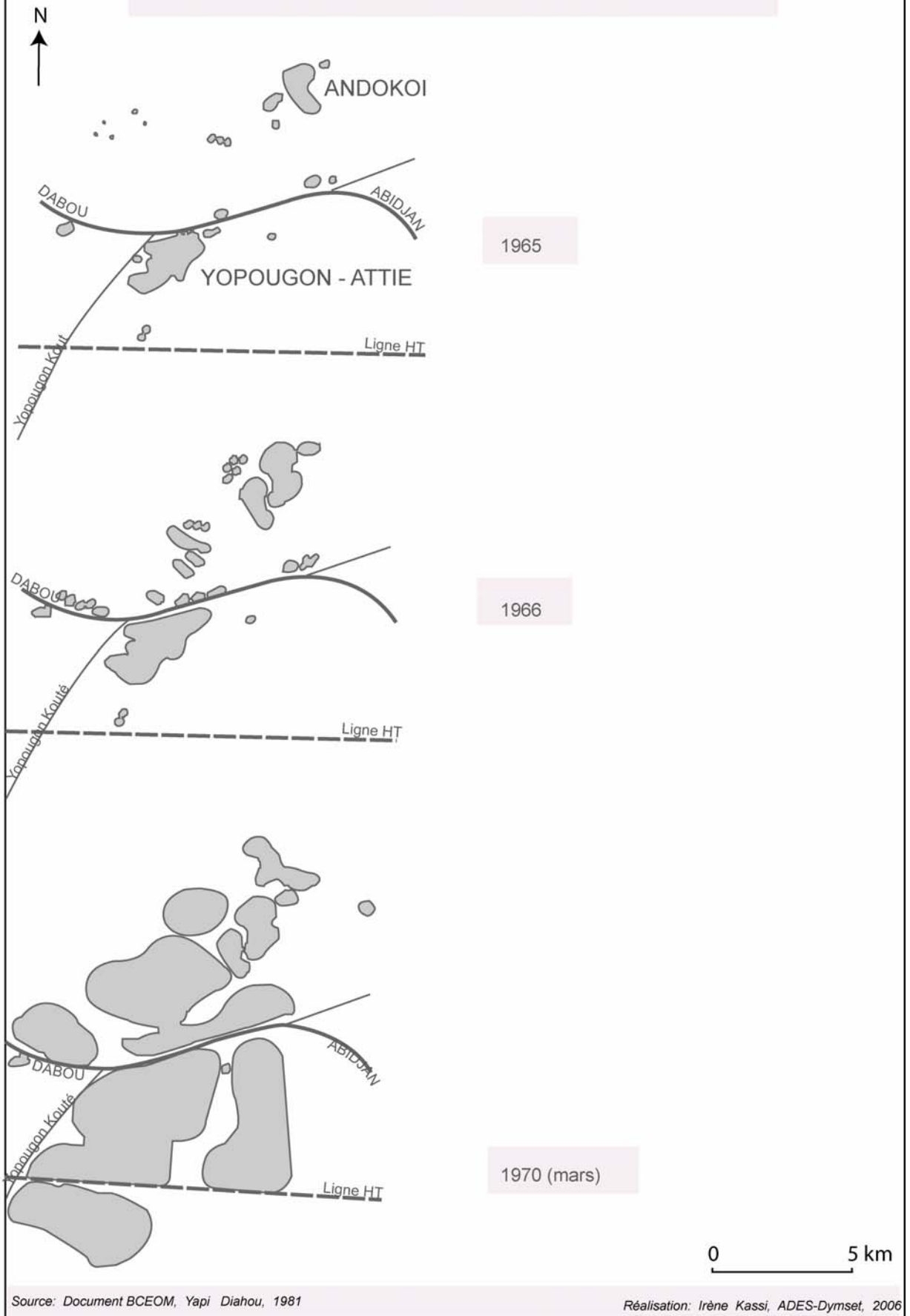
L'intervention directe et massive de l'Etat sur l'espace urbain : construction d'habitats, voiries, et implantation des lignes de desserte des autobus, vont favoriser une urbanisation rapide de ces communes qui contribueront à l'étalement de l'agglomération. Le problème des transports urbains ne peut être abordé au détriment des dynamiques territoriales. Les acteurs urbains impliqués dans la production du service conçoivent trop souvent la ville comme un support physique inerte sur lequel les transports auront des impacts et des effets mécaniques (Monié, 1997). Les dynamiques spatiales demeurent sous-estimées par les acteurs urbains. Les synergies que l'on pourrait créer entre les transports collectifs et la croissance urbaine sont largement insuffisantes. Toutefois, le rôle joué par les autobus dans la recomposition territoriale est important mais profondément évolutif dans le temps et dans l'espace. Il sera inégal suivant l'espace et le type d'urbanisation. À l'ouest la desserte est décisive dans le développement de la commune de Yopougon, un peu moins au nord à Abobo et très insuffisant à l'est à Cocody.

a – Le rôle central joué par les autobus dans l'urbanisation de la périphérie ouest

Soumise à une urbanisation spontanée dès 1964-1965 (Diahou, 1981) (**carte 13**), Yopougon fut le principal champ d'action de la puissance publique au travers des sociétés immobilières publiques et para-publiques spécialisées dans la production d'habitats sociaux. D'une occupation irrégulière et spontanée de l'espace, on est passé à une urbanisation volontariste d'Etat : le développement urbain est planifié et maîtrisé, et la banlieue est intégrée à l'ensemble de l'agglomération grâce aux moyens de transport. La politique d'utilisation des transports en commun, les autobus en particulier, était considérée comme un troisième moyen d'action lié aux précédents (infrastructures et habitats) (Démur, 1969).

L'arrivée des autobus à Yopougon en 1969 donne la mesure de son urbanisation (Diahou, 1981). L'expansion du réseau d'autobus a répondu aux besoins de la population et a contribué à provoquer, l'extension fulgurante de certains quartiers. L'ouverture de la voie expresse est-ouest en novembre 1979 a donné de l'intérêt pour Yopougon qui a été érigée en commune autonome en novembre 1980. Cette initiative politique lui a donné un coup d'accélérateur et lui a conféré un statut nouveau. Sa gestion étant jusque-là assurée par le sous-préfet de Bingerville.

Carte 13 - LA CROISSANCE EXPLOSIVE DE YOPOUGON



Source: Document BCEOM, Yapi Diahou, 1981

Réalisation: Irène Kassi, ADES-Dymset, 2006

D'année en année Yopougon s'organise : la SOTRA assure une bonne desserte publique, à la fois par voie terrestre et par voie lagunaire permettant ainsi une meilleure intégration de cet espace à l'ensemble de l'agglomération. Avec Abobo, les deux communes périphériques constituent les principaux « réservoirs » de main d'œuvre, souvent défavorisée et logée dans des conditions précaires. Cette fonction quasiment résidentielle qui leur est assignée fait que ces communes génèrent 40% de l'ensemble des déplacements effectués à Abidjan. La nouvelle configuration de l'espace périphérique a été possible grâce au transport. Sur ce point l'autobus remportait une large majorité à Yopougon, dont le niveau de desserte était même supérieur à la moyenne abidjanaise en 1988.

Le **tableau 4** retrace les différents modes de transport desservant les communes périphériques. Il est intéressant de noter que la multitude des modes de transport existants, peut être interprétée comme l'expression d'une crise profonde, qui pousse à multiplier des services parallèles aux modes conventionnels. De même, la proportion élevée de la marche à pied, à rapprocher de celle des autobus à Abobo et à Yopougon, est le signe visible de la pauvreté d'une partie de ces populations. L'importance du trafic des autobus par rapport aux autres modes de transport montre qu'ils ont joué, un rôle non moins important dans les flux de déplacements de la population abidjanaise.

Tableau 4 – Mode de déplacement des populations de Yopougon et Abobo en 1988

MODE DE DEPLACEMENT	ABOBO		YOPOUGON		ABIDJAN	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
à pied	203 999	36,4	134 853	24,1	752 714	29,5
bateau-bus	98	0	12 037	2,1	20 471	0,8
bus	213 686	38,2	275 374	49,2	1 117 747	43,7
gbaka	67 780	12,1	41 897	7,5	154 816	6,1
2 roues motorisées	2 470	0,4	1 984	0,4	10 797	0,4
pinasse	0	0	593	0,1	735	0
RAN	98	0	0	0	184	0
taxi	7 848	1,4	8 054	1,4	96 498	3,8
taxi bagage	1 082	0,2	1 243	0,2	3 065	0,1
taxi brousse	592	0,1	880	0,2	1 473	0,1
taxi ville	20 170	3,6	34 302	6,1	79 358	3,1
transport employeur	20 584	3,7	21 892	3,9	72 003	2,8
vélo	1 246	0,2	98	0	6 292	0,2
voiture de service	6 688	1,2	6 029	1,1	45 463	1,8
voiture personnelle	12 840	2,3	21 561	3,8	194 272	7,6
TOTAL	559 774	100	560 204	100	2 555 888	100

Source : DCGTX, Enquête ménage 1988

Carte 14 - RESEAU SOTRA A YOPOUGON



La commune de Yopougon est desservie à la fois par des lignes de liaison rapide avec le centre ville vers la Gare Sud (place de la République, Plateau) ou Nord (Adjamé), et par un petit réseau de lignes internes reliant différents points de la commune (Zone Industrielle, Niangon, gare lagunaire d’Abobo-Doumé, pharmacie Kouté) (**carte 14**). A la fin des années 1980, le réseau de la SOTRA quadrillait pratiquement tous les axes praticables de la commune avec deux lignes sur le plan lagunaire

en direction du Plateau et de Treichville¹¹. Les lignes de liaison, auxquelles s'ajoutent les lignes internes, « éclatent » dans toutes les directions pour desservir la commune. Treize lignes urbaines structurent le territoire communal et le relient aux communes d'Adjamé, du Plateau et de Cocody. Ce réseau en apparence appréciable exclut de nombreux secteurs à urbanisation récente, situés sur les marges de la commune, comme les villages périurbains et les zones d'urbanisation spontanée à voirie inexistante, auxquels s'ajoutent des quartiers planifiés mais trop éloignés des circuits d'autobus. Jusqu'en 1990, les transports collectifs conventionnels ont pu garantir une certaine cohésion spatiale mais aussi économique et sociale par ses liaisons avec les pôles d'emploi de la ville.

b – Les transports conventionnels et la formation de la périphérie nord

L'Etat a été moins présent dans l'urbanisation de cette banlieue abidjanaise qu'à Yopougon où il est intervenu massivement. La proportion de l'habitat évolutif particulièrement élevé et le niveau viaire très bas d'Abobo sont illustratifs. L'état général de la voirie dans cette commune reflète son niveau de développement. Sa population, alimentée par l'exode rural, s'est accrue rapidement, essentiellement constituée de petits commerçants, artisans, ouvriers et fonctionnaires. L'urbanisation, largement dominée par l'initiative privée et spontanée, a été régulée par l'Etat, avec des programmes d'habitat et de construction d'infrastructures viaires et d'équipements socio-collectifs.

Le coût très abordable des loyers par rapport aux autres secteurs de l'agglomération a été à l'origine de l'urbanisation. De ce fait, le rôle moteur de l'Etat et des autobus dans la production de l'espace ne fut qu'approximatif. Seuls deux axes structurants, la voie expresse et la route du zoo, relient cette banlieue au centre-ville et concentrent par la même occasion les lignes de la SOTRA. La voirie secondaire est formée, en presque totalité, de ruelles étroites non bitumées difficilement praticables pour les véhicules. De nombreux quartiers de la commune ne sont pas accessibles aux autobus, même les plus centraux (DCGTX, 1995) (**carte 15**). Ce réseau constitué de sept lignes urbaines est fortement conditionné par la voirie qui en exclue plusieurs quartiers.

¹¹ L'exploitation du plan d'eau lagunaire par la SOTRA a débuté le 6 décembre 1980.

Carte 15 - RESEAU SOTRA A ABOBO



L'insuffisance des actions politiques et la relative desserte n'ont pas permis une bonne intégration de cette périphérie à la ville par rapport à Yopougon et son urbanisation n'est qu'une ébauche à l'exemple d'un petit secteur agricole toujours présent. Tandis que les lignes d'autobus tentent d'adapter leur réseau à l'évolution spatiale de Yopougon, Abobo est essentiellement desservie sur l'axe routier central sud-nord, praticable par des véhicules de grand gabarit. Aucun site propre n'existe dans cette commune, tout comme à Yopougon. Alors que la présence d'un tel aménagement favorise un meilleur rendement, son absence peut réduire significativement l'efficacité des autobus sur les voies à trafic intense et leurs embouteillages.

Le rôle des transports conventionnels a été très limité dans l'extension de ce territoire. L'absence d'une intervention satisfaisante de la puissance publique et des moyens de transports de masse, équilibrés à la demande, a empêché l'impulsion d'un mouvement d'occupation contrôlé et maîtrisé de

l'espace communal. Toutefois, la présence des bus a permis une meilleure liaison avec les centres d'emploi et une densification des quartiers desservis.

*c – Un rôle moins décisif des autobus dans l'urbanisation
de la périphérie est*

La Riviera, le troisième ensemble urbain de la banlieue d'Abidjan forme également un autre type d'espace. Située en bordure de la lagune Ebrié à l'est de Cocody, la Riviera a été définie et conçue pour recevoir des installations touristiques et des programmes de logements résidentiels pour hauts fonctionnaires. La singularité de cet espace résulte des conditions de sa mise en place. L'initiative de sa création émane d'investisseurs privés étrangers, dont le groupe MAYER d'Israël, qui voulait en faire une sorte de « *plaque tournante pour le tourisme inter-africain* » (Diahou, 1981). Dès son origine, cette banlieue résidentielle a été destinée à une population aisée, possédant au moins une automobile. Sa desserte par autobus a été ainsi très limitée à quelques lignes (83, 28, 205, 78) mises en place au fur et à mesure de sa densification.

A l'instar de toute la commune de Cocody, les autobus de la SOTRA ont joué un rôle relatif dans le processus d'urbanisation. Ils ont été très présents dans le centre communal qui concentre population, activités et équipements, et bien moins dans les secteurs d'extension (Deux-Plateaux, Palmeraie, etc.). Cocody, de par son statut de quartier « *huppé* » abrite une population relativement aisée, même si une partie se logeait déjà dans des quartiers précaires, 13% de la population communale en 1975 (Aloko, 1996). Jusqu'à la décennie 1980, l'urbanisation de cette commune fut essentiellement l'œuvre de l'Etat promoteur. Ses structures d'exécution, SICOGI, SOGEFIHA, SOPIM et SIDECI ont alterné habitats collectifs et individuels de différents niveaux de standing.

L'historique de cette commune révèle un développement sur un noyau de plusieurs villages Ebriés : Anono, Blauckauss, M'badon, Cocody-village, M'pouto, Akouédo. Le recensement de 1955 comptabilisait 1 188 habitants à Cocody, soit 0,8% de la population totale. Après l'indépendance, la population européenne a été relayée par une élite africaine émergente. Cocody devient alors un quartier résidentiel pour les cadres de la toute nouvelle administration ivoirienne. Trois étapes marquent l'évolution de cet espace. La première se situe entre 1960 et 1965 avec la formation du premier noyau dans la partie sud-ouest de la commune, englobant la Corniche, la Cannebière, Cocody-village, Blauckauss, la Cité des arts, la Cité des cadres et l'Université. La deuxième comprise entre

1966 et 1979, est marquée par l'émergence d'une classe moyenne de plus en plus importante à Cocody, avec les zones d'extension : Deux-Plateaux 1^{ère} à 7^{ème} tranches au nord de Cocody, Adjamé-Compensation au nord-ouest, la Riviera 1 à 3 à l'est. La troisième, depuis le début des années 1980, se poursuit avec les quartiers Angré, Aghien, Dokui, Djibi, etc. au nord, et la Riviera IV, Akouédo, Palmeraie, Allabra, Bonoumin, Attoban, Riviera route de Bingerville, etc. à l'est.

Les autobus ont joué un rôle distinct dans le processus d'urbanisation par rapport aux deux secteurs périphériques précédents, se limitant essentiellement à la desserte des activités et des équipements socio-collectifs. La concentration des lignes dans le Vieux Cocody répond tout d'abord au souci d'un grand nombre d'Abidjanais d'y accéder quotidiennement. Car ce secteur concentre l'essentiel des équipements et bureaux : le principal marché de la commune, des centres commerciaux, des équipements de loisirs et de tourisme (Hôtel Ivoire), de sécurité (les écoles de Police et de Gendarmerie), de santé (CHU, PMI) et des équipements éducatifs comme l'université, les grandes écoles, les lycées : Technique, Sainte Marie, Classiques, etc. Cocody a cessé d'être cet espace résidentiel à vocation unique (Aloko, 2001), bien que la fonction résidentielle reste dominante, en particulier sur ses marges, mais comme le signifie Jérôme N'guessan Aloko : son centre et l'est se trouvent fortement pénétrés, parfois altérés par des activités et des équipements. Cette disparité de niveau d'équipements et d'activités des quartiers se lit au niveau de la desserte. Les noyaux anciens ont les tissus urbains les plus denses et les mieux desservis. À mesure que l'on s'éloigne du centre, les disparités d'équipements, d'activités et des lignes de desserte se font plus perceptibles (**carte 16**). Le rôle des autobus fut décisif dans l'urbanisation de l'agglomération abidjanaise, mais depuis les années 90 et face à la constante évolution spatiale et démographique de la ville, les autobus ont montré leur limite dans le rôle de guide de l'urbanisation.

2 – L'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles

Le rôle des autobus comme guide de l'urbanisation a été prouvé dans maints secteurs, entraînant une urbanisation dense dans les quartiers desservis. Il ne faut pas perdre de vue, qu'à travers les modes de transports disponibles, l'urbanisation observe des tendances consommatrices ou économes d'espace (Aloko, 1996). Par conséquent, les choix d'urbanisation favorisent ou pénalisent tel ou tel mode de transport. En général, l'urbanisation diffuse, dévoreuse d'espace est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité ; au contraire un habitat dense favorise les transports de masse et vice versa.

De nos jours, face à la croissance démographique et spatiale, cette répartition des lignes est insuffisante. Plusieurs raisons expliquent ce constat. Tout d'abord, la déficience budgétaire, accentuée par des mesures d'ajustement structurel, ayant entraîné l'arrêt de la politique d'habitat, n'a plus permis à l'entreprise de suivre le rythme de l'urbanisation qui échappe à présent à l'Etat. Ce dernier n'impulse plus de manière directe et décisive ce mouvement d'urbanisation qui a conféré aux transports conventionnels une fonction stratégique dans la production de l'espace urbain. L'absence de maîtrise de l'expansion urbaine par les autorités publiques explique également que les transports conventionnels ne soient plus en mesure d'assurer les mêmes fonctions qu'avant. Les Sociétés Civiles Immobilières (SCI) qui ont remplacé l'Etat ne l'ont plus associé à cette production. Du moins la synergie d'antan n'existe plus entre les acteurs socio-économiques du moment et l'entreprise de transport dans la production de l'espace urbain.

Aussi, il faut noter une dynamique de la croissance urbaine due à l'initiative privée et à l'ouverture du marché foncier aux propriétaires coutumiers qui influence considérablement l'étalement spatial dans des directions non planifiées. De plus, l'entreprise de transport montrait déjà des limites à l'époque de l'arrêt de la politique d'habitat. La gestion calamiteuse et l'arrêt de la subvention de l'Etat ont porté un frein au développement de la SOTRA. A l'instar de toutes les entreprises publiques ivoiriennes, la SOTRA a connu une gestion catastrophique qui nécessitait une assistance constante de la puissance publique. Les déficits des recettes d'exploitation, la politique sociale en faveur des élèves et étudiants par la mise à disposition des bus scolaires gratuits, le fonctionnement clientéliste des gestionnaires, entre autres, la pléthore du personnel en majorité recrutée par clientélisme, l'utilisation gratuite du parc automobile au bénéfice du parti au pouvoir lors des grands rassemblements, etc. ont également contribué à l'arrêt du développement de l'entreprise. Ces limites gestionnaires ont inexorablement concouru au retrait des autobus dans leur rôle d'accompagnement de l'urbanisation.

On assiste à une inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles: plus de réponse aux besoins, d'interminables files d'attente aux arrêts. Ces dynamiques spatiales profitent plus aux transports populaires. En fait, depuis la libéralisation des transports urbains, cette fonction est essentiellement réalisée par les modes de transport populaires mieux adaptés.

II – Les transports populaires dans la recomposition du territoire urbain

Depuis la décennie 1990, les transports conventionnels ne constituent plus l'instrument privilégié de l'expansion en direction de la périphérie. Cette incapacité, comme nous l'avons mentionné, est étroitement liée à la nature de la croissance urbaine, mais aussi à la déficience de l'entreprise de transport et aux logiques économiques des promoteurs immobiliers. Ceux-ci construisent à l'est, notamment à Cocody, des logements élitistes destinés à une clientèle plus aisée, possédant au moins une automobile par ménage. Dans les autres périphéries, c'est l'auto-construction qui domine. A la périphérie nord et ouest, la production de l'espace échappe en grande partie aux circuits classiques de l'économie formelle. En l'absence des principaux acteurs traditionnels du processus d'urbanisation, la croissance urbaine n'est plus orientée et impulsée par les coalitions d'antan. Désormais, les agents principaux de la production de l'espace périphérique à Abobo et Yopougon viennent des couches populaires, peuvent être également des petits promoteurs immobiliers et des entrepreneurs informels qui assurent à des degrés divers la construction de ces quartiers. L'Etat peut intervenir *a posteriori* pour régulariser les occupations illégales et pour implanter certains équipements collectifs de base. En ce qui concerne les moyens de transport, l'initiative émane plutôt des populations elles-mêmes. La desserte de ces quartiers est assurée par les transports populaires, composés d'un parc de véhicules, soit conçus pour faire du transport individuel (les « *woro-woros* »), soit destinés au transport en commun de capacité intermédiaire, entre l'autobus et la voiture particulière. Ces minibus subissent néanmoins des aménagements pour adapter le véhicule à une demande mixte en voyageurs et en colis volumineux (les « *gbakas* »). Leur capacité peut varier entre 14 et 18 places, voire 32 places. Ils jouent désormais le rôle de guide de l'urbanisation dans ces secteurs, y compris à Cocody. Les « *woro-woros* » et les « *gbakas* » permettent ainsi de décroiser certains compartiments de l'espace urbain par le biais des lignes régulières entre les quartiers périphériques et les quartiers centre (Aloko, 2002).

1 – Un nouveau rôle dans l'expansion et la densification de la périphérie

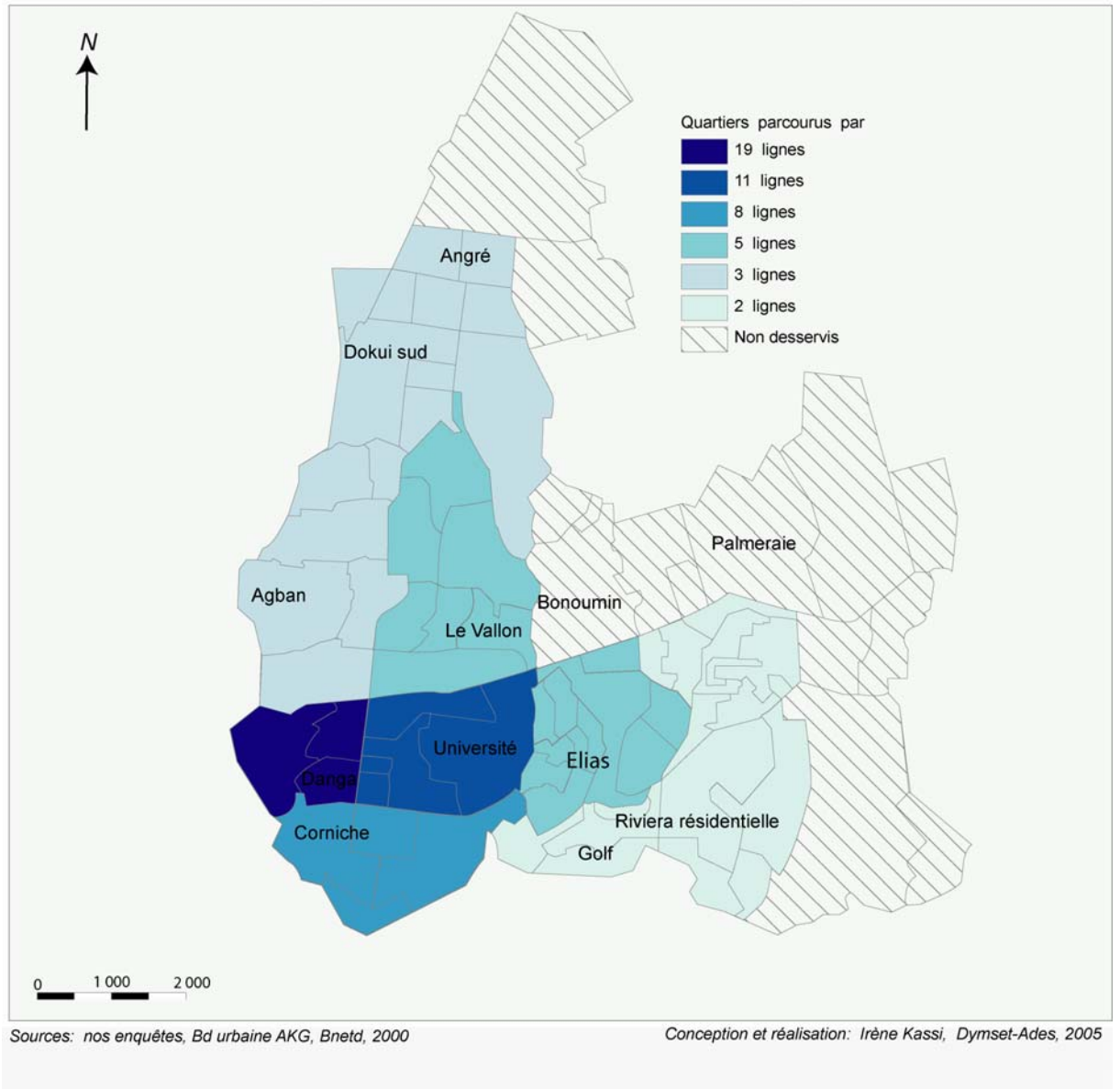
On assiste à un renforcement du processus d'étalement de l'agglomération et à une influence grandissante des prestataires des transports populaires, qui profitent de l'essor de leur activité pour s'imposer progressivement comme des acteurs urbains incontournables. Ces quartiers lointains et sous-urbanisés ont été dès leur origine confrontés aux problèmes de transport auxquels les pouvoirs publics n'ont pas pu apporter de réponse adéquate, quand bien même ils aient pu développer pendant les périodes précédentes (avant 1990) un bon niveau de desserte de l'espace urbain. Les réponses

spontanées fournies par les populations ont été perçues comme des palliatifs. Très vite ces régulations informelles vont être indispensables voire inéluctables pour l'intégration de ces quartiers à l'ensemble urbain. Cependant, la mauvaise conjoncture de la ville et la mise en œuvre de stratégies de survie par les citoyens ont permis leur développement, mais également une nouvelle spatialisation de ces transports dans les quartiers dévolus aux autobus et même dans le centre des affaires.

L'analyse du développement actuel d'Abidjan illustre la nouvelle articulation entre transports populaires et dynamiques spatiales. La croissance urbaine actuelle est le résultat d'un nouveau type de relations entre les divers acteurs sociaux qui modèlent l'espace urbain, dans un contexte où la pression démographique impose de nouveaux choix en matière de transport. Pour leur part, au fur et à mesure que ce processus d'étalement urbain progresse, les services populaires se développent. Les lignes communales se multiplient et viennent chercher leurs passagers dans les secteurs reculés pour les acheminer vers les centres communaux, où d'autres prennent le relais vers le centre ville. Les autobus ne participent plus de manière significative à la progression du front urbain. Sans les taxis collectifs et les minibus, cette absence totale des autobus aurait enclavé ces espaces.

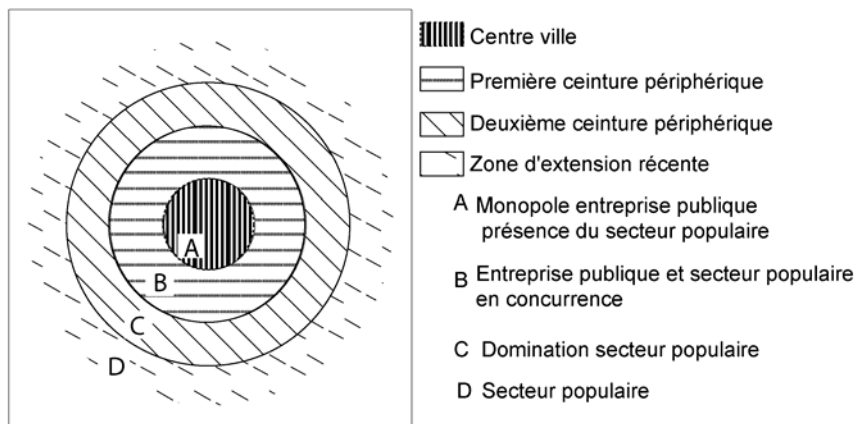
Le rôle de ces moyens de locomotion ne peut être soustrait du processus d'urbanisation. Ils interviennent dans des quartiers partiellement urbanisés où leur arrivée peut permettre d'accélérer l'occupation humaine. Sur ce point, cette offre a également permis de densifier des quartiers précaires à Yopougon, Abobo, et même Koumassi, Port-Bouët, etc., mais aussi des quartiers formels de Cocody comme la Palmeraie où les services populaires continuent de jouer ce rôle malgré sa densification. Pourtant, au-delà d'un certain seuil de taille et de population, le recours à un mode de transport de masse est quasiment indispensable.

Carte 16 - REPARTITION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LES QUARTIERS DE COCODY



Ces nouvelles zones résidentielles sont quasiment absentes de la carte de couverture de l'espace urbain par les services publics. On observe une inégale répartition des lignes de bus à mesure qu'on s'éloigne des espaces-centres. Cette situation est bien illustrée à Cocody où l'urbanisation s'est révélée particulièrement dynamique ces dernières années (**carte 16**). Jusqu'en 2000, ces zones d'extension récente étaient principalement desservies par les transports populaires (**figure 1**).

Figure 1 - Modèle d'organisation des transports



Ce modèle n'exclut pas les difficultés de transport dans les quartiers centraux. Ils sont entièrement intégrés au réseau mais la crise des transports n'épargne aucun secteur de l'agglomération. Dans les quartiers où le monopole est détenu par les autobus, les lignes de desserte existent, cependant le service est insuffisant, d'où la coexistence des modes formels et populaires. Cette hiérarchie des modes de transport est aussi une hiérarchie sociale (Meier, 1975, 1977), qui montre qu'à l'intérieur du système spatial et socio-économique de la ville, les transports des deux types débordent des sous-systèmes moderne et « *transitionnel* » auxquels ils se rattachent structurellement (Bugnicourt, 1981). Les circuits de bus couvrent les centres des villes qui abritent une population plus solvable, les taxis collectifs et les minibus la périphérie où se localisent les citoyens les plus défavorisés. Ce schéma est sensiblement modifié à cause de la crise économique, avec une profonde mutation aux niveaux social, économique et spatial. Cette structure opposée est exagérée par les représentations : aujourd'hui, malgré leur séparation physique et fonctionnelle, les quartiers sont occupés par des populations de statut social relativement homogène et le système populaire se spatialise à l'ensemble de la ville y compris dans les espaces-centres.

La fonction des transports populaires a favorisé une urbanisation lâche dans les quartiers formels. Le rôle des moyens de transport collectifs de faible capacité ou individuels est reconnu dans l'urbanisation diffuse. Ces modes ouvrent beaucoup d'espace à l'urbanisation. Dans les quartiers formels de création récente, c'est la régulation assurée par les transports populaires qui permet d'établir le trait d'union avec l'aire centrale, en attendant que la desserte soit effectuée par les autobus.

De même, dans les quartiers précaires et moins favorisés, tout comme dans les villages périurbains, ces transports assurent la continuité de ces espaces suburbains avec la ville. Par leur efficacité géographique, ils accompagnent le processus d'étalement. Toutefois, la régulation assurée par ces moyens de locomotion dans la desserte des quartiers excentrés ne suscite presque aucune valorisation foncière notable, car ils s'insèrent dans des secteurs préalablement urbanisés et occupés en majorité par des populations très modestes et parfois défavorisées.

2 – Les atouts du secteur privé dans le nouveau contexte urbain

Les transports populaires sont les modes collectifs qui profitent le mieux des transformations que connaît Abidjan depuis 1990. A cette époque, ils commencent à capter la majorité de la demande et s'organisent pour dominer le secteur des transports urbains. Ils bénéficient d'atouts indéniables qui, dans un contexte social, politique et économique leur est particulièrement favorable. Ils domptent tout le territoire urbain grâce à la défaillance des autobus, mais aussi grâce au développement de certains secteurs d'activité récents, comme les importations de véhicules usagés. L'impact sur la dynamique de ce secteur est réel car l'évolution de l'importation des véhicules d'occasion a coïncidé avec celle des transports populaires, aussi bien à Abidjan que dans les autres villes subsahariennes. Cette situation illustre le processus de mondialisation en cours, qui touche significativement les métropoles africaines à travers leur transport (voir chapitre 7). La dépendance technologique de l'Afrique s'exprime clairement à travers ces importations, qui permettent de comprendre et d'expliquer en partie ce phénomène des transports populaires. Parfois le local ne peut être compris que par des références incessantes au global et vice versa.

Hormis la facilité d'acquisition du matériel, l'abondance de la main d'œuvre à bon marché constitue également un atout pour le secteur. La progression du chômage consécutive aux nombreux licenciements et à la régression drastique de l'offre d'emploi moderne, et la lutte pour la survie d'un grand nombre de la population ont permis d'alimenter abondamment le secteur en main d'œuvre. Ainsi l'expérience d'Abidjan est un cas de figure intéressant d'une déréglementation des transports collectifs urbains forcée par la crise. Ces modes de transports constituent une réponse spontanée à une offre inadaptée aux besoins de la population et à l'évolution de la ville. Comment ont-ils percé le marché des transports urbains ? Quels sont leurs modes de fonctionnement ?

III – De la nécessité des transports populaires

Grâce à leur efficacité à l'intérieur des communes, ils ont conquis d'immenses territoires et dominé le marché des transports urbains. Cette notoriété leur a valu plus tard de s'établir sur les lignes interurbaines. Les réseaux des transports populaires répondent à des logiques spécifiques d'exploitation, différentes sous plusieurs aspects des réseaux de transport conventionnel. Les modes d'insertion spatiale, le fonctionnement, la nature des liens contractuels entre les intervenants professionnels, etc. sont assez spécifiques. Démentant les opinions qui affirment leur incapacité, ces transports séduisent par leur efficacité, leur dynamisme et leur capacité d'adaptation aux structures urbaines. En intégrant dans leur schéma de fonctionnement des nœuds et des lignes, ils ont pu former des liaisons réticulaires qui maillent l'espace urbain. Ils contredisent ainsi l'idée selon laquelle les autobus représentent le meilleur système de transport collectif urbain.

Comment ces réseaux s'insèrent-ils dans la ville ? Nous nous efforcerons de répondre à cette interrogation en décrivant les réseaux des transports populaires conformément à leurs modalités de fonctionnement. Il s'agit en premier lieu d'examiner la structure des lignes des taxis collectifs et des minibus, ainsi que leur fonctionnement à l'intérieur des communes. Ensuite nous verrons les régulations de l'offre assurées par ces moyens de transport sur les lignes intercommunales.

1 – Les réseaux de quartier : une présence indispensable pour le bon fonctionnement des communes

Aborder la problématique des régulations des transports populaires nous amène à évoluer entre deux échelles spatiales : le local concerne les réseaux de communes ou de quartiers et l'urbain, les réseaux de lignes intercommunales à une échelle plus importante. La formation des réseaux à l'intérieur des communes résulte directement des besoins de déplacement interne, exprimés par les populations des zones périphériques. Ce sont les chauffeurs des taxis collectifs qui ont eu l'initiative de développer un petit réseau de lignes à l'intérieur des quartiers périphériques, entre les zones d'habitation et les principaux équipements socio-collectifs. Les principales destinations des passagers étaient les marchés et les centres hospitaliers. Plus tard, d'autres besoins nécessitant un déplacement motorisé vont naître avec la croissance de ces zones. Les minibus dont la desserte se limitait aux liaisons périphérie/centre-ville vont pénétrer ce marché pour apporter un complément de service sur quelques itinéraires. Les artisans chauffeurs vont progressivement se multiplier et ainsi, va naître la

filière des transports dits « *informels* » que nous qualifions de populaires par rapport à l'espace dans lequel ils ont pris forme. Toute une hiérarchie d'acteurs professionnels va se constituer autour de cette activité lucrative, qui fait l'objet de multiples spéculations et de pratiques illicites, voire de corruption et même auprès des intervenants extérieurs qui tentent de réguler l'activité.

Pour les habitants des secteurs périphériques, comme pour la majorité des citoyens, l'exercice d'une activité professionnelle n'est possible que grâce aux transports collectifs. Pour illustrer ce propos, on peut se référer à ce qu'écrivait Jacques Bugnicourt (1980). Ils sont indispensables pour recevoir et répartir les vivres et autres produits agricoles provenant de la campagne. Ils permettent d'acheminer les salariés réguliers vers les usines, les ateliers, les commerces ou les bureaux, les « *petits métiers* » vers les lieux où ils trouvent leur matières premières et leur clientèle ; et les demandeurs d'emploi vers les zones du centre-ville ou vers les usines où ils espèrent se faire embaucher.

Les taxis collectifs ont su adapter leur offre à l'intérieur des communes où l'évolution des activités a engendré mécaniquement celle des déplacements intracommunaux. Comme en témoigne la structure de la demande en transport en 1995, la majorité des déplacements reste interne à la commune : 63% sont effectués au sein du territoire communal à Abobo, 62% à Yopougon (DCGTX, 1995). Cette demande potentielle est celle qui compose une bonne part de l'offre des secteurs populaires. La configuration de la structure des mouvements alternatifs (domicile-travail et inversement) qui subit des transformations dues à la déconcentration progressive des emplois modernes et surtout la prolifération de multiples formes d'activités non structurées à l'intérieur des quartiers, permet de comprendre l'une des causes profondes du développement des transports populaires dans les communes.

Elles témoignent de leur capacité à fournir de l'emploi à une frange de leur population. Aujourd'hui, malgré la forte prédominance des déplacements intercommunaux, on ne peut nier l'ampleur des mouvements à l'intérieur des communes. Cette forte mobilité est très souvent négligée, voire ignorée dans les études de mobilité. Outre les déplacements motivés par le travail, les mouvements intracommunaux pour des motifs d'achats, d'école etc., sont tout aussi importants en terme de volume. Ces flux internes non satisfaits par les autobus ont nécessité les régulations des transports populaires. Ils jouent le rôle de palliatif à l'intérieur des communes, pour lesquelles ils ont obtenu une autorisation en bonne et due forme. Limités spatialement à quelques-unes, l'accroissement démographique et l'extension spatiale de certaines, Cocody par exemple, ont créé de nouveaux besoins

de mobilité qui ont imposé d'autres alternatives de transports insatisfaits par la rigidité ou les coûts élevés de l'offre des services conventionnels (Aloko, 2001). A partir de 1990, avec la chute drastique de l'offre de transport d'autobus, le recours généralisé aux « *woro-woros* » pour la desserte à l'intérieur des communes s'est emparé du reste de la ville, à l'exception de Plateau et de Treichville. Ces transports ont été réprimés dans un premier temps par les autorités publiques, avant d'être finalement autorisés à partir de 1995. Avec la libéralisation des transports urbains, on va assister à une véritable invasion des taxis collectifs.

Dans les quartiers, les lignes des transports populaires constituent des réseaux de rabattement les reliant entre eux et assurant une desserte plus fine de l'espace. Ces réseaux sont les plus flexibles au niveau des dessertes. Ils sont principalement composés de taxis collectifs avec une exception à la périphérie où les minibus opèrent. La desserte se fait à partir des gares relais, desquelles divergent les lignes vers les quartiers. Ils sont de loin les plus efficaces. Leur quasi « *ubiquité* » et leur coût relativement moindre sur certains itinéraires, par rapport aux autres modes, sont autant d'avantages qu'ils procurent. La configuration de ces réseaux épouse dans les détails celle de la voirie communale. Or, le réseau des lignes d'autobus est tributaire de la voirie revêtue qui est insuffisante. De nombreuses voies de circulation non bitumées à l'intérieur des quartiers ne permettent pas aux bus de sortir de la voirie aménagée. Ces blocages infrastructurels ne sont en rien une entrave au développement des taxis collectifs, capables d'atteindre les secteurs les plus reculés. Cette organisation spatiale des taxis communaux reflète l'image d'un système en phase avec son cadre d'évolution. Les réseaux et les nœuds de ces transports calquent ceux de la commune pour assurer une bonne complémentarité entre les différentes composantes de l'espace (Aloko, 2001). C'est une desserte qui a pour avantage de rapprocher les citoyens des équipements socio-collectifs et des pôles d'activités qui leur sont destinés.

- *Le fonctionnement des réseaux*

Les taxis collectifs sont organisés suivant deux modes : circuler à l'intérieur du périmètre communal à la recherche de clients postés aux abords des routes (mode « *rotation* »), ou organiser la desserte à partir d'un point fixe ou d'une gare (mode « *linéaire* »). La mauvaise réglementation du secteur laisse libre cours aux chauffeurs d'organiser leurs activités selon leur bon vouloir. Leur présence quasi permanente sur les voies de circulation perturbe le trafic routier, comme on a pu le constater à Yopougon où se combinent ces deux formes d'organisation, avec une prédominance du mode « *rotation* ».

Dans cette commune où les transports populaires se sont particulièrement développés, les points de chargement ou gares jouent moins leur fonction d'organisation des lignes de desserte et *d'espace support* pour les transports. Les gares spontanées se sont multipliées, concentrées pour la plupart dans quatre zones principales : Gabriel gare, Siporex, St André et Niangon (**carte 17**). Ces lieux représentent des nœuds focaux dans la structuration de l'espace communal, de par la très forte concentration des activités et des hommes. Le caractère spontané de cette activité a développé chez les usagers une liberté de monter et de descendre à n'importe quel endroit. Le succès du secteur privé tient également à l'absence de toutes ces contraintes spatiales. En choisissant cette forme d'organisation, ils se soustraient surtout au paiement de la taxe forfaitaire qu'imposent les syndicats dans les gares. La progression des réseaux mafieux, qui soumettent les chauffeurs au paiement obligatoire de taxes semble être la raison principale de ce choix de desserte. En fuyant les gares ceux-ci cherchent à se libérer des contraintes qu'imposent les syndicats aussi bien financier que physique (la violence). Si les gares spontanées se multiplient c'est parce qu'elles sont à chaque fois abandonnées par des chauffeurs qui s'établissent sur d'autres sites qui n'échappent pas non plus à ces pratiques une fois que les lieux se développent. Ainsi, pour nombre de chauffeurs, la solution se trouve dans la rotation qui entraîne aussi un manque à gagner, du fait des voyages à vide.

La **carte 17** simplifie ce réseau, beaucoup plus complexe dans la réalité, à cause du mode « *rotation* » qui n'exige pas d'itinéraires fixes. Si la destination est connue à l'avance, dans ce système de desserte, l'itinéraire est toujours aléatoire. Les chauffeurs n'hésitent pas à modifier leur trajectoire, pour un seul passager ou pour le contournement d'un poste de contrôle. Dans ces conditions, il est difficile voire impossible de dessiner une carte de la géographie des transports populaires dans cette commune, ou ailleurs, qui représente la réalité quotidienne, à moins de présenter le réseau viaire comme tel. Les lignes s'emboîtent les unes avec les autres sur les mêmes voies de circulations.

Carte 17 - RESEAUX DE TRANSPORTS POPULAIRES A YOPOUGON



Le mode linéaire impose un système de tour de rôle ponctué de pauses, qui conduit à des pertes de temps et d'argent pour les chauffeurs, sans compter les taxes à verser aux organisations syndicales.

Dans l'ensemble, ces modes de desserte permettent une meilleure mobilité de la population yopougonaïse. Les « woro-woros » assurent un bon niveau de desserte de l'espace grâce à leur grande

capacité d'adaptation au marché. Leur réseau de lignes suit à maints endroits celui de la SOTRA et fournit par la même occasion une offre substantielle aux usagers des transports en commun. Ce réseau formé d'environ 45 lignes structure l'espace urbain communal concentré sur l'artère principale (**carte 18**). Cet axe Nord-Sud est le plus fréquenté de la commune où se localisent, en dehors des nombreux petits commerces « *informels* », la plupart des services modernes : 2 agences bancaires, 4 pharmacies, 5 stations services, 3 cinémas, etc.

Carte 18 - RESEAUX DE TRANSPORT FORMAL ET POPULAIRE A YOPOUGON



Source: BNETD/CCT, 1998. SOTRA, 2005; enquêtes personnelles, 2005

Conception et réalisation: Irène Kassl, ADES-DYMSET







- | | |
|--|---|
|  Axes structurants |  Woro-woro |
|  Voirie revêtue |  Gbaka |
|  Voirie non revêtue |  SOTRA |

Tableau 5 – Le réseau de lignes des taxis collectifs à Yopougon

Origine	Destination	Tarif	Nature des lignes
Carrefour hôpital	Zone industrielle	150	Lignes intracommunales
Carrefour hôpital	Niangon-Maroc	250	
Siporex	Ananeraie-Maroc	250	
Siporex	Toit Rouge	250	
Siporex	Camp Militaire	250	
Siporex	Kouté	250	
Siporex	Km 17 Adiopo-Doumé	250	
Terminus 40	Abobo-Doumé	250	
Terminus 40	Toit Rouge	250	
Terminus 40	Camp Militaire	250	
Toit Rouge	Abobo-Doumé	250	
Mossikro	Abobo-Doumé	250	
Gabriel Gare	Mossikro	250	
Gabriel Gare	Nouveau Quartier	250	
Gabriel Gare	Zone industrielle	200	
Gabriel Gare	Andokoi	250	
Gabriel Gare	Zone industrielle-Micao	200	
St André	Ninagon sud à gauche	250	
St André	Niangon	250	
St André (Score)	Sideci	250	
St André (Score)	Nouveau Quartier	250	
St André (Score)	Toit Rouge	250	
St André (Score)	Camp Militaire	250	
St André (pâtisserie)	Niangon-Maroc	250	
Niangon à gauche	Lokoa	100	
Poste	Toit Rouge	250	
Poste	Nouveau Quartier	250	
Poste	Camp Militaire	250	
Poste	Kouté	250	
Poste	Niangon	250	
Station Total (Keneya)	Ananeraie-Maroc	250	
Sapeur pompier	Abobo-Doumé, Kowet	250	
Marché Sicogi	Toit Rouge	250	
Marché Sicogi	Niangon	250	
Pharmacie Bel air	Toit Rouge, N. Quartier	250	
Sideci palais de justice	Béago	100	
Niangon sud à gauche	Azito	100	
Banco II	Andokoi, Z. Industrielle	250	
Lavage	Treichville	600	Lignes intercommunales
Lavage	Cocody St Jean	500	
Lavage	Deux-Plateaux	700	
Lavage	Koumassi	700	
Lavage	Marcory	600	
Lavage	Port-Bouët	800	
Lavage	Plateau	500	

Source : Nos enquêtes, 2005

Au total, 38 lignes de taxis collectifs et 8 lignes de « *gbakas* » innervent tous les quartiers, vieux tissu urbain ou nouvelle extension. Aucun espace n'échappe aux toiles tissées par le réseau de desserte des « *woro-woros* » et des « *gbakas* » comparé aux 13 lignes d'autobus.

Ces transports jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement de Yopougon avec près de 700 000 voyages/jour (Yéo, AGETU, 2005). Ce chiffre montre l'ampleur de l'activité et la part de l'offre assurée par le secteur populaire. L'évolution rapide du parc dans cette commune (4000 en 2003 [nos enquêtes] et 5000 en 2005 [Yéo, AGETU, 2005]) témoigne de l'essor des transports populaires. Ils jouent un rôle décisif dans les processus de conformation des espaces, favorisent l'expansion des quartiers et permettent de faire lien entre les trames d'habitation et les espaces d'activités, d'équipements et de services. Les régulations assurées se caractérisent également par la création d'un réseau de lignes urbaines. Si la demande en transport des populations à l'intérieur des communes a trouvé une réponse à travers les lignes intracommunales, l'insuffisance de la desserte des autobus entre les communes va favoriser l'implantation de lignes intercommunales de taxis collectifs.

2 – Le réseau de lignes structurantes ou intercommunales

Il est composé d'un ensemble de lignes de longue distance, assurant indûment des dessertes entre les communes sur des axes à fort trafic. Du fait de la concurrence faite aux moyens conventionnels (bus, taxis compteurs), cette forme de desserte n'est pas autorisée. En effet, les taxis intercommunaux opèrent sur l'ensemble du périmètre dévolu aux autobus par la loi. Toutefois, il subsiste un flou sur ce monopole qui est maintenu sur les lignes urbaines malgré la libéralisation des transports urbains. Dans le contexte de concurrence, on suppose une liberté pour le secteur privé d'entreprendre sur l'ensemble du territoire. Mais le secteur privé, non structuré dans le cas étudié, permet aux pouvoirs publics de continuer de faire jouer ce monopole. De ce fait, toutes les activités de transport qui s'exercent entre les communes, en dehors des autobus et des taxis compteurs, sont proscrites. Mais l'ampleur de la demande en transport, la corruption des services de contrôle et les revenus tirés de ces activités autorisées par certaines collectivités locales, permettent à cette forme de desserte de subsister et d'être tout aussi dynamique.

La configuration du réseau des taxis collectifs intercommunaux s'adapte aux voies structurantes, principalement les boulevards et les voies rapides. Associée à la régularité de ce service, elle constitue

un critère de choix pour les usagers. C'est un réseau assez lâche avec de nombreux points de chute disséminés à travers la ville, chaque destination ayant une tête de ligne précise (**carte 24**). Contrairement aux réseaux communaux, ce schéma de liaison est plus ou moins rigide, avec des itinéraires fixes et directs. Comment fonctionne-t-il ? Nous ferons auparavant un bref aperçu historique sur l'origine du réseau de lignes structurantes ou intercommunales.

a – De la nécessité des lignes structurantes ou intercommunales

C'est à Adjamé que sont apparues les premières lignes intercommunales de taxis collectifs. Pôle incontournable du système des transports urbains à Abidjan, Adjamé est une zone de transit, qui accueille la majorité des périurbains travaillant dans les grandes zones d'emplois du sud. Les autobus qui assurent la liaison entre la périphérie et le centre-ville ont généralement un arrêt obligatoire à la gare SOTRA de la commune. De même, les minibus ne pouvant aller au-delà déposent leurs passagers. Seuls les autobus ont en charge d'assurer leur correspondance vers les destinations extérieures. Ces derniers étant en nombre insuffisant, les minibus ont tenté de pallier ce manque en établissant une liaison avec le Plateau. Cette première tentative a échoué. Les chauffeurs ont été violemment réprimés. Quelques conducteurs de « *woro-woros* » banalisés ont pris l'initiative de créer une ligne de desserte. La demande sans cesse croissante a généré d'autres lignes intercommunales. Au fil du temps, le phénomène a pris de l'ampleur et s'est répandu à l'ensemble de la ville. Le **tableau 6** retrace l'évolution chronologique des lignes intercommunales.

Tableau 6 – Evolution de la création des lignes intercommunales

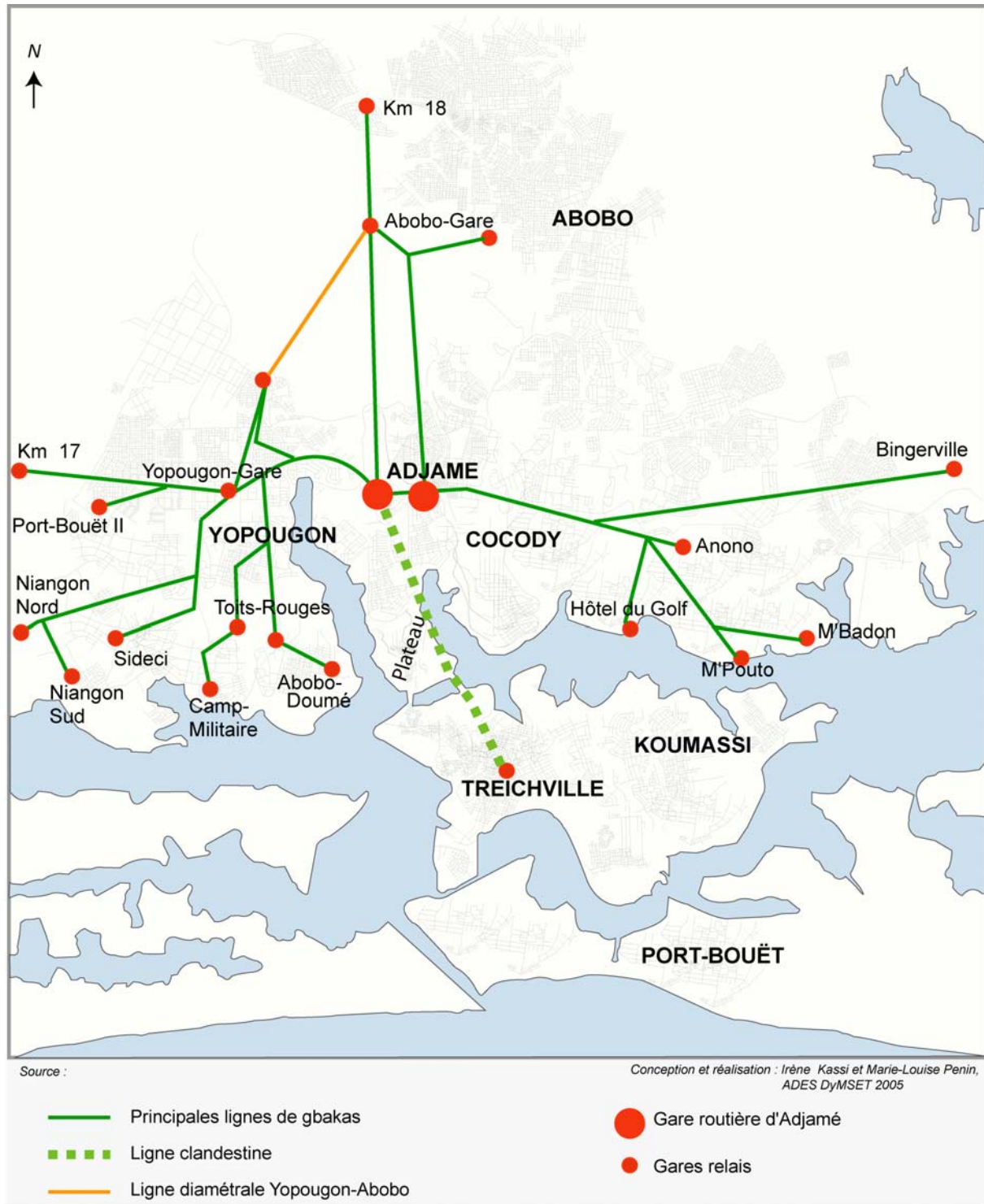
Communes	Adjamé	Abobo	Marcory	Plateau	Yopougnor	Treichville
Année	1993	1994	1996	1996	1997	2000

Source : Nos enquêtes, 2003

Par leur desserte, ces taxis collectifs intercommunaux ont su épouser les besoins de mobilité de la population et représentent un instrument important de gestion de l'espace, de la distance et du temps. En 2001, à Cocody, 425 véhicules répartis sur les six lignes intercommunales assuraient un trafic quotidien d'environ 24 550 voyages correspondant à 98 200 places offertes sur l'ensemble de ce réseau (N'gbala, 2001).

Si les « gbakas » ont été réprimés au Plateau, la municipalité a été beaucoup plus laxiste à Treichville. Une ligne régulière a été établie avec Adjamé en 2000.

Carte 19 – RESEAU DE LIGNES « GBAKAS »



Le réseau de lignes « *gbakas* » se répartit à partir de deux pôles majeurs à Adjamé, vers les zones périphériques de l'agglomération (**carte 19**). La ligne clandestine vers Treichville ne serait pas la seule dans les quartiers sud. Cependant, l'accès des autres communes est plus difficile du fait des innombrables postes de contrôles des forces de l'ordre.

b – Les « woro-woros » et la nouvelle structuration des lignes de desserte

L'avènement des « *woro-woros* » intercommunaux semble induire progressivement un changement dans la structure des déplacements des Abidjanais. Ils permettent de contourner Adjamé et Plateau vers lesquels convergeaient traditionnellement les transports collectifs. Ces pôles majeurs constituaient des nœuds incontournables dans les liaisons nord-sud, allongeant les distances et les temps de parcours. L'émergence de cette forme de desserte montre qu'il faut peut-être rompre avec la tradition qui veut que les lignes d'autobus aboutissent et partent systématiquement des gares routières de la SOTRA d'Adjamé et du Plateau pour les liaisons nord-sud. Le besoin pour les usagers des transports en commun de se déplacer rapidement se traduit par l'essor des « *woro-woros* » intercommunaux. Aucun mode de transport collectif n'a développé auparavant une desserte directe partant de l'extrême nord de la ville jusqu'à l'extrême sud.

La SOTRA pourrait exploiter davantage ces nouveaux marchés qui se développent et semblent améliorer significativement les conditions de mobilité des citoyens. Elle pourrait multiplier ces lignes spéciales entre Port-Bouët, l'île de Petit-Bassam et les communes du nord, comme la ligne spéciale 72, qui relie le Dépôt SOTRA d'Abobo à la gare de Bassam à Treichville. En développant ces lignes, elle permettra de contourner les quartiers centraux du Plateau et d'Adjamé où l'embouteillage des voies de circulation est l'un des plus importants. Ce serait une bonne stratégie pour lutter contre le phénomène des « *woro-woros* » intercommunaux jugés illicites.

c – le fonctionnement des lignes intercommunales

L'exploitation des taxis collectifs intercommunaux présente très peu de différences avec les taxis développés à l'intérieur des communes. Hormis la structure des lignes qui s'organise entre deux espaces communaux, les logiques de leur implantation et de leur développement sont tout aussi identiques. Les têtes de lignes du service intercommunal ont tendance à s'installer aux intersections des axes routiers majeurs, alors que celles des taxis communaux sont localisées sur les voies

secondaires, à proximité des quartiers d'habitations. L'implantation de ces lignes est assez récente et a connu un essor fulgurant ces dernières années. La compétition pour la clientèle et l'arrivée régulière de nouveaux entrants contribuent au développement de cette activité dont le parc banalisé rend difficile le contrôle par les autorités qui interdisent ce type de desserte, à la différence des taxis communaux qui ont une couleur particulière selon les communes.

Conclusion

Les transports collectifs conventionnels ont été un instrument privilégié de l'extension spatiale. Ils ont été le troisième moyen d'action de la puissance publique après les infrastructures et le logement. L'utilisation des autobus a permis l'extension de l'espace urbain vers les zones périphériques jusque-là tenues à l'écart de l'urbanisation. Le rôle des autobus dans le processus d'urbanisation des secteurs périphériques présente des singularités notables au regard des articulations que nous avons observées dans l'agglomération abidjanaise. La fonction transport n'a pas été ignorée par la puissance publique qui lui a conférée une mission relativement adaptée aux objectifs contenus dans son projet urbain. Cette intervention visait à intégrer ces banlieues à la dynamique urbaine. En fait, le rôle des transports conventionnels, certes important, ne fut qu'approximatif et avec des inégalités, suivant l'espace et le type d'urbanisation. L'expansion permanente de l'espace urbain a accentué les inégalités entre les quartiers centre et les quartiers périphériques. Le réseau d'autobus s'adapte de moins en moins à l'évolution spatiale.

Depuis plus d'une décennie, les transports populaires assurent la fonction d'intégration des espaces périphériques à l'ensemble urbain. Dans un contexte qui leur est particulièrement favorable, ces transports ont su profiter des insuffisances des autobus pour pénétrer davantage les quartiers lointains et assurer un complément de service indispensable sur les liaisons périphérie – centre-ville, sans oublier une extension en dehors de ces zones. Cette urbanisation accélérée vers la périphérie a eu pour conséquence immédiate et visible le développement des transports populaires. Ces transports considérés comme une offre utilisant les méthodes archaïques, une offre jugée *a priori* déficitaire et encombrante, s'affirment par la nécessité de leur existence pour la mobilité urbaine. Face aux difficultés des autobus, les transports populaires vont s'avérer indispensables et s'étendre à l'ensemble de la ville. Nous verrons dans le chapitre suivant l'impact des changements des principes gestionnaires.

CHAPITRE 3

CHANGEMENTS DES PRINCIPES GESTIONNAIRES

La configuration actuelle des transports urbains à Abidjan est également le fait des changements opérés dans les principes gestionnaires. La politique de décentralisation, en l'occurrence la communalisation, et la politique d'ajustement sectoriel des transports en Côte d'Ivoire (PAST-CI), ont fortement modifié le système des transports collectifs. A travers les compétences que l'Etat leur a transférées, les communes deviennent désormais des gestionnaires des transports collectifs. Leurs compétences se limitent à la gestion des taxis collectifs sur leur territoire, dans le but de les canaliser et de les contrôler mais aussi dans un souci d'une meilleure mobilité des habitants. Ce transfert de compétences a permis de développer les transports populaires désormais autorisés à circuler à l'intérieur des communes. La reconnaissance officielle qui leur est faite va favoriser l'arrivée de nombreux entrepreneurs dans le secteur.

Cette forte émergence des transports populaires est aussi le fait de la libéralisation des transports urbains intervenue à partir de 1990. Le secteur des transports a été frappé de plein fouet par l'apparition puis l'aggravation de cette crise économique. Il s'ensuit une dégradation des infrastructures et de la qualité du service. Cette situation, à laquelle s'ajoute le besoin d'acquiescer de nouvelles sources de financement pour la réalisation de travaux d'infrastructures et d'équipements, ont amené les autorités à mettre en place, sous la contrainte des bailleurs de fonds, un programme de restructuration institutionnelle qui devrait permettre, à terme, la définition d'une politique intégrée des transports urbains. Toutefois, l'absence de ressources financières, l'insuffisance de planification et de réglementation expliquent la multiplicité des gestionnaires du secteur. Il se pose la question de la capacité des pouvoirs centraux et décentralisés à combiner modèles importés d'organisation des transports et pratiques locales. Ce chapitre s'articule autour de trois points principaux : l'implication de la politique de décentralisation dans le système des transports urbains, le rôle d'arbitrage de l'Etat face à l'effervescence de ces activités et les changements induits par les programmes d'ajustement sectoriel des transports en Côte d'Ivoire.

I – La politique de décentralisation municipale et la gestion des transports collectifs

La décentralisation qui transfère les compétences des transports urbains aux collectivités locales a transformé profondément le paysage institutionnel. Pour un meilleur fonctionnement et la garantie d'une certaine autonomie, toutes les compétences exercées par l'Etat et son administration décentralisée sont théoriquement transférées aux communes. Ce transfert des compétences aux collectivités locales est inefficace dans bien de domaines. Cette communalisation est à peine amorcée que les mairies sont rapidement confrontées à une crise fonctionnelle durable (Ori, 1997). Le désengagement de l'Etat de la gestion des affaires locales est également financier, si bien que les autorités locales ont dû assumer des charges croissantes en matière de services publics sans en avoir les moyens financiers (Bredeloup, 2004). Nombre d'entre elles éprouvent d'énormes difficultés à fournir les services nécessaires aux besoins de leurs habitants. Au-delà de la carence de l'Etat, cette crise tient également aux contraintes inhérentes aux communes elles-mêmes, surtout, l'absence de dynamisme dans la mobilisation des ressources locales, l'inefficacité des services techniques, le manque de développement de l'intercommunalité, ainsi qu'un environnement politique, économique et social peu favorable. Il s'ensuit des contraintes à la fois techniques, structurelles et financières qui fragilisent l'expérimentation d'une gestion plus rapprochée des collectivités locales.

Des compétences ont été conférées aux communes afin d'y organiser le transport. Qu'en est-il véritablement ? Il s'agira dans ce travail d'étudier le rôle joué par les autorités municipales dans la gestion des transports populaires.

1 – Le transfert de compétences dans le domaine des transports

La centralisation des pouvoirs de décision à la seule instance étatique a montré ses limites quant à la gestion des structures urbaines. De ce fait, les politiques d'ajustement structurel ont été accompagnées par un discours sur la décentralisation prônant la doctrine du « *moins d'Etat* », avec les principes suivants : un développement urbain efficace passant par des systèmes forts d'administration locale ; la décentralisation permettant de créer de bonnes perspectives de participation populaires ; les administrations locales suppléant les défaillances de l'urbanisme officiel. La décentralisation est censée donner un nouveau souffle au développement local, en libérant et en mobilisant les énergies à la base. L'échelon municipal est perçu comme étant à même de mobiliser les initiatives locales privées, de répondre aux besoins des citoyens, de gérer les services publics et, en contrepartie, de percevoir des ressources supplémentaires auprès des populations. Au bout du compte, les

administrations locales vont échouer à accompagner les recompositions du paysage économique et social, à prendre le relais d'une certaine forme de régulation économique et sociale (Le Bris, 2003).

Cette décentralisation n'est en aucun point comparable à celle rencontrée dans les pays du nord. En France, « *la décentralisation était synonyme de modernisation de l'Etat et d'approfondissement de la démocratie. Il s'agissait alors d'organiser une meilleure répartition des compétences entre le « centre » et la « périphérie » politiques, en confiant de nouvelles missions aux collectivités locales et en raccourcissant les délais de décisions* » (Ohnet, 2003). Les textes de loi ivoiriens dans ce domaine et dans beaucoup d'autres sont élaborés sur le modèle français, mais toute la difficulté réside dans leurs applications. Les mêmes mots ne recouvrent pas toujours les mêmes réalités. Par exemple, la volonté de maîtriser la croissance de l'espace urbain est souvent bien relative. Dans bien de cas, il s'agit plus de la recherche d'un contrôle politique du territoire que d'une véritable maîtrise de l'urbanisation (Hulbert, 2006).

La politique de communalisation initiée par l'Etat connaîtra un essor à partir de 1980¹². Elle a été véritablement amorcée en 1978, érigeant les dix principaux quartiers d'Abidjan en communes de « *plein exercice* », où le maire est élu par un conseil municipal contrairement aux communes de « *moyen exercice* » jusque-là en vigueur, dirigées par un maire nommé par l'Etat. La compétence en matière des transports urbains découle de la loi de 1980 portant statut de la ville d'Abidjan, qui précise les attributions du maire pour la délivrance des autorisations, l'approbation des tarifs, la perception des redevances relatives à l'exploitation des transports publics dans la ville. La compétence en matière de transports publics était ainsi circonscrite à la seule instance urbaine, notamment au maire de la ville d'Abidjan¹³ habilité à délivrer des autorisations de transport uniquement aux taxis compteurs et exceptionnellement aux taxis collectifs dans la desserte des lignes urbaines. Cette loi trop restrictive, modifiée par la loi 95-6609 du 3 août 1995, élargit désormais les compétences des communes. Les affaires de la ville sont dites d'intérêt urbain lorsqu'elles s'exécutent dans le cadre de deux communes au moins et d'intérêt communal lorsqu'elles sont exercées à l'intérieur d'un périmètre communal. S'appuyant sur cette loi, toutes les communes de la ville, excepté Plateau et Treichville, vont décider de la délivrance d'autorisation de transport pour les taxis communaux, évoluant jusque-là sans aucun

¹² La communalisation avait été initiée depuis le début de la colonisation par la désignation de quelques communes réparties en trois catégories : les communes mixtes, celles de moyen et de plein exercice. Mais c'est à partir de 1980 qu'elle connaîtra un essor fulgurant. La loi n°80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale modifiée par la loi n°85-578 du 29 juillet 1985.

¹³ Au niveau de l'agglomération abidjanaise, un organisme supra-municipal, appelé la « *ville d'Abidjan* » fut créé par la loi de 1978, pour coordonner le développement et fournir certains services d'intérêt régional à la population. Elle changera de statut pour devenir le « *district d'Abidjan* » dirigé par un gouverneur, sous la dernière législation (loi n°2001-478 du 09 août 2001).

statut juridique. Si elle n'a pas été le point de départ de l'émergence des taxis collectifs « *woro-woros* », cette loi a été le début d'une ère nouvelle pour ces activités dans la ville.

Ce cadre conceptuel qui a servi de base à la politique de l'Etat en matière de transports urbains hiérarchise les compétences qui permettent d'établir une distinction entre responsabilités urbaines et communales. Le district intervient pour la délivrance des autorisations des transports ne dépassant pas les limites de la ville ou s'opérant entre deux communes, les taxis compteurs et les « *gbakas* » par exemple. Les communes interviennent pour les transports à l'intérieur des limites de leur territoire (les « *woro-woros* » communaux). Ce texte de loi comporte toutefois un vide juridique, particulièrement pour les activités de taxis collectifs entre les communes, d'où la difficulté actuelle de leur statut, voire de leur reconnaissance par les institutions en charge du secteur. Ce type de desserte était exceptionnellement autorisé entre quelques communes : Koumassi, Marcory et Port-Bouët, en son temps par la ville d'Abidjan. Comme les taxis collectifs intercommunaux se sont étendus à toute la ville et qu'ils menacent directement les intérêts de la SOTRA et des taxis compteurs, ceux-ci ont été interdits par les autorités qui cherchent à en éliminer. Des limites d'actions sont imposées par la puissance de ce sous-secteur d'activité et ses nombreux emplois qui contraignent à des concessions. La plupart des communes acceptent de délivrer des autorisations pour ces « *woro-woros* » intercommunaux, empiétant sur les compétences du district qui rend caduque cette reconnaissance des collectivités locales par des contrôles intempestifs sur les lignes de desserte. Ce refus de reconnaître les dessertes intercommunales des taxis collectifs a été entériné par l'AGETU (Agence des transports urbains), récente structure de régulation des transports urbains. Les tensions et mésententes sur les compétences des structures de gestion seront exploitées par les chauffeurs du secteur en maintenant ce type de desserte.

Le rôle des municipalités dans la gestion des transports urbains comportait trois volets jusqu'à la création de l'AGETU :

- La loi de communalisation a attribué aux communes de la ville, l'aménagement et la maintenance des voiries de leur ressort territorial (voies communales), étant donné qu'elles bénéficient d'une autonomie de gestion budgétaire. Cependant, du fait d'un déséquilibre notoire entre l'ampleur des besoins et les maigres budgets municipaux, il leur a été très difficile d'assurer pleinement cette tâche. La ville d'Abidjan, quant à elle, garantissait toutefois un certain niveau d'entretien courant de son réseau de voiries (voies urbaines). La conjonction de la crise politique et de la faiblesse des ressources budgétaires a lourdement pesé sur la maintenance de ce réseau qui s'est dégradé faute d'entretien. Les moyens pour l'aménagement (bitume, réfection de chaussée, etc.) sont très importants en raison de

l'extension du tissu urbain due à la forte croissance démographique. Aussi, l'ampleur des dégradations de la voirie bitumée dans la plupart des communes nécessite de très coûteux programmes de réfection. C'est pourquoi dans la pratique, la réhabilitation des chaussées dans les villes et communes de Côte d'Ivoire continue d'être assurée par l'Etat. L'article 8 du décret de 1984 stipule : « *en attendant la mise en place par la ville d'Abidjan des moyens juridiques, techniques ou financiers nécessaires, les voies et réseaux déclarés d'intérêt urbain par le présent décret continueront à être gérés et entretenus par les services qui ont actuellement la charge et dans les mêmes conditions financières* ».

- L'organisation des transports collectifs est également confiée aux villes et communes. Ce rôle moteur donné à Abidjan s'est concrètement traduit par la mise en œuvre d'un système de taxis collectifs, afin de suppléer les autobus dans les secteurs à forte demande. Par faute de disposition pratique pour l'organisation des transports publics urbains par la ville, l'Etat a continué d'avoir la charge de l'organisation des autobus et minibus. Ces derniers, en raison de la mauvaise gestion du secteur, se sont positionnés sur les lignes urbaines de leur choix sans l'avis de l'administration municipale. De plus, la loi de 1995 accorde des attributions similaires aux dix communes, éparpillant par la même occasion les centres décisionnels. Le développement des « *woro-woros* » s'en est trouvé favorisé. Restent à la ville l'organisation des taxis et le siège au conseil d'administration de la SOTRA qui lui permet de participer officiellement à la politique des transports collectifs conventionnels.

- Enfin, le troisième volet de ce transfert concerne la circulation. La ville d'Abidjan s'accommode des services de la police que la loi lui donne, la Brigade Sabot, pour lutter contre le mauvais stationnement ; la Brigade Taxis pour contrôler la conformité aux textes en vigueur des taxis en circulation ; la création d'un service des Constats Rapides pour lutter contre les embouteillages dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs conventionnels. Il lui incombe également la maintenance des équipements de signalisation horizontale et verticale, l'aménagement de parkings et la participation à l'élaboration d'une politique de lutte contre la pollution par gaz d'échappement des véhicules.

2 – Les enjeux du transfert

Au début des années 1990, les modes de transport populaire voient leur nombre accroître considérablement, de nouveaux itinéraires voient le jour, les clandestins foulent la frontière spatiale qui délimite les territoires et on assiste à l'apparition d'un genre nouveau, les taxis collectifs

intercommunaux ou les « *woro-woros* » intercommunaux. La libéralisation était déjà amorcée sur le terrain et la loi du 3 août 1995 ne faisait qu'entériner une situation déjà existante que doivent maintenant gérer les mairies. La prolifération des transports populaires dans la ville suscitait de nombreuses inquiétudes sur le devenir de l'espace urbain, sur sa transformation et surtout sur un éventuel désordre. Ces transports sont au cœur des enjeux du développement local et ont une place importante dans les réponses à la demande sociale que les pouvoirs locaux se doivent d'honorer. Pour les mairies, c'est un défi important qu'il faut relever et qui engage leurs responsabilités à plusieurs niveaux.

Les enjeux d'un tel transfert sont d'ordres divers et les mairies ne sont pas sans l'ignorer. Ce sont à la fois des enjeux financiers, urbanistiques, environnementaux et sociaux qui engagent désormais leur responsabilité. Des aménagements doivent être effectués pour canaliser ces activités afin de garantir un ordre spatial et environnemental. Par ce transfert, l'Etat entendait également profiter de cette activité très lucrative qui peut garantir aux trésoreries locales des revenus qui font cruellement défaut. Les collectivités locales, fragilisées par le manque de ressource financière, vont accorder un point d'honneur à l'aspect pécuniaire que ce secteur particulièrement dynamique pourrait rapporter à leurs caisses et les bénéfices qui pourraient officieusement bénéficier aux gestionnaires. De nombreuses irrégularités jalonnent les procédures de délivrance des autorisations, la logique clientéliste et la solidarité communautaire sont toutes aussi présentes, tout comme les « *arrangements* » ou la corruption qui permettent de détourner, à des fins parfois personnelles, les redevances perçues. Cette corruption est favorisée par l'absence de contrôle et une déficience des régies municipales. Dès le début, l'aspect pécuniaire a prévalu sur la donne spatiale et l'aménagement, relayés au second plan. Les questions liées à leur insertion spatiale ont été de moins en moins abordées, d'autant plus que les redevances tirées de ces activités ont été mises au profit d'autres interventions jugées plus urgentes. Aujourd'hui encore, les investissements financiers dans ce domaine sont quasiment inexistantes.

Les recettes engrangées n'ayant pas servi à l'aménagement des voies ou à la construction des gares, initialement prévue, la réaction des entrepreneurs s'est cristallisée sur une gestion informelle, traduite par une prolifération sauvage de points de chargement et leur contrôle par des réseaux mafieux. Les autorités locales ont toujours manifesté une tolérance, voire un laisser-faire dans la pratique spatiale, vis-à-vis des activités informelles qui se multiplient. Les implantations anarchiques des gares informelles, l'utilisation des trottoirs pour le stationnement et le ramassage des clients sont plus ou moins tolérés, conduisant à une profonde mutation du paysage urbain. Les moyens humains et

financiers faisant défaut, les transporteurs sont très peu canalisés dans leurs initiatives, à l'exception de quelques communes, comme Cocody qui met un accent sur l'organisation spatiale de l'activité.

Ce transfert devrait permettre aux collectivités locales de résoudre ces problèmes qui devenaient graves. Ils nécessitaient des actions concrètes et urgentes de la part des mairies. Ces transports ont longtemps évolué sans encadrement institutionnel. Ils ont déjà un mode opératoire, ce qui rend difficile l'intervention des mairies. Le problème de la régulation de l'offre de transport collectif par le secteur populaire est ainsi lié à la capacité des communes à s'occuper de ce secteur complexe qui fait intervenir une multitude d'acteurs. Les politiques de décentralisation administrative et de participation populaire sont encore fragiles sur le terrain. Les tendances sociologiques lourdes observées montrent comment la crise de l'Etat, mais également de ses institutions décentralisées, trouve sa traduction sociologique dans un principe catalyseur de l'apparition de nouveaux acteurs sociaux. « *Ces dynamiques sociales donnent ainsi leur contenu et leurs traits significatifs aux transformations sociales qui travaillent de l'intérieur la société urbaine en Côte d'Ivoire* » (Ori, 1997). Ces nouveaux acteurs urbains et plus particulièrement les syndicats tentent de se substituer à l'autorité politique défaillante dans certains domaines comme les transports.

Ces collectivités territoriales semblent être dépassées par toutes ces activités informelles surtout les transports populaires, même si elles en tirent profit. L'insuffisance des ressources financières et matérielles et le dysfonctionnement des services municipaux fragilisent leur compétence en la matière et nécessite le recours à d'autres autorités d'arbitrage dont l'Etat au travers de ses structures de contrôle.

II – La nécessité d'un encadrement étatique

L'ampleur du phénomène des transports populaires nécessite le recours à un encadrement étatique pour réguler ces activités. Les problèmes occasionnés par leur résurgence dépassent incontestablement le cadre communal et exigent une intervention d'un niveau supérieur. L'Etat va déléguer des compétences à certaines de ses structures pour encadrer et contrôler ces activités. La montée en puissance du secteur populaire s'effectue dans des conditions précaires. Pour survivre, ces opérateurs agissent très souvent en marge de la légalité.

Il faut rappeler que les collectivités locales n'avaient compétence que pour la délivrance des autorisations, l'approbation des tarifs et la création des redevances relatives à l'exploitation des transports. A cela s'ajoutait une responsabilité de gestion de l'espace communal. En dehors de ces responsabilités, les mairies n'ont aucune compétence pour les questions relatives au contrôle technique et à l'assurance des véhicules, si ce n'est une relative vérification réalisée lors de la délivrance des autorisations. Les préoccupations de ce type appellent à un arbitrage de l'Etat, qui est compromis par une corruption de plus en plus grandissante, et qui a des répercussions sur la qualité du service offert aux usagers. L'Etat intervient pour réguler ces activités sur le terrain par le biais de ses structures d'encadrement et de contrôle. Toutes ces interventions sont plus ou moins récentes dans la profession et leurs limites ne font que favoriser le désordre du secteur.

1 – Le rôle d'arbitrage de l'Etat

La logique clientéliste politique et sociale, la corruption grandissante dans l'administration publique et l'absence de notion du travail bien fait façonnent l'évolution de la ville dans une déviance très compromettante pour tous les secteurs d'activité. Le rôle d'arbitrage de l'Etat ne peut être qu'approximatif dans un tel environnement social, politique et économique gangrené par ces déviances qui s'affirment sur le terrain par des pratiques illicites, l'appropriation anarchique de l'espace et un fréquent contournement de la loi. Ces pratiques se répercutent dans le fonctionnement des secteurs des transports populaires. Le rôle de l'Etat, hormis la régulation professionnelle confiée à l'AGETU, est de veiller à la sécurité des usagers. De nombreuses irrégularités apparaissent au niveau des structures d'encadrement et de contrôle, ces dispositions étant parfois contournées par les entrepreneurs aidés des agents. L'état défectueux des transports populaires a nécessité un contrôle plus accru des véhicules soumis à une visite semestrielle soit deux fois par an, contrairement aux véhicules de marchandise et les voitures particulières dont le contrôle est limité à une seule fois par an. Rendues obligatoires pour tous les véhicules sur le territoire national depuis 1971, les visites techniques sont actuellement assurées par la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA). Les pratiques frauduleuses et l'absence d'une grande partie des véhicules aux contrôles techniques se ressentent sur l'état du parc en circulation et plus particulièrement sur les taxis collectifs.

a – Les visites techniques : de l'obligation au contournement de la réglementation.

Les pouvoirs publics manifestent la volonté de contrôler le secteur par des visites techniques dans le but d'assainir les véhicules en circulation. Mais la réglementation est sans cesse déviée par un

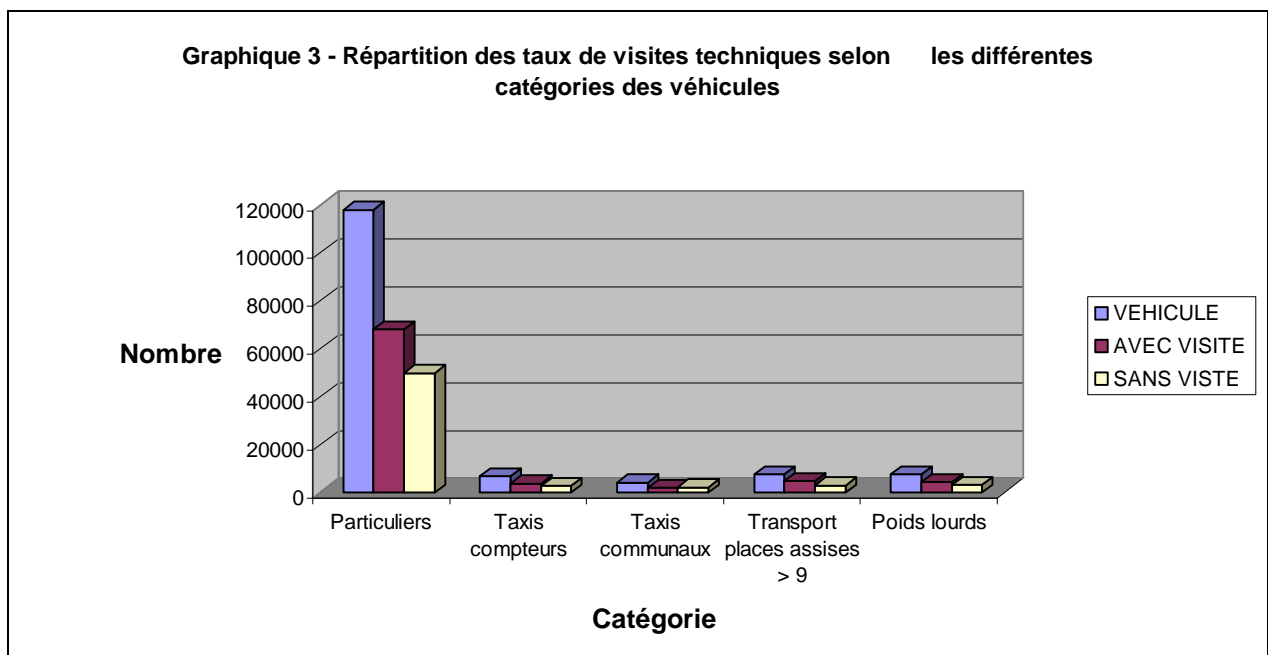
grand nombre de transporteurs qui essaient par tous les moyens d'y échapper. Ce n'est pas une pratique propre à la Côte d'Ivoire, ni aux transports populaires d'Abidjan, elle se retrouve également dans la plupart des villes subsahariennes. La plus répandue est celle des contrôles techniques « *truqués* », avec l'emprunt ou la location des pièces le jour de la visite. Certains vont jusqu'à louer des pneus, des phares, des batteries et bien d'autres pièces, restituées juste après la visite. Certains garagistes sont de véritables experts. Ils sont souvent recommandés aux automobilistes qui doivent leur payer le double, parfois le triple du prix pour le contrôle, selon la puissance du véhicule personnel ou collectif. L'usage très intensif du véhicule à des fins commerciales entraîne systématiquement des frais de réparation très coûteux qu'ils ne peuvent honorer. La réticence des transporteurs pour les contrôles est liée au mauvais état de leur véhicule et l'entretien se fait généralement en urgence. Le coût élevé des pièces de rechange amène la plupart des propriétaires, à qui incombent la réparation des véhicules, à faire un entretien partiel au mépris des règles de sécurité.

Avec la complicité de quelques agents de contrôle, d'autres transporteurs reçoivent le certificat de visite comptant sur le système « *péage policier* » et le laxisme des agents municipaux, sans s'inquiéter des préjudices qu'un tel acte peut engendrer. Le fait pour le transporteur de contourner à chaque fois les dispositions montre que la corruption touche à tous les paliers de l'administration publique. Cette façon de procéder permet à une grande partie du parc des transports populaires, le parc automobile national en général, d'échapper au contrôle technique. Selon la SICTA, environ 50% seulement des véhicules se sont soumis à cette réglementation en 1999.

Tableau 7 - Répartition des taux de visites selon les différentes catégories de véhicules

CATEGORIE	VEHICULE		AVEC VISITE		SANS VISITE	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
LEGERS	128 570	89,52	73 803	57,40	54 767	42,60
-Particuliers	117 919	91,72	68 099	57,75	49 820	42,25
-Taxis compteurs	6 574	5,11	3 716	56,53	2 858	43,47
-Taxis communaux	4 077	3,17	1 988	48,76	2 089	51,24
TRANSPORT assisés >9	7 467	5,20	4 559	61,06	2 908	38,94
POIDS LOURDS	7 583	5,28	4 384	57,81	3 199	42,19
TOTAL	143 620	100	82 746	57,61	60 874	42,39

Source : SICTA, 1999



Source : SICTA, 1999

La catégorie qui compte le plus grand nombre de véhicules n'ayant pas effectué l'épreuve est celle des taxis, illustré par le tableau ci-dessus :

- sur 6574 taxis compteurs 2858 n'ont pas effectué de contrôles techniques, soit 43% ;
- sur 4077 taxis communaux 2089 n'ont pas effectué de contrôle technique, soit 51%.

Les « *woro-woros* » intercommunaux, qui ne figurent pas sur le **tableau 7**, sont ceux qui échappent le plus à la visite technique. Avec des caractéristiques similaires aux voitures particulières et un statut non clairement défini, ces véhicules se présentent à la visite comme toutes les voitures particulières et passent la visite en une seule fois au lieu de deux prévues pour les transports publics. Cette situation est imputable aux conflits de compétences entre les structures gestionnaires dont certaines interdisent l'activité tandis que d'autres l'autorisent.

Si le taux de réussite au contrôle technique est officiellement remarquable pour les « *gbakas* » (75% selon la SICTA en 1999), il doit cependant être pris avec réserve connaissant les pratiques frauduleuses (emprunts et locations des pièces). Le parc des « *woro-woros* » est le plus défectueux puisqu'il échappe le plus aux contrôles. Pour solutionner ce problème, il existe un arrangement entre les mairies et la SICTA, par délivrance d'autorisation de transport public avant la visite et inversement.

b – Les transports populaires : une profession souvent critiquée pour le comportement agressif des conducteurs sur les routes

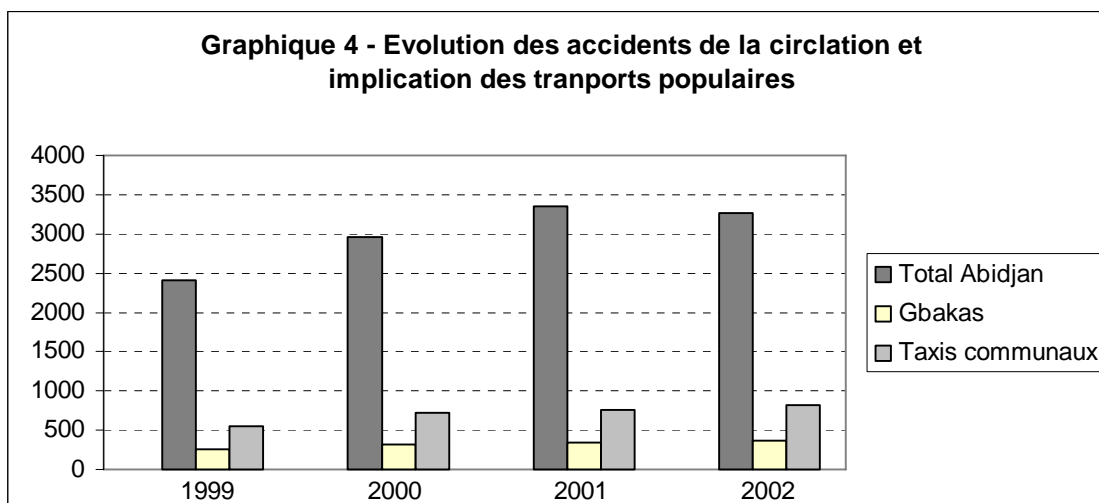
Les conducteurs des transports populaires s'illustrent par leur comportement souvent agressif dans la circulation, décrié par les autres automobilistes. Le problème de la sécurité routière est également une préoccupation. L'Etat intervient à ce niveau, à travers les contrôles routiers assurés par les forces de l'ordre pour réguler les activités de transport. Ces contrôles des pièces administratives devaient en principe permettre d'exclure les véhicules irréguliers, notamment ceux qui n'ont pas obtenu le certificat de visite technique. Mais la réalité est toute autre.

L'usage intensif des véhicules, leur manque d'entretien et l'utilisation anarchique de la chaussée conduisent à une forte implication du secteur dans les accidents de circulation. Les recettes exorbitantes exigées par les propriétaires (entre 20 000 et 45 000 FCFA (30 et 68 €) pour les « *gbakas* » et 15 000 à 25 000 (22 à 38 €) pour les « *woro-woros* ») obligent les chauffeurs à avoir des conditions de travail des plus pénibles. Ils se lancent dans une course effrénée pour réunir la recette journalière réclamée. Pour cette raison, ils commencent très tôt le travail, généralement à partir de 5 heures du matin pour débaucher vers 22 heures au plus tôt. La fatigue physique aidant, les risques d'accident sont omniprésents. Le tableau suivant montre pour la ville d'Abidjan l'évolution des accidents de la circulation impliquant les modes de transport populaires.

Tableau 8 – Evolution des accidents de la circulation et implication des taxis communaux et des *gbakas* à Abidjan (1999-2002)

Années	Total Abidjan	Nombre d'accidents		Taxis communaux	%
		Gbaka	%		
1999	2413	261	10,8	556	23,04
2000	2966	318	10,7	723	24,38
2001	3351	340	10,1	763	22,77
2002	3269	371	11,3	832	25,45

Source : OSER, AGETU, 2005



Source : OSER, AGETU, 2005

Ces transports interviennent en moyenne dans 34% des accidents à Abidjan, alors qu'ils représentent seulement 6% du parc total en circulation. La gravité de ces accidents est également importante. Les « *gbakas* » interviennent en moyenne dans 10% des accidents. Ils sont mêlés pour environ 14% dans les accidents mortels et environ 18% dans les accidents avec blessés (cf. **tableau 10**).

Tableau 9 - Evolution des accidents de la circulation et implication des « *gbakas* » (1999 – 2002)

Années	Nombre d'Accidents		Nombre de tués		Nombre de blessés	
	Gbakas	Total Abidjan	Gbakas	Total Abidjan	Gbakas	Total Abidjan
1999	261	2413	21	171	830	3983
2000	318	2966	27	155	733	4138
2001	340	3351	25	191	877	5243
2002	371	3269	25	154	907	5111

Source : OSER, AGETU, 2005

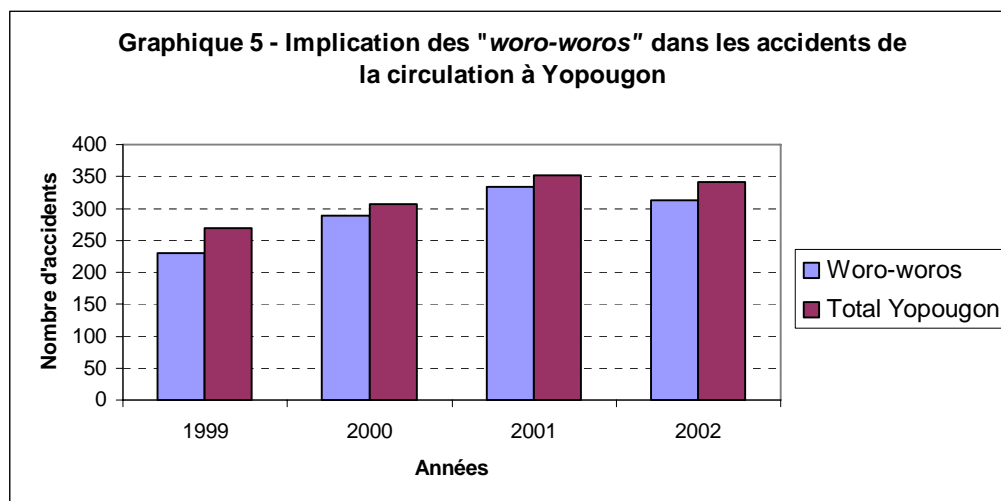
Sur la même période, les accidents impliquant les taxis communaux représentaient environ 24%. C'est incontestablement le mode de transport urbain le plus impliqué dans les accidents de la

circulation. A Yopougon, presque tous les accidents qui ont lieu concernent à plus de 90% les « *woro-woros* ». Le nombre de victimes occasionnées par ce mode de transport dans cette commune est consigné dans le **tableau 11**.

Tableau 10 - Evolution des accidents de la circulation et implication des « *woro woro* » à Yopougon (1999- 2002)

Années	Nombre d'accidents		Nombre de tués		Nombre de blessés	
	Woro-woro	Total Yopougo	Woro-woro	Total Yopougo	Woro-woros	Total Yopougo
1999	230	269	3	4	294	377
2000	288	307	7	7	329	363
2001	334	352	12	13	403	446
2002	313	342	2	3	401	460

Source: OSER, AGETU, 2005



Source: OSER, AGETU, 2005

Les « *woro-woros* » représentent la première cause de mortalité sur les routes à Yopougon. En 2002, ils sont intervenus à près de 67% dans les accidents mortels et pour environ 87% dans les accidents avec blessés. L'implication des taxis collectifs de Yopougon dans les accidents de la

circulation est la plus importante à Abidjan (**tableau 11**). Elle est en même temps la commune qui concentre le plus grand parc de véhicules « *woro-woros* » de la ville.

Tableau 11 - Répartition des accidents impliquant les taxis communaux par commune

Années Communes	1999		2000		2001		2002		Total période 1999-2002	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Abobo	81	14,57	126	17,43	148	19,40	167	20,07	522	18,16
Adjamé	11	1,98	41	5,67	22	2,88	25	3,00	99	3,44
Attécoubé	32	5,76	24	3,32	20	2,62	27	3,25	103	3,58
Cocody	73	13,13	43	5,95	52	6,82	68	8,17	236	8,21
Koumassi	43	7,73	103	14,25	99	12,98	111	13,34	356	12,39
Marcory	17	3,06	29	4,01	22	2,88	22	2,64	90	3,13
Plateau	1	0,18	8	1,11	5	0,66	7	0,84	21	0,73
Port-Bouët	27	4,86	49	6,78	37	4,85	38	4,57	151	5,25
Treichville	2	0,36	3	0,41	6	0,79	25	3,00	36	1,25
Yopougon	269	48,38	307	42,46	352	46,13	342	41,11	1270	44,19
Total	556	100	723	100	763	100	832	100	2874	100

Source : OSER, 2005

Conducteurs et piétons sont les premiers responsables de ces accidents, près de 80% contre 15% liés aux défaillances mécaniques des véhicules et 5% liés à l'état des routes (Yéo, Béda, AGETU, 2005). L'imprudence des chauffeurs et le non respect des règles de conduite représentent environ 40%, l'imprudence des piétons 39%. Les vitesses excessives représentent environ 2%, du fait de la présence des radars et de la limitation de la vitesse à 90 km/h des véhicules de transport en commun de voyageurs de plus de neuf places (décision du conseil de ministres du 1^{er} mars 1995).

Le manque de formation des conducteurs, accroît les problèmes de sécurité. Pour les résoudre l'OSER (l'Office Nationale de Sécurité Routière) multiplie ses campagnes de sensibilisation au respect des règles de conduite. Le contrôle routier des véhicules de transport populaire est, cependant, un autre problème des transports urbains à Abidjan. La diversité des intervenants (police, gendarmerie,

brigade de mairie et AGETU) est un frein à l'efficacité de ces opérations, qui sont sans cesse compromises par la corruption. Les forces de l'ordre, censées réguler la circulation et s'assurer de la régularité des pièces administratives de ces modes de transport, se sont détournées de leurs missions.

2 – Un arbitrage compromis par la corruption

Corruption et transport rimeraient-ils dans la ville d'Abidjan ? C'est une question récurrente dans la problématique des transports urbains dans cette ville. Le racket des forces de l'ordre dans le milieu des transports encore appelé « *péages policiers* » est une activité très rentable et connue. Dans certains pays, ces péages constituent une source importante pour les caisses des partis au pouvoir et servent éventuellement à payer les agents des forces de l'ordre (Godard et Teurnier, 1992). A Dakar comme à Yaoundé ou à Nairobi, le racket de la police est un fléau bien connu et surtout grandissant avec le secteur informel. Ce phénomène contagieux, quasiment institué dans les transports, grignote une bonne part des recettes des transporteurs privés. La corruption est une maladie pandémique qui sévit dans tous les pays y compris les plus développés (Klitgaard, 2000) à des échelles différentes avec des effets particulièrement dévastateurs dans quelques-uns.

Dès le début des années 1990, le débat sur l'Etat en Afrique s'inscrivait dans une réflexion plus générale sur la corrélation entre les activités économiques illicites et l'accumulation primitive capitaliste (Bayart et al, 1997), autrement dit, l'« *économie de pillage* » (Hibou, 1997). Pour ces auteurs, deux raisons expliquent cela : d'une part les opportunités que la mondialisation offre au crime organisé et d'autre part la prééminence des pouvoirs militaires sur les autres forces sociales. Cette explication est justifiée à Abidjan, car la corruption a pris des proportions inquiétantes ces dernières années avec la guerre, la contestation du régime au pouvoir. La fragilité du régime, la fuite des investisseurs privés, la fermeture successive des entreprises avec son lot de licenciements et l'accroissement du chômage ont mis à mal l'Etat et ont favorisé un Etat de non droit. Les détournements de deniers publics, la corruption élargie à tous les niveaux et à tous les secteurs de l'administration, la recherche de gain facile et rapide au péril de la vie des populations, comme en atteste le scandale sur les déchets toxiques en août 2006, montrent l'ampleur du niveau de corruption dont les moyens de lutte restent encore rares.

Selon l'indice de perception de la corruption 2003¹⁴, plus ou moins contestable, la Côte d'Ivoire serait l'un des pays où la corruption sévit particulièrement avec une note IPC de 2,1 la plaçant à la 118^e place sur 133. Cette note se réfère à la perception du niveau de corruption selon les hommes d'affaire, les universitaires et les analystes, et va de 10 (très propre) à 0 (très corrompu) (Lambsdorff, 2003). La petite corruption serait la plus significative dans le cas de la Côte d'Ivoire, la majorité n'ayant aucun contact avec l'administration (Razafindrakoto, 2004). Cependant, la forme la plus visible de cette corruption est celle des agents des forces de l'ordre et des membres de l'administration publique, qui se pressent dès leur nomination de se constituer une garantie immobilière, si toutefois ils venaient à perdre leurs postes, par des pratiques illicites d'accumulation capitaliste.

a – La corruption : le nerf de la guerre

Les policiers et les gendarmes commis à la régulation de la circulation n'auraient d'yeux que pour les billets de 500 et 1000 F CFA (0,76 et 1,52 €), ce qui leur a valu diverses appellations dans les villes. A Yaoundé ils sont les *mange-mille* (car ils absorbent des billets de 1000 FCFA (1,52 €) à chaque contrôle), à Dakar les *nieti khobe* (qui signifie 3 pièces de 100 FCFA (0,15 €) le montant prélevé à chaque contrôle) et à Abidjan *deux-togos* (200 FCFA (0,30 €) dans le jargon ivoirien). A l'origine, les forces de l'ordre n'encaissaient que des pièces. La corruption sur la route et son amplification sont un phénomène contemporain de l'affaiblissement de l'Etat. Le cercle vicieux qui pérennise ce phénomène dans le secteur des transports est constitué par le non respect généralisé des normes de circulation routière, l'existence de puissants syndicats de transporteurs capables d'imposer des règles extra-légales en leur faveur, soit par la négociation, soit par des grèves ou des relations de clientèle. De plus, les agents publics (forces de contrôle et douaniers) sont à la fois des victimes du décalage entre leurs attributions statutaires et les ressources réelles mises à leur disposition, mais ils profitent de ces dysfonctionnements pour développer une éthique de l'abus de position comme moyen de recherche de rente. Ces pratiques de ponction sur les usagers sont ainsi légitimées (Bako Arifari, 2005). Les agents jouent sur l'impatience des chauffeurs qu'ils savent assez pressés. Comme l'explique Bako Arifari (2005), lorsque ces derniers ne sont pas en règle, ils commencent par exercer une pression sur eux, demandent un arrangement, qu'ils marchandent par la suite. Si tout est en règle, ce qui est rarement le cas, ils exigent explicitement « *de l'argent pour la bière* ». Les agents de contrôle jouent ainsi sur le temps. Cela va du simple, « *garez-vous et donnez vos pièces !* » que les policiers ordonnent aux chauffeurs pour faire pression sur eux, à la menace de déchargement des

¹⁴ Les résultats de l'IPC 2006 maintiennent la note de 2,1 pour la Côte d'Ivoire la classant cette fois à la 153^e place sur 163 pays (Transparency International).

marchandises dont usent souvent les douaniers et gendarmes. Tous les moyens sont bons pour trouver ou inventer une infraction et obliger l'usager à négocier. Ils commencent par demander l'assurance, la carte grise, le permis de conduire, la visite technique, etc. Si tout est à jour, ils demandent alors la boîte à pharmacie, l'extincteur, etc. Si exceptionnellement rien ne peut être pris en défaut, ils changent alors de registre pour passer à l'extorsion. La demande de rétribution prend alors une forme de « *sociabilité ordinaire* », celle de la sollicitation d'un cadeau : « *fais quelque chose !* ». Certains agents sont ainsi plus directs dans leurs exigences de corruption. Souvent, les chauffeurs interceptés anticipent sur la demande de corruption des agents de contrôle. Les tarifs occultes pratiqués sont connus de tous, et chaque chauffeur sait combien donner à chaque poste, en fonction du corps de contrôle (police, gendarmerie, etc.).

Les conflits violents qui éclatent dans la profession proviennent souvent des affrontements entre les forces de l'ordre et les opérateurs privés. Ces affrontements en fin 2005 ont occasionné 28 morts du côté des transporteurs. A côté des dégâts humains, on note également des dégâts matériels liés à la destruction des véhicules. Le refus des chauffeurs d'obtempérer à la demande des agents, pousse les policiers à les molester ou à commettre quelquefois l'irréparable. Les nombreux barrages dressés sur les voies de circulation pour des contrôles en tout genre se transforment plus généralement en postes de péages. Ces contrôles entraînent des dépenses supplémentaires pour les transporteurs. Loin de nous l'idée d'incriminer l'ensemble de la police nationale, cependant la corruption est une réalité qui se vit et sévit quotidiennement sur les routes et qui ronge cette corporation dont certains membres ne s'en cachent plus. Le phénomène est dénoncé par tous, y compris la société civile et les politiques. La hiérarchie interpellée à plusieurs reprises reste impuissante, faute de moyens adéquats ou laisse faire. Ce laxisme justifierait l'idée d'un réseau organisé au plus haut niveau, puisqu'il est très difficile de mettre en application toutes les mesures dissuasives visant à mettre fin à ces pratiques. Au-delà de la police nationale, c'est à tous les niveaux de l'administration publique que ce mode de fonctionnement parallèle s'observe. D'aucuns parlent de privatisation des pouvoirs, voire la déliquescence de l'administration (Hibou, 1997).

L'administration et les institutions demeurent faibles en Afrique et c'est à juste titre que les bailleurs de fonds soulignent les défaillances institutionnelles et autres carences administratives. Cet état s'est particulièrement aggravé ces dernières années, par la conjonction de la crise économique et d'une gestion catastrophique de celle-ci. Paradoxalement, la sévérité des réformes structurelles a davantage approfondi ces faiblesses et le développement simultané de la corruption. Cette opinion s'impose au moment où des chercheurs de plus en plus nombreux reconnaissent à ces Etats, le

monnayage des tâches de service public. La baisse brutale du niveau de vie des fonctionnaires, l'irrégularité des paiements des salaires (dans certains pays), l'instabilité politique, l'empressement des élites à s'enrichir et le climat de totale impunité, ont accentué la dégradation des prestations, le brouillage des repères du travail administratif ainsi que la perte de crédibilité de l'Etat (Hibou, 1997).

Pour éviter les affrontements, dans certaines communes comme Cocody, forces de l'ordre et chauffeurs ont trouvé un compromis pour contourner ces contrôles. Il serait reversé de l'argent quotidiennement aux différentes unités de contrôle. Cette situation de fraudes accroît le risque d'insécurité sur les routes car de nombreux chauffeurs roulent mal et sans aucune garantie d'assurance. Tous ces faits alimentent la presse locale, particulièrement les journaux qui en font largement écho et qui dénoncent les agissements des agents de la police auxquels se sont ajoutés ces dernières années la gendarmerie nationale. Selon un transporteur, la gendarmerie « *est devenue une vipère qui nous poursuit à longueur de journée* », le racket « *une culture chez les forces de l'ordre* » (Fraternité Matin, n°11 931, du 16 août 2004) et une taxe obligatoire sur les recettes journalières. Tous dénoncent le comportement des forces de l'ordre et les mauvais traitements dont ils sont victimes. 63,6% de nos enquêtés dénoncent le racket et perçoivent les forces de l'ordre comme une entrave au bon déroulement de leurs activités. Ils sont contraints par des patrons à verser la totalité de la recette et par les agents de sécurité qui ont fait du racket une taxe journalière obligatoire sur celle-ci.

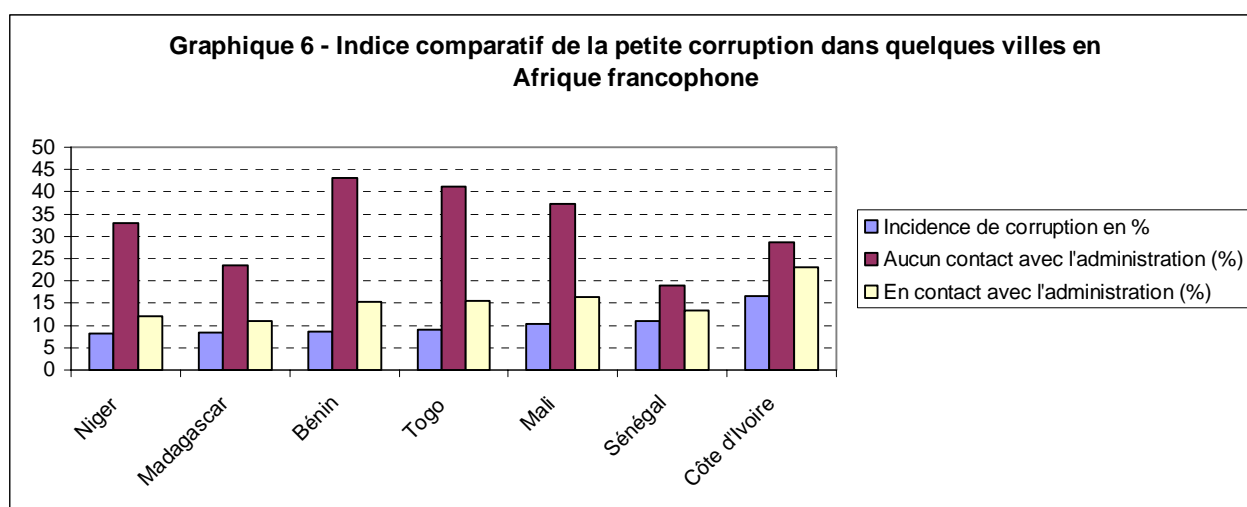
Les « *gbakas* », les « *woro-woros* », les cars de transports interurbains et internationaux, les véhicules de marchandises sont sans cesse sollicités aux innombrables barrages. Sur un trajet de 300 km par exemple, l'on peut compter jusqu'à une vingtaine de barrages. L'instabilité politique du pays a engendré la multiplication de ces derniers et le racket est en très forte augmentation. A chacun d'eux, le transporteur est tenu de verser entre 500 et 1000 FCFA (0,76 et 1,52 €) pour les véhicules de transport de personnes. Pour les autres le montant est plus important selon la valeur de la marchandise. Les véhicules qui ne sont pas en règle ne peuvent pas y échapper, ce qui est le cas des taxis collectifs. Les usagers sont également concernés, en particulier ceux qui ne peuvent présenter un titre de séjour. Ces personnes vulnérables et souvent analphabètes se faisaient extorquer de l'argent par les policiers. C'était un racket organisé, plus qu'une action politique visant à « *chasser les étrangers* » comme il a été souvent évoqué. Le genre et le niveau d'instruction semblent être particulièrement importants pour la détermination du risque qu'un individu soit victime d'acte de corruption. Selon les travaux de Razafindrakoto (2004), chacun peut être victime de la corruption dans cette ville où un adulte sur quatre a déjà subi ces pratiques. Des statistiques montrent qu'Abidjan la petite corruption se

caractérise par son niveau nettement élevé, plus de 16% des adultes ont déjà été victimes d'acte de corruption comparativement à six autres capitales francophones (**tableau 12**).

Tableau 12 - Indice et déterminants de la petite corruption en Afrique francophone

	Niger	Madagascar	Bénin	Togo	Mali	Sénégal	Côte d'Ivoire
Incidence de la corruption (en % du totale de pop adulte)	8,1	8,4	8,7	9,1	10,3	10,9	16,5
Aucun contact avec l'administration (%)	33	23,5	43,1	41,1	37,3	19	28,7
Incidence de la corruption (en % des personnes en contact avec l'administration)	12,1	11	15,3	15,5	16,4	13,4	23,1
Taille de l'échantillon	6 330	3 020	6 330	1 900	4 530	6 590	4 760

Source : Rapport Mondial sur la corruption 2004, Razafindrakoto



Source : Rapport Mondial sur la corruption 2004, Razafindrakoto

Le **tableau 12** décrit clairement la situation en Côte d'Ivoire en montrant un pourcentage particulièrement élevé de la corruption des personnes en contact avec l'administration par rapport aux autres pays. Elle affiche le niveau de corruption le plus élevé, le Bénin, le Mali et le Togo se caractérisent par des niveaux moyens et enfin Madagascar, le Niger et le Sénégal présentent le niveau le plus bas.

b – L'échec des tentatives pour éradiquer la corruption

En 2001, suite aux multiples revendications des transporteurs et dans un souci d'apaisement, les autorités policières en collaboration avec le ministère de la sécurité mettaient en place, une unité spéciale pour le contrôle des transports privés : Unité de Régulation et de Contrôle (URC). Cette unité devait incarner l'image d'une police ivoirienne réhabilitée, sans corruption. Dès les premiers instants, elle avait séduit par l'efficacité de ses interventions, en sanctionnant véritablement les chauffeurs en infraction. Cela a fonctionné pendant un an et après ce fut l'échec, confirmant quelque peu les soupçons d'un réseau organisé à un haut niveau. A la faveur de la crise militaro-politique, les innombrables barrages sauvages dressés dans la ville ont permis aux militaires et aux gendarmes de réintégrer le circuit et ont affaibli peu à peu l'URC.

L'insuffisance des salaires serait incontestablement à l'origine de l'attitude des forces de l'ordre, ce qui soulève le débat sur l'importance des salaires élevés dans la réduction de la corruption. Dans les pays les plus touchés par ce fléau, il a été démontré que l'insuffisance des salaires serait à l'origine de la corruption. Les fonctionnaires très mal payés devront souvent avoir recours aux dessous-de-table pour nourrir leur famille. L'augmentation des salaires des militaires après le coup d'Etat de décembre 1999 et ceux des policiers en 2002, pouvait être perçue comme une solution à la résolution de ce fléau. Malgré ce privilège qui leur est accordé et surtout dans une situation de blocage des salaires de la fonction publique depuis 1982, ce problème demeure.

Une autre tentative a été de réduire le coût des contraventions pour permettre aux transporteurs et à tout usager en infraction de payer sa contravention en toute légalité, à un coût moindre (allant de 500 F à 2000 F C FA, 0,76 et 3,05 €) et à la portée de tous. Cette réforme voulue, s'est en définitive enlisée et la conduite de la politique anti-racket est largement revenue dans les mains des réseaux traditionnels. Les reçus qui devraient être délivrés en bonne et due forme ne l'ont pas été. Les agents empochaient directement ces sommes d'argent réglant à l'amiable avec les automobilistes. Cet échec a surtout permis aux agents de monter la cagnotte du racket passant des pièces aux billets de 500 et 1000 F CFA (0,76 et 1,52 €).

Si le pays éprouve des difficultés à combattre cette « *politique du ventre* » (Bayart, 1997) c'est bien par faute de volonté ou de capacités locales suffisantes, notamment le manque de stratégies, de structures et d'incitations adéquates. Les gouvernements et les tentatives de résolution se succèdent,

mais toutes ces actions concrètes pour lutter contre la corruption sur les routes, aussi bien dans les transports interurbains et internationaux sont restées vaines. « *Le principe directeur des comportements consiste justement à contourner et à se jouer des règles. Autrement dit, la fonction des règles est d'être des repères à contourner, des pivots autour desquels s'inventent des procédures pour développer des relations nouvelles* » Hibou (1997). Il n'est pas évident de lutter contre le racket voire la corruption capable de s'adapter aux efforts déployés pour en venir à bout. Une fois enracinée, elle est très difficile à éradiquer. Il n'est pas facile de surveiller toutes ces unités dans une grande ville comme Abidjan. Cependant, les autorités en charge du transport disposent de divers autres moyens d'action possibles pour faire cesser ces pratiques, entre autre, une plus grande transparence dans la gestion, l'application effective des sanctions comme les mises à pied, voire le licenciement des agents reconnus coupables. En 1987 à Dakar, plusieurs centaines de policiers ont été licenciés pour s'être livrés au racket. Ces pratiques n'ont jamais été ou très rarement sanctionnées à Abidjan. Les autorités ferment trop souvent les yeux sur ces agissements, attitude assez compréhensive puisque toute l'administration est gangrenée, de sorte que les résolutions obtenues à l'issue des multiples séminaires sur la question remplissent les tiroirs de ceux qui ont en charge ce secteur.

Les chauffeurs exigent la mise en place du ticket de contrôle routier accepté lors d'une rencontre entre les acteurs du transport (Fraternité Matin, n°11 931 du 16 août 2004). Une fois ce ticket payé, ils n'auront droit qu'à un seul contrôle de la part des agents de sécurité. Cette solution, qui ne serait pas une expérience nouvelle après celle du Mali, tend à institutionnaliser la pratique. Pour réduire la corruption dans ce pays, les pouvoirs publics, en 1984, ont institué pour le transport interurbain une taxe unique ou « *droit de traversée routière* » qui s'est substituée aux multiples « *péages policiers* ». Le paiement de ce droit au premier barrage de contrôle permet aux transporteurs d'effectuer le reste du voyage sans aucune autre taxe à payer. Les recettes issues de cette collecte alimentaient de façon officielle les caisses du parti unique avant 1991 (Godard et Teurnier, 1992). Cependant, à lui seul, ce ticket de contrôle pourrait réduire l'épineux problème de racket ? Il serait difficile d'y répondre. L'adoption de cette proposition doit être suivie de mesures plus rigoureuses dans les contrôles aussi bien des véhicules qu'auprès des agents chargés de cette mission. Ces derniers devront être plus vigilants et la loi, plus formelle sur l'usage de ce fond. Il pourrait servir à la réfection des voies de circulation en pleine dégradation et à la construction d'autres sur fond propre, sans forcément attendre de l'extérieur le financement de ces projets lourds qui mettent des années, sans oublier les mesures contraignantes et difficiles à réaliser.

Les contrôles sur le terrain qui étaient autrefois considérés comme dégradants, sont de nos jours une mission très appréciée par les agents de sécurité, si bien qu'ils supportent très mal de ne pas y être envoyés. Cependant, les responsabilités sont partagées, les forces de l'ordre ne sont pas les seules fautives car nombreux sont les chauffeurs qui circulent sans permis ni assurance et qui comptent sur ces pratiques pour exercer. Ce qui n'est pas fait pour arrêter la corruption. Le lien entre la corruption et l'informel qui évolue en marge de la légalité est manifeste.

La corruption dans le milieu des transports est également le fait d'autres intervenants. Ce sont tous les niveaux de la chaîne, de l'amont à l'aval, qui sont concernés. A l'auto-école, on soudoie pour obtenir le permis de conduire. Dans les services administratifs des transports routiers, il y a des intermédiaires qui opèrent avec la complicité des agents administratifs pour l'obtention des documents, de même qu'au Guichet unique automobile¹⁵. Enfin, les radars de l'OSER censés assurer le contrôle de la limitation de vitesse sur les routes sont un prétexte pour racketter les usagers. Les agents OSER et forces de l'ordre préfèrent empocher 1000 F CFA (1,52 €) en lieu et place de 2000 F CFA (3,05 €) pour le compte de l'Etat. La corruption, c'est aussi les agents municipaux et les syndicats qui assurent la régulation professionnelle de ces activités. Ces pratiques constituent un environnement favorable pour la prolifération des transports populaires.

Nous sommes amenés à nous interroger sur la capacité des pouvoirs locaux à jouer un rôle régulateur dans un tel contexte. La décentralisation et plus particulièrement les politiques de gestion sociale et démocratique de la ville, mises en mal par ces déviances, ne peuvent garantir une participation accrue au développement local. Face à la métropolisation accélérée, les autorités publiques sont dans l'impossibilité de réguler et d'assurer une gestion urbaine efficace, qu'il s'agisse des services municipaux, des plans d'urbanisme ou du transport. Ces évolutions engagent les structures urbaines et les formes de rapports entre villes et territoires dans des dynamiques nouvelles. La mutation des territoires urbains n'est plus du seul fait des processus démographiques. Elle est également liée au contexte néolibéral qui affecte les structures urbaines. En la faveur de cette politique de libéralisation, sera préconisée une participation accrue du secteur privé dans divers domaines, comme celui des transports urbains.

¹⁵ Le Guichet unique automobile s'occupe du dédouanement de tous les véhicules importés par voie maritime.

III – Le Programme d’Ajustement Sectoriel des Transports en Côte d’Ivoire : le PAST-CI

Le PAST initié en 1998 avait pour principaux objectifs la mise en place de réformes institutionnelles et la réduction de la contribution de l’Etat ivoirien au financement de la mobilité et éventuellement sa suppression à terme. Ces réformes visaient la libéralisation et le désengagement progressif de l’Etat du secteur des transports, routes en particulier. Elles devaient favoriser le développement des infrastructures par des financements publics et privés. La Banque mondiale préconise également d’encourager le secteur privé à fournir des services de transport public, à libéraliser les transports collectifs urbains. La création d’une autorité régulatrice est également recommandée pour améliorer le système de transport et pallier le problème de la dispersion des compétences. C’est dans ce cadre qu’a été mise en place par décret n° 2000-99 du 23 février 2000 l’AGETU. Pour une meilleure efficacité, le PAST donne à cette structure une place institutionnelle lui permettant d’exercer ses missions et ses pouvoirs réglementaires, de faire participer l’ensemble des acteurs concernés aux prises de décision. Elle permet de mettre en synergie la puissance publique (l’occasion pour les différentes administrations de travailler souvent ensemble), les autorités municipales, les syndicats de transporteurs, les syndicats de chauffeurs professionnels et les usagers demandeurs. Officiellement, elle met ainsi fin à la multiplicité des pouvoirs d’intervention publique qui prévalaient entre :

- la ville d’Abidjan, qui avait en charge les voiries dites d’intérêt urbain et la gestion des taxis compteurs ;
- les communes de l’agglomération, qui avaient en charge les voiries d’intérêt communal et la gestion des taxis collectifs « *woro-woro* » ;
- l’Etat, qui réglementait les autorisations de transport des minibus « *gbakas* » et assurait directement la tutelle de la SOTRA (via le Ministère chargé des transports et le Ministère de l’économie et des finances).

L’autorité régulatrice a des compétences et des pouvoirs transférés des collectivités locales qui les détenaient par la loi. Cependant, elle ne doit pas se substituer à ces collectivités locales compétentes et doit nécessairement laisser le pouvoir décisionnel déterminant à leurs représentants. Elle est chargée de gérer les autorisations des transports populaires et les recettes y afférentes, ainsi que la répartition de celles-ci entre les différentes communes. Elle est mandatée pour coordonner et planifier le système des transports urbains, de même que les aménagements pour en améliorer le

fonctionnement. Cette réforme prouve une fois de plus que l'impact des transports urbains va au-delà des seules considérations économiques et appelle à la capacité organisationnelle de l'Etat pour leur bon fonctionnement. Les pouvoirs publics étant incompétents pour cette fonction de régulation, explique qu'il faut dorénavant séparer le rôle de l'Etat en tant qu'actionnaire d'une entreprise de service public et sa tâche d'autorité régulatrice. Dès lors que la situation se complexifie, il apparaît indispensable de créer une autorité organisatrice qui puisse suivre et réguler le fonctionnement de l'ensemble du système, de sorte que chacune des parties prenantes agisse en fonction de l'intérêt collectif (Bonnamour 1991). Le secteur populaire doit être suffisamment organisé pour que le contrôle puisse être effectif sur l'ensemble des transports collectifs. Mieux structurés, les transports populaires peuvent jouer un rôle capital dans la mobilité des citoyens. Les pouvoirs publics ont adopté cette réforme, pour mieux réguler ce secteur qui connaît une évolution rapide du fait de la libéralisation. Comme dans la plupart des secteurs concernés par cette politique, celui des transports n'a pas été suffisamment préparé. L'ouverture officielle¹⁶ du marché au privé a créé un boum extraordinaire par une entrée massive d'entrepreneurs.

1 – Réglementation, déréglementation, dérégulation du transport public

La réglementation des transports désigne l'ensemble des moyens réglementaires à la disposition des pouvoirs publics pour encadrer l'activité des transporteurs. Ces moyens sont multiples et portent sur les modalités d'entrer dans la profession, la nature de la propriété des véhicules, leurs caractéristiques techniques, la fixation des tarifs, etc. La crise des transports publics a entraîné une déréglementation, c'est-à-dire le mouvement inverse d'allègement des règlements ou conventionnements élaborés pour l'organisation de l'offre de transport. Face à l'explosion démographique et à l'augmentation corrélative de la demande en transport, le réseau de transport collectif s'est avéré inefficace. L'entreprise publique, ayant des coûts d'exploitation supérieurs à ses recettes, est dans l'impossibilité de financer l'augmentation de l'offre indispensable pour satisfaire la croissance de la demande. Dès lors, c'est à un autre type de philosophie de marché qu'il faut se tourner (Teurnier, 1987), qui admet la concurrence entre les producteurs. Selon Pierre Teurnier (1987), cette concurrence permet d'assurer de meilleures conditions de marché et d'efficacité maximum, car toute entreprise dont les coûts sont supérieurs sera éliminée puisque son prix sera supérieur à celui du marché ; inversement celle qui aura des coûts inférieurs fera des surprofits qui attireront d'autres entreprises sur le marché. Cela renouvellera la concurrence à un prix inférieur dont bénéficieront les

¹⁶ Avant cette libéralisation le secteur privé populaires intervenait déjà massivement dans l'offre de transport dans la ville.

consommateurs. Or, le coût des tarifs pratiqués par les transports populaires à Abidjan prend le contre-pied de cette thèse et montre que dans certaines situations la concurrence peut ne pas fournir les effets escomptés. Bien au contraire la capacité et la régularité de l'offre peuvent toujours attirer la clientèle au détriment du tarif proposé. Toutefois, ce paradigme économique nécessite pour sa mise en œuvre les conditions suivantes :

- L'atomicité du marché : un grand nombre de producteurs et de consommateurs chacun de taille modeste.
- La transparence du marché : chaque agent a une parfaite connaissance des prix pratiqués, qui sont totalement libres.
- La liberté du marché : il ne doit exister aucune barrière à l'entrée ou à la sortie des entreprises sur le marché.

Appliqués aux transports urbains, ces règles concurrentielles imposent une structure plus adaptée, entre autres, l'abandon des entreprises publiques ou le recours à une gestion plus commerciale, l'appel à des sociétés privées en concurrence sur les mêmes lignes, le libre choix du type de véhicules avec préférence pour les véhicules de faible capacité qui permettent d'assurer un service « *porte à porte* » à tarifs adaptés. La libre adaptation de l'offre à la demande, sans cahiers des charges, ni de normes de service mais avec une liberté tarifaire totale (Teurnier, 1987). Une marge d'initiative beaucoup plus importante est accordée aux transporteurs dans leur façon de répondre à la demande de transport. La déréglementation tend à s'appuyer d'abord sur les initiatives privées et nous renvoie à la notion de libéralisation, bien qu'elle s'applique également à un secteur public dont l'autonomie serait alors renforcée. En général, la déréglementation est surtout tarifaire, l'Etat gardant son rôle de planificateur.

Apparue très récemment dans la plupart des pays africains, la déréglementation du secteur des transports a été accélérée par l'introduction des programmes de réforme économique mis en œuvre par nombre de pays émergents sous l'influence des Institutions de Bretton Woods. Ces programmes visent à créer un environnement propice à la concurrence en accordant la liberté nécessaire aux entrepreneurs de répondre promptement aux opportunités de marché, sans toutefois être contraints par des contrôles économiques (Mbara et Maunder, 2002). A l'instar de la tendance globale, le transport public urbain en Côte d'Ivoire fut déréglementé depuis la décennie 1990. Quelles ont été les raisons d'une telle déréglementation ?

2 – La situation avant la déréglementation : le temps du monopole

La plupart des entreprises publiques en Afrique subsaharienne ont évolué au départ dans un environnement juridique, économique et social propice à leur développement de sorte qu'aucune d'entre elles n'a pu résister suite à la crise économique. Elles avaient le monopole du marché et n'étaient pas exposées à la concurrence. Les objectifs en terme de chiffre d'affaire n'étaient pas des préoccupations de premier ordre. Il manquait cruellement de dynamisme et de stimulant pouvant leur garantir une réelle croissance. Les subventions dont elles bénéficiaient toutes couvraient les déficits d'exploitation qui les maintenaient en activité. Ce fut le cas de la SOTRA en Côte d'Ivoire, qui a pu se maintenir comme mode dominant de transport collectif. Le monopole lui a valu d'accroître à la fois son réseau et son parc, de diversifier ses services et d'améliorer la qualité du service offert. La régularité des bus et les conditions de voyage étaient des plus satisfaisantes. Les bus étaient les moyens de transport les plus sûrs pour les usagers, dont la grande majorité était constituée de travailleurs et d'élèves. Ils étaient de ce fait des moyens de transport pour les couches intermédiaires de la population, dont les salaires pouvaient garantir un transport en commun de bonne qualité, cependant, insuffisants pour s'acquérir un véhicule personnel. Les exclus de ce réseau se retrouvaient dans les transports populaires qui étaient à la limite une honte pour celui qui l'empruntait. C'était le transport des pauvres, des chômeurs, en somme de tous les laisser pour compte. Malgré l'image de l'entreprise dynamique et prospère, la SOTRA comme la plupart des sociétés d'Etat sous « *perfusion financière* », cachait des dysfonctionnements structurels et financiers qui se traduiront par un recul du service public.

L'Etat en faillite et sous ajustement structurel est contraint de suspendre ses subventions aux sociétés publiques dont la plupart ont survécu grâce à ses largesses. C'était avant tout des subventions d'exploitation. Elles pouvaient également servir pour la construction des bâtiments et des ateliers ou pour l'acquisition de terrains. Il est difficile, voire impossible, de faire la distinction entre la compensation de la véritable subvention. Les subventions d'exploitation, encore appelées « *compensations pour insuffisance tarifaires* » montrent que ces subventions existent à cause des blocages faits par la tutelle sur l'augmentation tarifaire. Les insuffisances tarifaires proviennent également des gratuités et des réductions pour les groupes subventionnés (scolaires et « *corps habillés* »¹⁷), qui représentent 65% de la clientèle. Ces prestations concernent :

- les services de transports écoles (actuellement réduits aux seules lignes Abidjan-Bingerville) ;

¹⁷ C'est une appellation qui fait allusion à l'ensemble des agents des forces de l'ordre et de sécurité : policiers, gendarmes et militaires.

- les cartes mensuelles scolaires et universitaires, prise en charge à 100% (réduite à 85% aujourd'hui) ;
- les tarifs sociaux subventionnés pour les fonctionnaires ;
- la réquisition pour les transports spéciaux ;
- l'exploitation de lignes déficitaires pour nécessité de service public.

Cette politique montre la volonté des pouvoirs publics de donner au transport urbain un caractère social, même s'ils en excluent une partie de la population, notamment, celle logée dans les quartiers lointains et inaccessibles. Elle montre également l'amalgame fait par les pouvoirs publics entre le service public et le service pour le compte de l'Etat, entre le service public et la gratuité, en réquisitionnant les autobus pour des manifestations politiques, religieuses, etc. L'octroi d'une subvention pour insuffisance tarifaire se trouve ainsi justifiée. Le non-paiement intégral de ces prestations est pour partie responsable des difficultés de l'entreprise, dont les effets se répercutent sur le fonctionnement du réseau. La charge des paiements des compensations tarifaires pour gratuité ou réduction des titres de transport pour certaines catégories d'usagers, environ 20 millions de dollars par an (Banque mondiale, 2001), est très lourde pour le budget de l'Etat. De même, les difficultés d'ajustement des tarifs conformément à l'article 14 de la convention de concession, constituent un véritable blocage de sortie de crise. Les tarifs gelés depuis 1994 n'ont pas suivi la dérive des coûts des facteurs de production évaluée en 2003 à 38%, largement supérieure au 3% prévue dans la convention (Direction SOTRA, 2004). A ces principaux facteurs s'ajoutent la dévaluation du F CFA en 1994, qui a engendré des efforts financiers supplémentaires pour l'approvisionnement du parc de véhicules et pour l'achat des pièces de rechanges. Ces facteurs exogènes ne sont pas les seuls responsables, car d'autres, plus endogènes ont contribué au dysfonctionnement du réseau. Une gestion clientéliste particulièrement catastrophique pour l'entreprise, s'est accompagnée de baisses de recettes d'exploitation, elles-mêmes liées à la baisse du trafic voyageur, d'une fraude excessive des usagers et d'une pléthore de personnel.

- Les principaux postes de dépenses sujets à dysfonctionnement

Xavier Godard et Pierre Teurnier (1992) listent un ensemble de facteurs agissant en cercle vicieux qui explique le dysfonctionnement du réseau.

Les coûts de production sont élevés à la fois parce que la SOTRA produisait moins et que les dépenses salariales étaient élevées, en raison de la pléthore du personnel (embauches sur recommandations et non sur compétences, sureffectifs liés à une qualification insuffisante, faible motivation, etc.) dont les

salaires étaient supérieurs au salaire moyen national. Elles représentaient près de 50% des coûts d'exploitation.

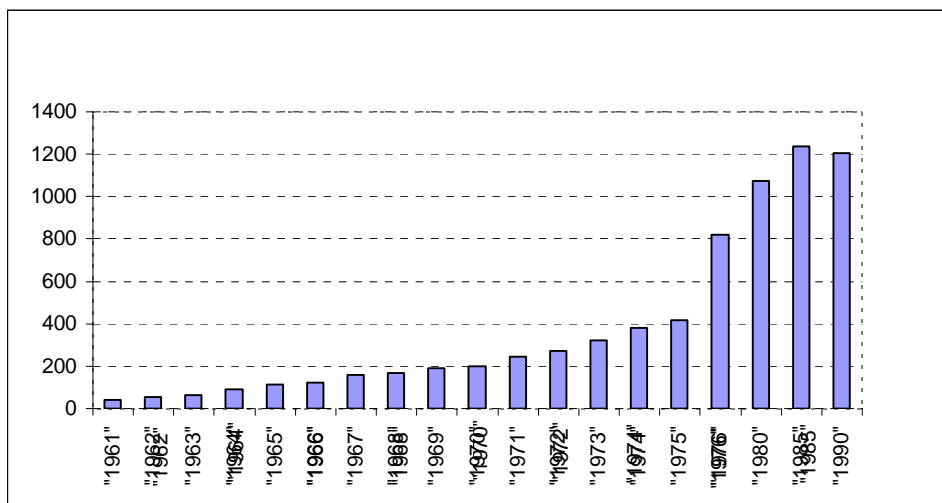
Le poste carburant est lui aussi important. L'intensité d'utilisation des bus et les prix élevés du carburant, du fait de la lourde fiscalité, n'étaient pas négligeables. L'importance des dépenses de carburant dans les réseaux africains provient parfois des pratiques de fraudes et de détournements : revente par un chauffeur d'une partie du carburant contenu dans le réservoir de son véhicule ; falsification des quantités livrées dans les cuves de l'entreprise, approvisionnement clandestin de véhicules non autorisés au dépôt de l'entreprise (Godard et Teurnier, 1992).

Les dépenses de maintenance et d'acquisition des véhicules et des pièces détachées, totalement importés, sont tout aussi pesantes. Les droits de douane et de transport aboutissent à doubler le prix du bus rendu à Abidjan.

Aussi, la tentation a été grande, pour les Etats ayant à leur disposition des entreprises générant quotidiennement beaucoup de trésorerie, de s'en servir comme d'une banque, en retardant les paiements des subventions contractuelles. Beaucoup d'échecs sont à imputer aux pouvoirs publics qui se sont souvent immiscés dans la gestion courante des entreprises, faisant fi délibérément des clauses de conventions qu'ils avaient solennellement signées.

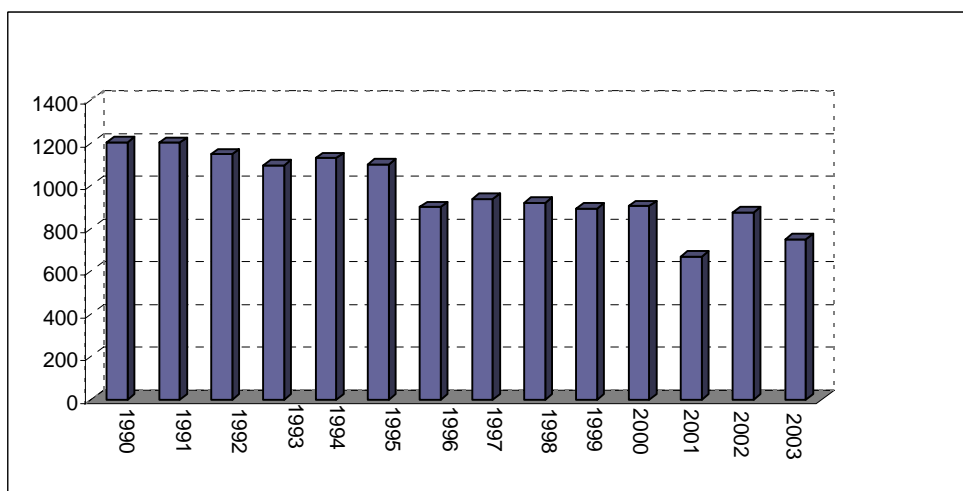
Le dysfonctionnement du réseau résulte également de l'insuffisance du parc qui génère peu de recettes, les tarifs sont bloqués à un niveau trop bas, trop de passagers sont exemptés du paiement du tarif, la fraude provoque des fuites de recettes. L'insuffisance du parc concerne sa baisse et son vieillissement dont l'âge moyen a été estimé à 18 ans en 2003. Il faut y ajouter les immobilisations pour pannes et les nombreuses dégradations de bus à chacune des manifestations de protestation politique et/ou sociale depuis 1990. Ces pertes se comptent aujourd'hui à des centaines de véhicules.

Graphique 7 – Evolution du parc autobus de la SOTRA de 1961 à 1990



Source : SOTRA 1985

Graphique 8 – Décroissance du parc SOTRA à partir de 1990



Source : SOTRA, 2005

Le **graphique 7** montre l'évolution du parc d'autobus, qui connaît une croissance constante avec une légère accélération entre 1970 et 1985. Cette nécessité d'accroître le nombre d'autobus va se poursuivre jusqu'en 1990. De 43 véhicules en 1961, le parc passe à 1075 véhicules en 1980, puis à 1238 véhicules en 1985, pour atteindre une légère baisse de 1203 autobus en 1990. A partir de cette date on assiste à une décroissance du parc comme l'indique le **graphique 8**. Les immobilisations pour cause de panne et de vétusté ont pu atteindre parfois près de la moitié du parc en général.

Les problèmes de fonctionnement du réseau ne peuvent se résumer aux seuls facteurs évoqués. La structure du réseau constitue elle-même un problème. Cette organisation spatiale des lignes d'autobus, même si elle a permis pendant de longues années de satisfaire à la demande en transport, comporte quelques failles au plan géographique qui ont servi d'espace d'émergence des services de transports populaires. Le réseau souffre de plusieurs faiblesses : des relais mal assurés, une configuration privilégiant les lignes radiales héritée du passé qui semble moins adaptée à la demande actuelle des déplacements, des lacunes en matière de couverture des zones d'urbanisation récente qui s'explique essentiellement par un déficit de l'offre, des niveaux de services réduits et irréguliers dans nombre de quartiers et particulièrement dans ceux où d'autres modes sont fortement présents.

La SOTRA montre des signes d'essoufflement entraînant une baisse des fréquences des bus et une dégradation du niveau de la qualité de service, en dépit des efforts déployés par ses dirigeants ces dernières années. La rareté des autobus contraint nombre de travailleurs à se lever très tôt le matin pour être aux arrêts et à quitter les bureaux avant la fermeture dans l'espoir d'arriver un peu plus tôt chez eux. Cette attitude des usagers a des répercussions sur le bon fonctionnement de l'économie urbaine qui se trouve directement liée aux problèmes des transports collectifs. Chaque jour des milliers d'heures sont perdues du fait des retards et des abandons de poste avant la fermeture. L'insuffisance du service public se traduit sur le terrain par une irrégularité des fréquences des bus, à laquelle s'ajoute une desserte spatialement insatisfaisante, quoique ce réseau demeure l'un des meilleurs de l'Afrique subsaharienne. Les contraintes horaires souvent insupportables, l'entassement dans les autobus aux heures de pointe sont entre autres des motifs qui ont suscité chez les usagers l'intérêt de se rapprocher des modes de transport populaire. Les autobus, de par leurs propriétés s'éloignent des conditions d'ubiquité, de fractionnabilité et d'instantanéité dont se rapprochent les services populaires. La nature du service de transport est de réduire les distances et de permettre à l'homme de faire abstraction de l'espace, dans ses activités, ses productions et ses échanges (Merlin, 1991). L'homme dans sa vie relationnelle est confronté à ces contraintes, temps, coût et espace, qui définissent les principales caractéristiques des systèmes de transport.

Cela pose la question de la performance des transports collectifs urbains. Ces transports sont confrontés à un véritable défi, aussi bien dans les métropoles en développement que dans celles des pays industrialisés. Dans les pays industrialisés, ce sont des raisons bien différentes qui poussent à soulever la question de l'efficacité des transports collectifs. Dans un contexte social et géographique dominé par les déplacements en voiture particulière et par l'étalement urbain, les transports collectifs

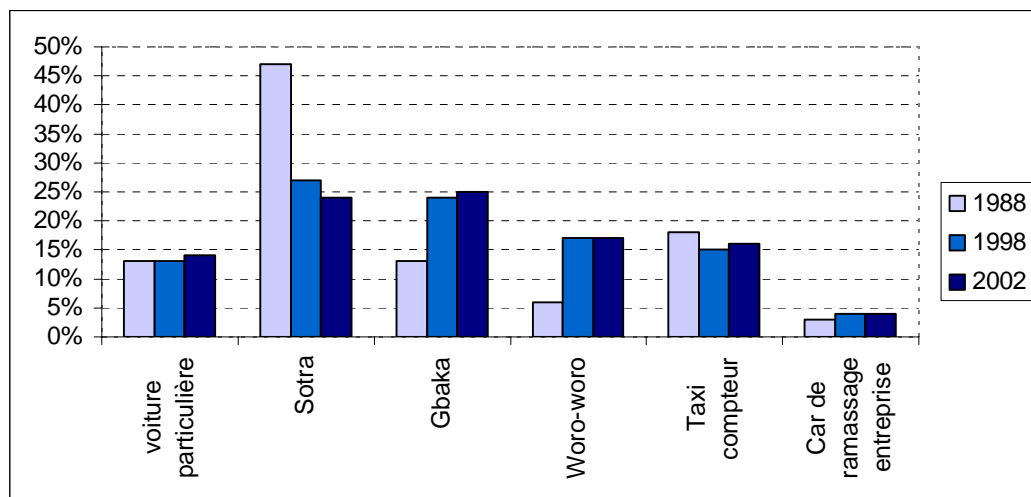
seraient plutôt destinés à une frange de la population citadine restée en marge du vaste mouvement d'accession à la voiture, les jeunes, les vieux et les pauvres, considérés comme les captifs, faisant des transports collectifs un service social de compensation ou de dépannage temporaire. Comme le font savoir Jean-Jacques Bavoux et *al* (2005), l'efficacité des transports collectifs urbains dans les villes développées tient en réalité, d'une part, aux préoccupations politiques et sociales incluses dans le développement durable, la consommation énergétique, mais surtout la pollution atmosphérique et les pathologies qui en découlent, et d'autre part, relevant de l'économie, la congestion de la voirie, qui ne peut être résorbée de proche en proche que par des investissements routiers importants quand la croissance économique est modérée ou nulle.

Dans les PVD, c'est à une tout autre situation qu'on assiste. Dépourvus d'autres moyens de transport et confrontés à des trajets souvent longs, les captifs des transports collectifs dépendent de l'offre collective pour accéder aux emplois et aux services regroupés dans la partie centrale des agglomérations. Ils écoulent des flux plus massifs que ceux auxquels sont habitués les réseaux des villes du nord à taille égale. Cependant, la situation économique de ces pays ne permet généralement pas d'ajuster l'offre au rythme d'accroissement des besoins, par la création de réseaux denses de métro ou de trains rapides. L'accessibilité aux emplois et aux services constitue un facteur déterminant de la production socio-économique des villes et fait reposer une responsabilité importante sur les réseaux de transports collectifs. Pour répondre efficacement à la demande des usagers, il faut déréglementer, c'est-à-dire modifier le cadre réglementaire de la gestion et du développement des réseaux. La puissance publique, à travers ces évolutions, se retire de la gestion directe pour devenir un régulateur veillant au respect des règles de la concurrence, de cahiers des charges et des éventuelles obligations de service public (Bavoux et *al*, 2005).

En 1990, pour améliorer l'efficacité des transports urbains, les PAS préconisent une déréglementation. Elle a été amorcée dès l'annonce par le gouvernement, le 12 février 1987, de la libéralisation du secteur des transports urbains. Avec la déréglementation, les transports populaires vont désormais jouer un rôle de rabattement sur les lignes de desserte des autobus. En effet, les « *gbakas* » vont exploiter des lignes illégales sur des segments de marché à l'intérieur du périmètre dont l'exploitation est exclusivement dévolue à la SOTRA. Il en est de même pour les taxis « *woro-woros* », qui ont multiplié leur parc par dix en moins d'une quinzaine d'années. L'effectif estimé à 1000 véhicules en 1989 est passé à 5000 en 1998 (Adoléhoumé et Nagoné 2002), puis évalué lors de nos enquêtes à environ 10 000 en 2003 et 12 000 en 2005 (Yéo, AGETU, 2005). Comme en témoigne le graphique ci-après, la part de marché des autobus est passée de 47% en 1988 à 27% en 1998, puis

24% en 2002 pendant que les services populaires doublent, voire triplent les siennes (SSATP, 2000 ; Zoro Bi Nagoné, 2002).

Graphique 9 – Evolution des parts de marché entre 1988, 1998 et 2002



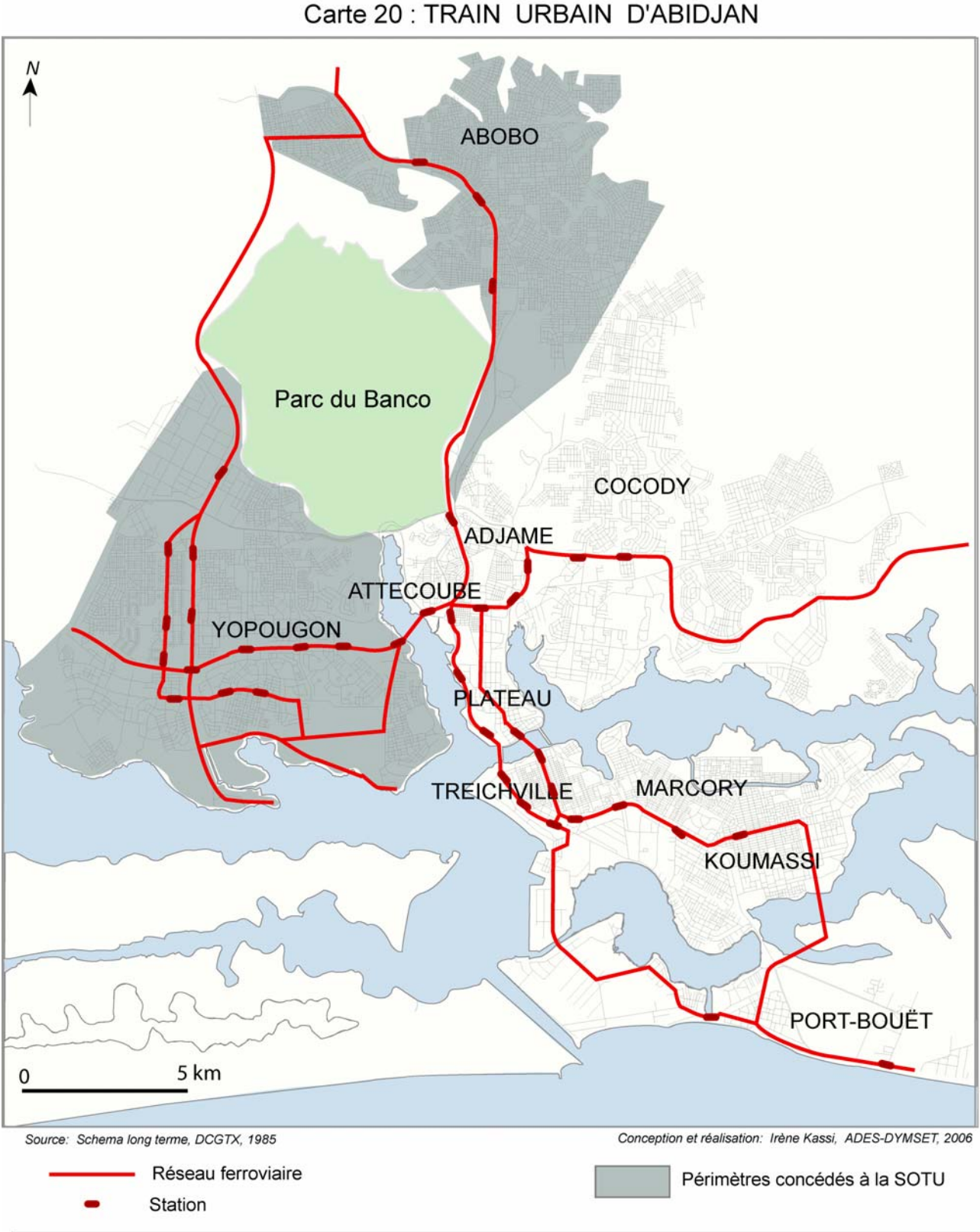
Source :SSATP, Banque Mondiale, 2000 ; Zoro Bi Nagoné, 2002.

Le **graphique 9** montre cette ascendance des transports populaires dont les parts de marché passent de 13% pour les « *gbakas* » à 24%, puis à 25% ; de 6% à 17% pour les « *woro-woros* », tandis que les voitures particulières passent de 13% à 14% et les taxis compteurs décroissent de 18% à 15% avec une légère remontée en 2002 à 16%. Les parts de marché cumulées des deux modes de transport populaires dépassent largement celle de la SOTRA et traduit la domination de ce secteur dans le système des transports urbains d'Abidjan.

La déréglementation s'est accompagnée d'un ensemble de résolutions initiées par le gouvernement au milieu de la décennie 1990, dont la majorité reste encore à réaliser. Il s'agit de renforcer le parc de véhicules de la SOTRA qui a un parc en ligne estimé à 496 véhicules en 2004 (SOTRA, 2005). L'instauration du plan de restructuration financière et de redressement de la SOTRA. En juin 2000, la société avait une dette cumulée à hauteur de 30 milliards de F CFA (environ 46 millions de €), soit six fois supérieure à son capital (Adoléhoumé et Nagoné, 2002). Ce déficit est estimé à environ 51,3 milliards de F CFA (environ 78 millions de €) en fin décembre 2003¹⁸. L'une

¹⁸ C'est une estimation faite par l'actuel directeur général dans le journal *Fraternité Matin* n°11931 du 16 août 2004

des résolutions a obligé la SOTRA à concéder à la SOTU, opérateur privé à capitaux ivoiriens, la desserte des communes de Yopougon et d'Abobo.



La **carte 20** montre les deux communes concédées à la SOTU. Jusqu'à ce jour, aucun bus n'est mis en circulation par l'opérateur, malgré la signature du contrat en 1998 dans lequel le démarrage de l'activité était prévu pour le 02 janvier 1999. Le blocage de ce dernier suscite beaucoup d'interrogations. Est-il lié au fait que le choix des lignes qui ont été mises sur le marché porte sur les axes les plus chargés de l'agglomération ? Ces axes demandent des capacités techniques et financières lourdes. Ils concentrent majoritairement des usagers disposant de tarifs réduits (70% de la clientèle) qui posent le problème des compensations tarifaires. Le cahier des charges pour l'exploitation de ces lignes, concédées pour dix ans, ne garantit pas le monopole et la concurrence avec les « *gbakas* » est maintenue, mettant en péril la viabilité de ces exploitations. A cela, s'ajoute le réseau ferroviaire urbain d'Abidjan dont le tracé empiète sur les axes mis en concession (**carte 20**). Toutefois, il semblerait que la SOTU n'a pas été capable de mobiliser les fonds nécessaires que requiert la réalisation d'un tel projet.

Parmi les résolutions ayant atteint leurs objectifs, figure au plan institutionnel, la mise en place de l'AGETU en février 2000. Elle a connu un démarrage difficile lié aux considérations d'ordre technique, économique et politique. La première difficulté résultait des retards de transfert de compétences entre le district, les communes et l'Etat d'une part, et cette institution d'autre part. Il a fallu cibler en priorité les charges à lui confier, parmi la multitude de compétences indispensables aux transports urbains. Pour contourner cette difficulté, son champ de compétence a été délimité à la seule agglomération abidjanaise en abandonnant les grandes villes de l'intérieur (Yamoussoukro, Bouaké, etc.) comme prévu au départ. Pour la gestion des infrastructures routières, elle a également bénéficié d'une restriction de ses attributions aux infrastructures directement liées au transport public de personnes. Elle a eu la possibilité de sous-traiter certaines de ses attributions avec les collectivités locales, sur la base de cahier de charges clairement établi, afin de réduire ses charges salariales tout en assurant le contrôle et la maîtrise de l'organisation des transports urbains. Les difficultés économiques étaient liées à la recherche des ressources susceptibles de couvrir les charges d'exploitation, sans engendrer de nouvelles taxes fiscales ou parafiscales. Pour ce faire, il a été décidé de transférer au profit de l'Agence les produits des impositions liées à l'obtention de la carte de transport. Ses ressources ont été pendant longtemps constituées des seules dotations budgétaires qui lui ont été allouées par l'Etat, ce qui a limité ses moyens et ses activités. Les conflits avec les collectivités locales autour de la répartition des redevances sur les activités de transport étaient aussi un frein. En effet, les difficultés d'ordre politique résultaient de la résistance des collectivités locales par rapport aux pertes

de compétences ou de pouvoir au profit de l'Agence. Ces transferts de compétence ont été perçus comme une démarche contraire au processus de décentralisation.

Fragilisée par toutes ces pesanteurs, le bilan de ses activités qui ont démarré effectivement en 2005, notamment en ce qui concerne la délivrance des autorisations, était plutôt insatisfaisant. A titre d'exemple, selon son Service Statistique et Documentation (SSD), entre janvier et novembre 2005, ce sont 484 autorisations qui ont été délivrées aux taxis communaux de Cocody, sur un parc total estimé à environ 2 300 véhicules. 75% des véhicules en circulation, mais aussi ailleurs, n'avaient pas leurs autorisations, de sorte que la pérennité de l'Agence n'est pas très garantie.

Toutefois, « *la déréglementation n'est pas synonyme de privatisation et en est même antinomique : plus l'on privatise, plus il faut réglementer* » (Bonnamour, 1991). La déréglementation ne doit pas signifier absence de politique, comme pourrait le laisser croire le non respect généralisé des réglementations sur ces réseaux de transport, qui militerait en faveur d'une déréglementation. Il serait plus judicieux d'œuvrer pour un renforcement de la réglementation dans le secteur du transport visant à une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport plutôt que la déréglementation qui conduit parfois à des situations d'anarchie.

Contrairement à la déréglementation dont les causes et les effets ont été exposés, la dérégulation va encore plus loin. Elle consiste en la suppression totale des règlements ou conventionnements encadrant l'activité des transporteurs. Les risques de cette notion à forte connotation idéologique sont certains. Si le laisser-faire total aboutit en terme économique à une autorégulation, en d'autres termes à un équilibre stable, ne perdons pas de vue les conséquences qui peuvent suivre. Dans le meilleur des cas, il peut se créer un groupe de pression visant à établir un monopole ou au contraire, dans le pire des cas, favoriser une « *gangstérisation* » de la profession, mettant en danger la sécurité des usagers ou interdisant par la violence l'accès au marché. La réussite de la politique de libéralisation nécessite en amont, un cadre réglementaire adéquat. La déréglementation ou dérégulation totale des services de transports urbains, ne fait qu'aggraver les effets d'une crise qu'elle est censée résoudre.

3 – Les réformes de transports publics urbains à l'heure de la mondialisation : la question de la privatisation et de la libéralisation

Face aux contre-performances des entreprises publiques, la libéralisation et la privation ont été présentées comme l'unique solution capable de sortir le pays de son retard. Il est alors imposé de réduire le poids de l'Etat par une rationalisation puis une privatisation des entreprises publiques et une réduction des dépenses budgétaires. « *Le nouveau système-monde se calque désormais sur un ordre auquel les Etats sont contraints de « s'ajuster »* » (Le Bris, 2003). Etait-ce la meilleure solution ? Peut être que non, d'autant plus que le processus de privatisation qui s'est emballé dans presque tous les pays en développement à partir de 1990, s'est soldé par un bilan plutôt décevant.

L'ouverture du marché n'a pas arrangé la situation contrairement à ce que pensaient les initiateurs de ces programmes, visiblement loin des réalités locales et qui de plus tendent à généraliser souvent les situations quant il s'agit des pays en développement. Cela pose une fois de plus la question du transfert des modèles car les orientations proposées pour les résolutions des problèmes locaux sont dans bien de cas inopérantes, même si elles tiennent compte de quelques spécificités locales. La question des transferts de modèle a fait l'objet de nombreuses recherches et les critiques dans le domaine ont été toutes aussi abondantes. Surtout, ce que relèvent les auteurs au sujet de ces transferts, ce sont leurs échecs dus à un décalage sociologique et culturel entre les pays émetteurs de ces modèles et les pays récepteurs. Les modèles importés, comme celui des transports collectifs, sont très souvent la reproduction des modèles expérimentés et réussis en Europe occidentale où les conditions socio-économiques et politiques n'ont rien de commun avec celles qui prévalent en Afrique. Ces modèles importés nécessitent, comme le préconisent depuis quelques années les chercheurs travaillant sur ces questions, une adaptation aux conditions locales. Ces adaptations souhaitées ont été rarement ou pas du tout élaborées, de sorte que les populations essaient, dans un contexte de crise généralisée, de se les approprier à leur façon et de les adapter à leurs cultures et à leurs besoins quotidiens. A Abidjan, le transfert de modèle de transport collectif n'a pas été altéré comme dans d'autres domaines, il a fait l'objet d'une reproduction, en essayant d'éliminer autant que possible les contraintes de l'original, entre autre, créer des moyens de transport à la fois de voyageurs et de marchandises, sans contraintes horaires, ni d'arrêts fixes. D'ailleurs, le transfert de modèle dans ce domaine à Abidjan a été plutôt une réussite qu'un échec. L'usage des autobus est totalement ancré dans les modes de déplacements de la population. L'entreprise a pu développer, lorsqu'elle avait encore les moyens financiers, son réseau et même diversifier ses services et continue, aujourd'hui encore, d'assurer le service public. La preuve en

est qu'il résiste à la concurrence du modèle local, alors qu'ailleurs tous ont été sortis un à un du marché.

C'est le même procédé qui s'est reproduit avec la libéralisation. Plutôt que de favoriser l'entrée massive d'entreprises formelles, on assiste à un émiettement du marché dû à un accroissement du secteur informel. La libéralisation souhaitée par les Institutions de Brettons Woods a été pour nombre de secteurs un échec. Ces secteurs souffrent actuellement de manque d'efficacité, de dynamisme, d'anarchie et de corruption causés par la multiplicité des intervenants évoluant souvent dans l'informel. L'homogénéisation des politiques économique et sociale a donc entraîné une forte accentuation des disparités à l'intérieur et entre les pays. Puisqu'elle favorise la différenciation et l'exclusion, la mondialisation et le libéralisme qui l'accompagne développent les activités refuges et de survie. Dans la gestion urbaine, la participation accrue des populations c'est fait aussi bien dans le domaine des transports que dans divers autres domaines, comme la collecte des ordures ménagères, la production de l'habitat, pour ne citer que cela. La libéralisation même si elle a apporté un mieux appréciable pour le déplacement des populations, parce qu'elle a été brutale et la société mal préparée à ces nouvelles régulations, pose aujourd'hui de nombreuses difficultés aux pouvoirs publics. Ces politiques ont facilité le développement des transports populaires, qui apparaissent comme une solution aux problèmes de mobilité dans la ville.

La libéralisation s'est parfois traduite par la privatisation des entreprises publiques. En effet, le processus de privatisation s'est accéléré dans la plupart des pays en développement, marquant le triomphe du libéralisme économique. A la privatisation des grandes sociétés d'Etat s'est également succédé la privatisation des infrastructures et services urbains, considérée comme un moyen de remédier le retrait financier des Etats. Le terme de privatisation qui désigne le transfert au secteur privé d'une activité relevant jusqu'alors du secteur public, peut également être utilisé par extension pour désigner la fin d'un monopole public et l'ouverture d'un marché à la concurrence, c'est le cas de la SOTRA. Selon Contamin (1997), « *quand on parle de sa privatisation, thème récurrent de l'organisation des transports urbains en Côte d'Ivoire, il s'agit généralement de la liberté qui serait accordée aux transporteurs privés d'assurer un certain nombre de lignes dans le périmètre actuellement réservé à la SOTRA. Privatisation signifie alors libéralisation par la déréglementation* ». Il serait aussi juste de parler d'une généralisation des principes et règles du marché dans les modes de gestion des services urbains.

La privatisation des transports urbains s'est faite sous plusieurs formes, dans le temps et selon les pays. Dans certains cas, l'entreprise publique a été liquidée et remplacée par de multiples opérateurs. Dans d'autres situations, la privation s'est faite par l'ouverture du secteur à des opérateurs privés à côtés de l'entreprise publique, sans régulation et dans une situation de concurrence inégale, puisque le secteur public doit continuer à assurer les missions de services public (transport scolaire, transport de certaines catégories d'usagers, sans compensation intégrales pour les tarifs réduits imposés). C'est le cas d'Abidjan avec le renforcement des minibus « *gbakas* » et la prolifération des taxis collectifs « *woro-woros* ».

Conclusion

Si les transports populaires se sont autant développés, c'est en partie grâce aux changements qui se sont opérés dans les principes gestionnaires. Les politiques de décentralisation et de libéralisation du secteur des transports urbains ont été un moteur de l'amplification du phénomène des transports populaires.

En transférant des compétences aux collectivités locales, l'Etat entendait surtout réguler à l'échelon local ce secteur afin de permettre une complémentarité des deux sous-systèmes de transport et garantir un ordre spatial et environnemental. Ces objectifs seront dévoyés. Les collectivités locales ont du mal à réguler ces activités qui constituent une source de revenu importante pour leurs trésoreries. Les autorisations sans restriction octroyées ont permis l'afflux d'un grand nombre d'entrepreneurs. De même, la libéralisation sans régulation a été la porte ouverte à l'amplification de ces activités. A ces facteurs déterminants s'ajoutent des pratiques illégales, comme la corruption, qui handicapent les différentes structures professionnelles censées contrôler et encadrer ces activités. Le laxisme des agents municipaux et le racket des forces de l'ordre sont entre autres des motifs qui permettent de maintenir un grand nombre de transporteurs irréguliers dans le secteur. Certes, l'ouverture du marché aux opérateurs privés a apporté un mieux appréciable en matière de disponibilité des moyens de transports. Dans le même temps, elle a montré l'incapacité de régulation des collectivités locales qui a induit une situation quasi anarchique.

La privatisation et la libéralisation revendiquées comme solution à la résolution de la crise urbaine ont été menées dans un contexte de déliquescence des services publics, d'exclusion et particulièrement de paupérisation d'une frange importante de la population. La crise économique a

favorisé l'émergence de nombreux exclus qui survivent grâce aux activités du secteur informel dont les transports populaires. Il convient d'analyser à présent leur fonctionnement, leur organisation et la stratégie de ses acteurs.

DEUXIEME PARTIE

LA REPONSE DES TRANSPORTS POPULAIRES A LA DEMANDE DE SERVICE À ABIDJAN

L'essor des transports populaires a des conséquences sur la configuration de l'espace urbain. La rapide évolution de ces transports dans les agglomérations africaines est un fait marquant. A Abidjan, leur prolifération a contribué à marquer significativement l'espace urbain. Ils apparaissent comme un ferment des mutations territoriales opérées dans la ville et peuvent être considérés comme un facteur expliquant l'organisation et la dynamique des territoires. Pour ce faire, l'analyse du fonctionnement des transports populaires passe par une étude de son inscription spatiale. Comment ce système fonctionne-t-il dans la ville ? Quels processus nouveaux sont mis en jeu par ces transports ?

Nous avons décrit dans la première partie les facteurs qui ont conduit à l'avènement du transport libéralisé, les éléments ainsi que les structures du nouveau contexte libéral du transport. Nous allons dans cette seconde partie analyser le fonctionnement des transports populaires. Dans un premier temps, nous verrons « *les acteurs des transports populaires* ». Dans un second temps, nous analyserons « *les transports populaires : entre espace et territoire* ». Enfin dans un troisième temps, nous aborderons « *le paradoxe des transports populaires : démocratisation versus exclusion des classes défavorisées* ». Tous ces chapitres seront développés à partir d'une analyse spatiale.

CHAPITRE 4

LES ACTEURS DES TRANSPORTS POPULAIRES

Ce chapitre se propose d'analyser les conditions d'accès aux secteurs des transports populaires. Il permet d'appréhender un ensemble d'indicateurs de l'insertion dans ce secteur par une frange importante de citoyens, qui pose le problème de la précarité du marché du travail et ses conséquences sur le développement du secteur informel en général. Depuis la crise, les bases économiques urbaines ont peu reposé sur le salariat public ou privé. L'essentiel de l'emploi a été fourni par le secteur informel. L'artisanat et le petit commerce ont de ce fait pris de l'ampleur par rapport au salariat. Mais ces activités dites informelles peuvent-elles véritablement renforcer les bases économiques urbaines ? Si elles ne peuvent se substituer au secteur formel ou garantir totalement une certaine sécurité économique, elles jouent cependant un rôle intégrateur. Des entrepreneurs ont surgi dans la crise et de la crise et constituent parfois une alternative sérieuse au secteur formel. L'ampleur du phénomène des transports populaires s'explique en partie par la crise qui contraint, à plus d'un titre, une partie de la population urbaine à s'orienter vers les activités de subsistance. Comment ces opérateurs de transport s'insèrent-ils dans la profession ? Quels sont les déterminants qui participent à leur insertion ?

Nous verrons la diversité des formes d'insertion à la profession. Nous tenterons de montrer dans cette analyse le rôle intégrateur du secteur dit « *informel* » et partant des transports populaires. Ce secteur joue un rôle considérable et est un puissant moyen d'intégration à la ville (De Maximy, 1982). La crise économique et la raréfaction des emplois modernes font pour l'instant, de ce secteur, un grand pourvoyeur d'emploi, comme ceux liés au transport. Ils permettent de pouvoir survivre et d'améliorer le quotidien de ces acteurs.

Nous étudierons également les acteurs des transports populaires dans le jeu de régulation de l'offre des transports urbains. Ces entrepreneurs peuvent être considérés comme des acteurs de la mutation spatiale, puisqu'ils fournissent les instruments de cette transformation. Dans le contexte néolibéral actuel, on constate de plus en plus une participation de la population dans divers domaines de la gestion urbaine. La régulation économique et sociale ne se fait plus seulement par « *le haut* », on assiste également à « *une régulation par le bas* » qui façonne de l'intérieur la société urbaine. Pour ce faire, nous analyserons l'organisation et les déterminants de la participation des professionnels du

secteur des transports populaires. En d'autres termes, il s'agit d'examiner de quelles manières certaines variables du statut social des individus, éducation, nationalité, ethnie, etc. déterminent l'accès à ce secteur d'activité.

I – Les intervenants professionnels : comment devient-on entrepreneur ?

Nombre d'études antérieures ont montré le rôle intégrateur des activités de transport privé pour les populations défavorisées dans la ville (M'Bassi, 1981 ; Bugnicourt, 1981 ; Godard, 2002). Ces activités foisonnent dans tous les quartiers, ce qui infirme la thèse de leur localisation aux seuls quartiers périphériques, loin de la ville moderne. Leur développement est surtout un signe de l'appropriation de l'usage de l'espace urbain par les citoyens en quête de revenus. Le secteur dit informel (dont nous ne reviendrons pas sur la définition), regroupe un ensemble d'activités de production, de distribution et de services dont certaines nécessitent un capital de départ relativement important, un matériel adapté et un espace de travail déterminé qui peut être à une échelle réduite ou plus étendue, abrité ou découvert (Fodouop, 1998). La reconnaissance de certaines activités de ce secteur, par les autorités publiques avec paiement de taxes et autres redevances, les situe entre l'informel et le formel. C'est le cas des activités de transport. Cette description met en évidence leur particularité et le niveau social assez diversifié de ces opérateurs. Si les étalages de rue n'exigent pas un capital de départ en tant que tel et rassemblent en grande partie les femmes, en revanche, les activités de transport sont du ressort des hommes et le capital, qu'elles nécessitent, les différencie fortement des petits entrepreneurs.

1 – la crise urbaine et l'insertion des citoyens dans l'activité de transports

Au cours des deux dernières décennies, la déstabilisation de l'économie ivoirienne a accentué le processus d'informalisation du marché du travail, surtout dans la métropole abidjanaise. Cette amplification est intervenue sous l'effet de la régression brutale de l'économie publique (sous ajustement) sans changement des tendances lourdes à l'urbanisation et à la croissance urbaine. Selon Jean-pierre Lachaud (1995), la période 1980-1985, s'est caractérisée en Afrique subsaharienne par l'importance du taux de croissance de l'emploi dans le secteur informel, soit 6,7% par an, ce qui est largement au-dessus des rythmes de croissance de la population active urbaine et de l'évolution de l'emploi dans le secteur moderne. Ce dernier n'aurait absorbé que 6% des nouveaux entrants sur le marché du travail, durant la décennie 1980, alors qu'au cours de la décennie suivante, l'emploi

informel serait devenu majoritaire dans l'ensemble des PVD et représente près des $\frac{3}{4}$ de l'emploi urbain. Ces dernières années, les emplois informels représenteraient 65% des emplois urbains à Abidjan (Baehrel, 2001).

Plus récemment, la réduction générale du taux de « *salarisation* » dans certains pays d'Afrique subsaharienne comme la Côte d'Ivoire, a davantage renforcé cette tendance. Va donc émerger un vaste secteur informel, dont la fonction dominante est la survie et fonctionne comme une forme autonome de subsistance par l'auto-emploi. Cette économie informelle apparaît comme un bouclier spontané, bien que souvent fragile face à des situations parfois dramatiques. Par sa très forte adaptabilité à la demande, ses investissements faibles en capital technique et financier, sa capacité à répondre à une demande faiblement solvable, elle se répand dans tous les compartiments de l'économie monétaire urbaine. Avec l'extension de l'informalité dans des contextes d'ajustement structurel et de récession, on observe de nouvelles formes d'activité et, dans le cas échéant, au renforcement de celles plus anciennes telles que les transports. Selon les analyses de Alain Dubresson (1999), le secteur informel lui-même a été aussi perturbé par la crise économique. Ces activités informelles intimement liées aux activités officielles donc à la rente, ont été également touchées par la crise. L'économie rentière étant en crise, l'informel de « *bas de gamme* »¹⁹ a vu affluer les citoyens touchés par la crise. Quant à l'informel de « *haut de gamme* »²⁰, ceux qui avaient des assises financières solides ont renforcé leur position et ont évolué vers de véritables PME, les plus fragiles ont été déclassés. A Abidjan, seulement quelques entreprises de ce type ont pu évoluer vers les PME sinon la plupart ont été déchues. Ce fut le cas des entreprises de taxis compteurs ou de certaines entreprises de transport interurbain qui ont, de ce fait, rejoint intégralement le secteur des transports populaires.

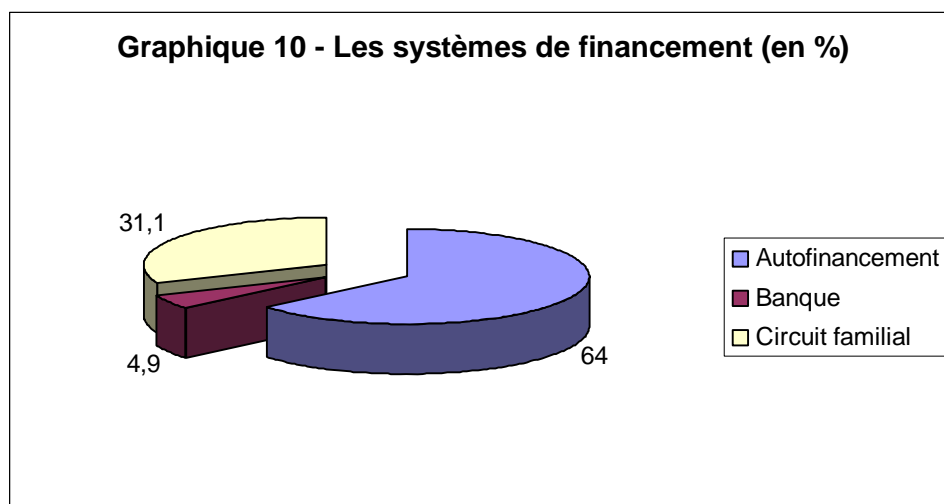
À l'inverse d'autres activités non structurées, les activités de transport intègrent différentes catégories sociales. Nous ne pourrions ici relater au cas par cas les motivations assez diverses, qui poussent les personnes à entreprendre dans ce secteur. Cependant, cette illustration permet d'appréhender la perméabilité de l'insertion au secteur. Si l'accès à la profession apparaît contraignant pour certains, du fait du règlement financier préalable qu'il nécessite (taxes d'inscription), en revanche, aucune autre contrainte ou presque n'est exercée sur ce type d'entrepreneuriat. Toute personne peut investir dans ce secteur même s'il est en principe réservé aux seuls nationaux. Mais

¹⁹ Selon Dubresson (1999) : l'informel « bas de gamme » est un informel sans surplus, aux limites de la survie ou dont les surplus sont réinvestis ailleurs que dans l'activité principale.

²⁰ L'informel « haut de gamme » enregistre des surplus dont une partie peut être réinvestie dans le capital fixe dont la valeur s'accroît.

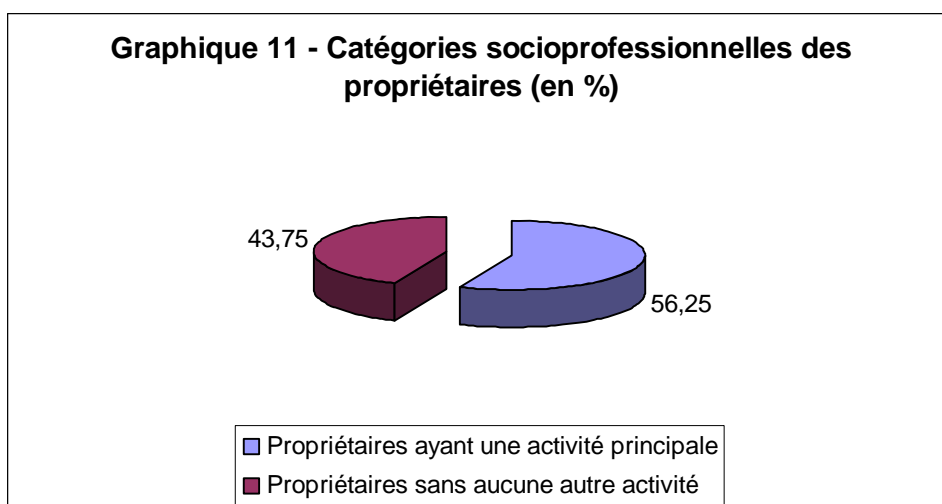
l'intervention des organisations syndicales peut être dans certains cas un blocage à l'insertion dans la profession.

Le coût d'achat des véhicules et le faible recours aux crédits bancaires contraignent l'acquéreur potentiel à payer au comptant et donc à disposer de la totalité de l'investissement. D'ailleurs, l'atomisation du secteur est profondément liée à l'origine des capitaux investis. Les résultats de nos enquêtes montrent que très peu de propriétaires ont recours à un crédit bancaire pour ce type d'activité.



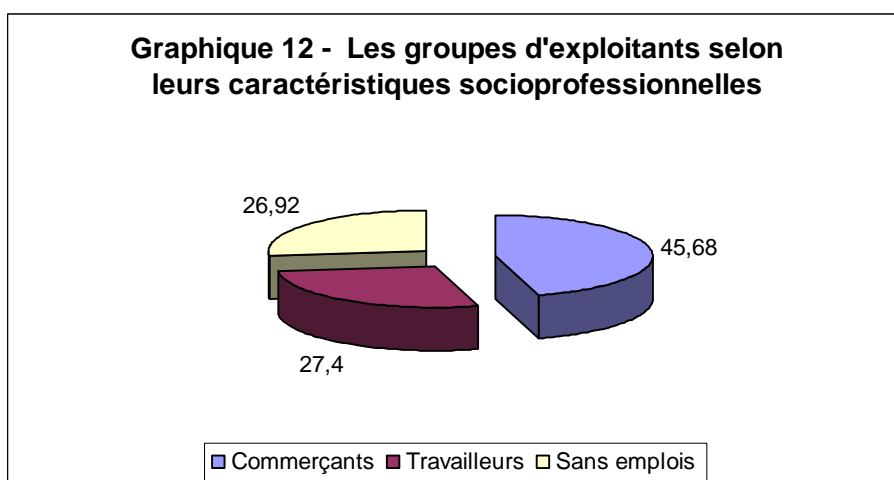
Source : nos enquêtes, 2003.

Le graphique ci-dessus illustre les grandes tendances des circuits de financement généralement utilisés par les entrepreneurs des transports populaires. Les conditions contraignantes des prêts bancaires explique, dans la majorité des cas, le recours à l'autofinancement soit 64% de notre échantillon ; le circuit familial dont le financement est assuré par un parent, ce groupe représente 31,1% ; seulement 4,9% ont recourent à un crédit bancaire, c'est généralement dans le sous secteur « *gbaka* » qu'on rencontre ce type de financement. Ces circuits diffèrent selon que ces entrepreneurs sont propriétaires ou propriétaires-chauffeurs ou même possèdent un ou plusieurs véhicules. Dans la majorité des cas, il s'agit pour les propriétaires, d'une activité secondaire qui permettent de faire fructifier rapidement l'argent accumulé dans le cadre d'une activité principale autre, en confiant ou louant un véhicule à un chauffeur, et sans toutefois réinvestir les bénéfices dégagés dans le transport urbain.



Source : nos enquêtes, 2003

Le graphique ci-dessus montre que 56,25% de notre échantillon (soit 208 propriétaires ayant répondu à cette question) exercent l'activité de transport dans le cadre d'une activité secondaire, seul 43,75% des enquêtés ont pour activité principale le transport. Néanmoins l'analyse de ce secteur permet de déterminer trois groupes d'exploitants, relativement distincts, en fonction de leurs caractéristiques socioprofessionnelles.



Source : nos enquêtes, 2003

Dans le **graphique 12**, le premier groupe concerne les commerçants, soit 45,68% des enquêtés. Sous ce statut nous mettons toutes les personnes qui ont une activité principale relevant du commerce et les exploitants des transports suburbains ou interurbains, eux-mêmes ayant comme activité parallèle

le commerce. Ces derniers ont une expérience des transports et c'est tout naturellement qu'ils investissent dans le secteur urbain en plein essor. Parce que ce secteur demande un investissement assez important, les commerçants qui s'y insèrent ont généralement une bonne épargne. La catégorie des commerçants est l'une des plus importantes du secteur et c'est à l'intérieur de celle-ci qu'on retrouve les personnes détenant plusieurs véhicules, même si la moyenne générale dans l'activité est d'un seul véhicule par propriétaire (56,2% des enquêtés en étaient concernés, 31,5% en possédaient deux, contre 12,3% qui en possédaient plus de deux). A ce groupe, nous avons également ajouté les anciens chauffeurs ou apprentis-chauffeur qui ont acquis leur véhicule sur épargne personnelle ou par le système « travailler-payer »²¹. Ces derniers possèdent généralement un seul véhicule.

Le deuxième groupe, soit 27,4% des propriétaires, comprend toutes les personnes ayant déjà un emploi salarié. Ce secteur peut constituer en outre un complément de ressource ou « *arrondis de fin de mois* » pour les travailleurs qui exercent ce métier en temps partiel. Certains exploitent leur véhicule personnel, d'autres mettent à la disposition de tierces personnes un ou plusieurs véhicules exploités pour leur compte. Ces derniers, pour la plupart des anonymes sont des fonctionnaires ou des employés des sociétés privées, qui ne désirent pas se faire connaître et qui s'inscrivent au registre des transporteurs au nom d'un proche. C'est le cas des policiers qui posséderaient de nombreux taxis collectifs. « *Ces arrondis de fin de mois* » finissent par être les sources principales de revenus pour certaines personnes, toutefois moins nombreuses, qui abandonnent leur emploi dans le secteur formel moins rémunérateur. C'est le cas d'un propriétaire-chauffeur rencontré sur la ligne Cocody-Treichville. Il a commencé par exploiter les heures creuses de son emploi principal, généralement entre 6h et 8h du matin avant d'embaucher et le soir de 18h à 20h. Ces tranches horaires coïncident parfaitement avec les heures de pointe, où les transports en commun deviennent très insuffisants, même les services populaires se trouvent débordés par la demande. C'est à ce moment qu'interviennent généralement les clandestins. Il arrivait à réaliser sur cette ligne, une recette comprise entre 10 000 et 12 000 F CFA (15,24 et 18,29€) par jour. Il a fini par s'y consacrer entièrement parce que le gain réalisé dépasse largement ce qu'il percevait comme employé dans cette structure formelle.

Cette insertion des travailleurs montre que le secteur informel n'est pas forcément un univers pour pauvres et que tous les non pauvres ne sont pas nécessairement dans le secteur moderne. En outre, il peut constituer un complément indispensable pour les ménages urbains, même appartenant à

²¹ Le système « travailler-payer » permet au chauffeur d'acquérir le véhicule, exploité sur une période donnée pour le compte d'un propriétaire, avec obligation de verser une recette journalière ou mensuelle. Toutes les dépenses du véhicule sont à la charge du chauffeur.

la classe moyenne. Cela est d'autant plus vrai, que dans les métropoles subsahariennes et en particulier à Abidjan, même si le travail salarié régulier constitue le mode d'emploi dominant, 60% à 70% de l'ensemble des travailleurs, on observe que l'emploi salarié protégé ne concerne environ que le tiers de l'ensemble des individus employés. Cela signifie que, maints travailleurs sont exclus d'un emploi stable en terme de revenus et de protection sociale (Lachaud, 1994). L'absence du développement du secteur public, engendre une décroissance du travail salarié protégé.

Dans ces conditions, on peut escompter que l'ampleur du non accès à des statuts du travail protégés induit une insertion sociale précaire pour un grand nombre d'individus, et par voie de conséquence à des implications en termes de pauvreté et d'accès aux besoins de base. C'est ce qui explique la mobilité entre les emplois salariés « *modernes* » et le secteur informel, en l'occurrence les activités de transport. Le fait qu'environ 60% des travailleurs aient un statut d'emploi vulnérable-irrégulier, indépendant marginal, et salarié non protégé, constituent une dimension importante de la prolifération des diverses formes d'activités non structurées, dont le développement fulgurant des transports populaires. L'insertion dans ces activités traduit une informalisation du travail dans ces métropoles où le diplôme n'est plus, à l'inverse de ce que l'on observe dans les pays du nord (même si le problème du chômage des diplômés se pose également aujourd'hui), une garantie pour obtenir un travail. Le taux de chômage tend même à s'accroître avec le niveau de scolarisation. Selon l'IRD (Troin, 2001), il s'élève dans la capitale camerounaise à plus de 30% chez les actifs qui ont effectué des études supérieures contre 6% chez ceux n'ayant jamais été scolarisés.

Le troisième groupe est constitué de sans emploi, soit 26,92% des propriétaires. Sous cette appellation on regroupe les retraités (très peu nombreux), les licenciés, les chômeurs (personnes n'ayant jamais travaillé) auxquels on ajoute les déscolarisés. Ces derniers trouvent dans l'activité de transport une source de revenu, un moyen de s'insérer dans la vie active et une solution pour se maintenir en ville. L'exclusion à long terme du marché du travail à tendance à prévaloir, ce qui justifie pour maints jeunes des profils de carrière assez peu propices à une insertion sociale normale. Las de chercher un emploi moderne, certains chômeurs et licenciés des entreprises publiques et privées en pleine crise, vont investir leurs économies pour ceux qui en ont constitué, pour les autres aidé d'un parent vont acquérir un véhicule. Ces personnes conduisent le plus souvent eux-mêmes leur véhicule et font partie de la catégorie des propriétaires-chauffeurs (10,9% de l'ensemble des chauffeurs enquêtés). Les modalités d'accès à la profession étant moins contraignantes au plan administratif,

l'activité de transport est devenue en peu de temps un secteur refuge pour ces « déflatés » ou « compressés »²² qui ne cesse de croître en raison de la mauvaise conjoncture économique.

Ces pratiques d'entraide qui se manifestent dans certains cas montrent que l'économie populaire informelle est une économie fonctionnant à travers des réseaux de relations, dont la cohésion repose sur les mécanismes de la réciprocité. Ces mécanismes, même si de nos jours, ils sont souvent enrayés par le développement au sein de cette économie, de pratiques sociales visant seulement la réussite individuelle, fonctionnent tant bien que mal. L'importance des solidarités familiales dans la société ivoirienne n'est plus à démontrer. L'accueil par le foyer citadin de parents ruraux nouveaux arrivants en ville est très courante. Comme l'expliquent Alain Dubresson et Jean-Pierre Raison (1998), il développe la « famille étendue », permet de disposer d'une main d'œuvre supplémentaire. Le « logeur » étend ainsi sa « grande maison » pour faire vivre les immigrés fraîchement arrivés en ville. Cependant, cette solidarité a aujourd'hui tendance à se réduire, en raison des nouvelles conditions de l'emploi dans les villes.

Si l'insertion à la profession semble en apparence souple, il n'en demeure pas moins l'existence de quelques contraintes liées aux organisations syndicales.

2 – De l'autorisation syndicale à l'insertion professionnelle

La démocratie participative a favorisé l'émergence d'une pluralité d'acteurs qui développent des stratégies d'appropriation et de contrôle de l'espace urbain. Parmi ces nouveaux acteurs se trouvent les syndicats, dont ceux des transports populaires s'illustrent par leur participation accrue dans la gestion urbaine. L'importance des transports populaires dans le bon fonctionnement de l'économie urbaine et surtout la démocratisation politique, vont consolider la notoriété des syndicats du secteur.

A partir de 1990, le courant démocratique va opérer des changements profonds au plan politique et social. Avant cette date en Côte d'Ivoire, les transporteurs étaient regroupés au sein d'un syndicat unique : le SNTMVCI (Syndicat National de Marchandises et Voyageurs de Côte d'Ivoire) créé en 1946 et sur lequel le pouvoir politique (unique) d'alors avait un contrôle total. Avec l'avènement de la démocratie, les transporteurs ont trouvé utile et important que se fasse la séparation des pouvoirs pour mieux gérer à la fois les activités et les transporteurs, car la tutelle politique était un frein à leurs interventions. Suite aux multiples revendications, le SNTMVCI sera soustrait de la tutelle politique à

²² Nom parfois donné aux licenciés des entreprises du fait de la crise.

laquelle il était lié depuis sa création, mieux, il sera autorisée la création de nouveaux syndicats. Le contrôle politique des organisations syndicales²³ était antidémocratique et avait pour but d'empêcher tout mouvement contestataire qui pouvait fragiliser le pouvoir politique en place. Mais en même temps cette tutelle a empêché d'une certaine manière les nombreuses dérives dans lesquelles évoluent aujourd'hui ces activités. Avec la démocratisation politique va émerger une multitude de syndicats (plus d'une centaine aujourd'hui) dont chacun a pour ambition de se faire une notoriété, d'étendre son influence et d'exercer un contrôle sur le secteur. La démocratisation syndicale a ainsi permis à ces organisations d'asseoir leur pouvoir en s'appropriant l'espace urbain parfois par la violence et dans le seul but de tirer le maximum de profit possible par l'instauration de réseaux mafieux. Il en est pour preuve le « *droit de ligne* » qu'ils imposent aux transporteurs.

L'autorisation de transport accordée par l'administration ne permet pas à elle seule d'exercer l'activité. La tentative de formalisation, qui aboutirait à terme à un système intégré des transports collectifs urbains, se heurte à la puissance des organisations syndicales, qui finalement sur le terrain tendent à se substituer aux collectivités locales. Le contrôle spatial, les règles et les modalités de fonctionnement, la définition du réseau de desserte sont du domaine des syndicats auprès desquels doivent impérativement s'inscrire les nouveaux arrivants à la profession. La mise en ligne d'un véhicule est soumise à leur approbation préalable, sans laquelle il est difficile d'exercer. L'inscription sur la ligne appelée aussi « *droit de ligne* » se fait moyennant le versement d'une taxe qui varie selon le type de transport entre 15 000 et 60 000 F CFA (22,87 et 91,47 €).

Cette autre étape de l'insertion à la profession est la plus redoutée, car les syndicats sont intransigeants sur l'accès à l'espace et plus particulièrement sur le règlement financier qu'ils imposent. Ils exercent une autorité sur les opérateurs, qu'ils peuvent contraindre à se retirer de la desserte d'une ligne en cas de désaccords. Les syndicats sont très puissants dans le milieu des transports privés et c'est à juste titre qu'ils sont associés aux prises de décisions portant sur l'organisation des transports. Ce sont des gestionnaires, certes informels, mais incontournables dont la notoriété leur a valu de faire partie des instances consultatives de l'AGETU. Ce sont des intermédiaires entre les « *réseaux du bas* » pour désigner les réseaux de proximité et de solidarité, très présents chez les transporteurs et les « *réseaux du haut* », c'est-à-dire les réseaux de pouvoir ou la puissance publique. En l'absence de l'autorité publique, les transporteurs s'étaient organisés depuis longtemps entre eux pour réguler la demande en transport. Ils ont établi des gares, défini des réseaux de desserte, instauré des taxes sur

²³ Tous les syndicats de tous les secteurs économiques du pays étaient ainsi soumis à la tutelle politique.

l'activité, etc. mais également toutes les formes de solidarité observées entre les acteurs pour la défense de leur activité, toutes choses qui font penser à ces réseaux de proximité et de solidarité décrits par Guyot (2006) dans sa sociologie territoriale. En outre, ils ont de fortes responsabilités dans la gestion et la recomposition des territoires locaux. Cette complémentarité entre les réseaux et le territoire leur donne une assise importante. La sociologie territoriale permet ainsi de mesurer l'importance des réseaux dans les relations entre les acteurs et le territoire.

Le contrôle des syndicats à l'insertion de la profession se traduit par la présence quasi quotidienne de leurs représentants dans toutes les gares spontanées qu'ils créent. Que ce soit à Treichville, à Marcory ou à Cocody, toutes les gares sont contrôlées par des syndicats dont les plus connus sont, entre autres, SNTMVCI, SYNTTCI, UNITRACI, SYNATRACI, etc. Ils interviennent directement dans la gestion et la production des espaces-transports (les gares) qui sont de véritables *micro territoires*. De fait, ils exercent un contrôle sur l'espace d'activité ou les *micro territoires* et constituent actuellement les principaux acteurs « *permissifs* » des formes d'insertion spatiales des transports populaires. Pour certaines organisations, le syndicalisme n'est en réalité qu'une couverture. La plupart d'entre elles se fondent dans la masse et sont totalement méconnues y compris par les transporteurs pour qui elles prétendent défendre les intérêts. Maints transporteurs n'auraient plus de véhicules mais se maintiennent dans l'activité par ce canal.

Dans les textes, ils sont supposés organiser, harmoniser, défendre les intérêts moraux et matériels de leurs membres. En cas de nécessité, ils doivent leur apporter aide, assistance et intervenir dans le règlement de litiges entre transporteurs et autorités publiques. Cependant, ils se sont dévoyés de ces objectifs. Dans la pratique, loin de ces principes fondateurs, les syndicats sont devenus leurs bourreaux au même titre que les agents des forces de l'ordre (c'est l'avis de 45,5% des chauffeurs). L'illustration la plus flagrante de cette situation est la pratique du racket à travers les divers prélèvements dans toutes les gares. Tout comme les violences et les pratiques douteuses exercées pour le contrôle des lieux qui ne sont que la manifestation d'une organisation de nature mafieuse. Les chauffeurs en difficulté ne peuvent compter que sur eux-mêmes, car ces syndicats s'illustrent à chaque fois par leur manque de responsabilité.

La corruption est belle et bien présente dans les gares mais cette pratique qui a fini par s'institutionnaliser est très peu dénoncée et les chauffeurs excédés par toutes ces redevances ne savent plus à quel saint se vouer. Il faut bien admettre que certains acteurs du milieu ne partagent pas cette opinion et ne voient rien de scandaleux à participer à ces activités considérées comme criminelles. Le

caractère mafieux de certaines organisations est aussi une autre facette des problèmes de régulation des transports populaires. Cela peut conduire à un climat de violence extrême, car il ne faut surtout pas chercher à désorganiser les règles instituées au risque de sa vie, nous confiaient des enquêtés. Cette pratique fait presque partie intégrante du fonctionnement de l'activité et s'est bien intégrée dans les mœurs. La collecte de sommes d'argent, par la vente de billets journaliers, la redevance de chargement et la délivrance de droits de ligne, est la principale motivation des syndicats. Les intérêts des chauffeurs qu'ils prétendent défendre sont ignorés sinon relégués au second plan. Ils trouvent toujours de nouveaux systèmes pour se maintenir dans l'activité, comme les rotations initiées actuellement par des collectifs de syndicats qui consistent à assurer à tour de rôle les prélèvements et la gestion des lignes. Les fédérations de syndicats de propriétaires ou de chauffeurs se répartissent les jours de la semaine ainsi que les gains récoltés.

On note l'émergence d'une nouvelle forme de contrôle sur la route, menée cette fois par les syndicats à travers leurs barrages (différents de ceux de la police et des gendarmes) et leurs propres agents pour s'assurer du règlement effectif des billets journaliers. C'est une forte pression que les hommes de main des syndicats exercent sur les chauffeurs quotidiennement. Ces derniers sont contraints de payer à des jeunes gens postés à divers endroits jugés stratégiques, notamment dans les carrefours, les gares et tous les points de chargement des « *woro-woros* » et « *gbakas* » dans les différentes communes. Dans ces conditions, impossible pour un chauffeur d'y échapper surtout devant la menace. Sachant que ces pratiques sont illégales et qu'elles seront contestées, ces syndicats s'accommodent du service des loubards qui amènent les chauffeurs par la peur à se soumettre. Par leur corpulence imposante ceux-ci parviennent à semer la terreur auprès des chauffeurs qui payent ces droits forcés sans même savoir à quel syndicat est destiné cet argent. Cela importe peu, le savoir ne changera rien. Dans ce secteur, la liberté semble être laissée à toute personne désireuse de créer un syndicat et de louer le service de quelques loubards pour racketter avec violence.

Il s'agit d'une véritable mafia organisée sur le terrain avec d'autres représentants comme les chefs de gare et les chefs de ligne tenus de reverser une recette en fin de journée. Une somme forfaitaire est réclamée au chauffeur pour chaque départ après chargement, comprise entre 100 et 200 F CFA (0,15 et 0,30 €) selon l'importance des lignes. Dans certaines gares, il est même demandé aux représentants de ces syndicats une somme fixe à reverser en fin de journée. Ces personnes sont généralement étrangères aux quartiers où ils s'exercent. Ces réseaux largement étendus dans la ville permettent de mobiliser et de répartir leurs hommes de main dans tous les quartiers. 60% des organisateurs des gares de « *woro-woros* » n'habitent pas les communes dans lesquelles elles sont

implantées, encore moins les quartiers. Cette mainmise des organisations syndicales se traduit spatialement par le nombre quasi-total des gares qu'elles contrôlent, à l'exception de quelques unes dont le contrôle est partagé avec les jeunes issus des quartiers. Ces activités très lucratives ont amené ces jeunes à s'y intéresser et à revendiquer un droit sur l'espace dont ils sont issus. C'était le cas des quartiers Terminus et Cinéma Magic à Marcory, du quartier Pâtisserie à Cocody, à Abobo-Doumé où cette collaboration a été la condition *sine qua non* à l'établissement de la gare de « *woro-woros* ». L'implantation de cette gare a été conditionnée par l'insertion des jeunes du village soit 2/3 de l'effectif total. Les notables ont trouvé dans cette activité une source d'emploi pour sa jeunesse. En effet, Abobo-Doumé est devenu grâce à sa position géographique un carrefour multimodal très important dans la desserte de la commune de Yopougon : réseaux de bus, de bateaux-bus, de « *woro-woros* » et de « *gbakas* ».

Ces patrons, à qui sont reversées toutes ces sommes d'argent, sont très importants et intouchables. Ils ne se montrent quasiment jamais dans les gares. A observer le nombre de lignes existantes et le nombre de véhicules et de chargements effectués dans toute la ville, on comprend aisément « *l'opulence* » dans laquelle vivent ces responsables syndicaux. Il est estimé en moyenne à 5 millions de F CFA (7 622 €) les recettes frauduleusement acquises chaque jour par ces derniers. Pour ce faire, le contrôle des gares est à l'origine de nombreux conflits. Un véritable rapport de force s'instaure, dans lequel le syndicat le plus puissant impose sa loi. Pour préserver les intérêts de chacun et éviter les conflits qui les divisaient, le système de tour de rôle institué a permis d'instaurer une certaine sérénité au sein des gares. Dans ce vaste réseau d'escroquerie, seuls les taxis compteurs échappent au racket, sauf s'ils décident de faire leurs chargements sur les lignes des taxis collectifs.

Il y a un enjeu politique qui transparait également dans le milieu syndical, en raison des accords conjoncturels les liant à certains partis politiques. Souvent les transports en commun sont utilisés pour le transport des militants de partis politiques lors des campagnes électorales (ce fut le cas avec le PDCI durant des décennies, mais aussi, dans une moindre mesure, avec le FPI pour certaines manifestations politiques). De ce fait, il y a manifestement une instrumentalisation des syndicats à des fins politiques, comme en témoigne également le lancement officiel le 24 septembre 2005, du Mouvement Républicain des Transporteurs Commerçants et Artisans, mouvement de soutien aux actions du président du RDR (l'un des principaux partis d'opposition en Côte d'Ivoire). Ces soutiens conjoncturels politisent davantage le secteur des transports collectifs urbains d'Abidjan, qui peut représenter à terme un risque pour leur gestion. Malgré les contraintes imposées par les syndicats, ce

sont des secteurs qui attirent toujours de nouveaux arrivants. Ce qui conduit à une analyse de l'organisation et du fonctionnement du travail ainsi que les déterminants de l'accès à la profession.

II – Les opérateurs des transports populaires dans le jeu de régulation de l'offre des transports urbains

Après avoir analysé les catégories socioprofessionnelles qui investissent dans les secteurs des transports populaires, il convient à présent de rendre compte de l'organisation professionnelle et du fonctionnement des secteurs. L'organisation des transports urbains privés à Abidjan est un schéma classique dans lequel le propriétaire confie l'exploitation de son (ses) véhicule(s) à un chauffeur, lequel s'octroie un chauffeur-adjoint et un apprenti. Cette organisation s'inscrit dans une logique de relation de travail de type hiérarchique basée sur la propriété du véhicule. Chaque maillon de la chaîne est subordonné à l'échelon supérieur suivant le degré d'affiliation à la propriété du véhicule, mais au sommet de la pyramide se trouvent les organisations syndicales. La hiérarchie serait de huit niveaux en ordre décroissant : syndicat, propriétaire, chauffeur, *apprenti-receveur*, chef de gare, chef de ligne, chargeur et *coxeur*. Dans le fonctionnement, apparaissent des relations particulières entre ces acteurs et qui permet d'appréhender la manière dont se fait cette « *régulation par le bas* ».

1 - Des conditions de travail, entre exploitation et débrouille

Le propriétaire du véhicule n'est que rarement son exploitant. Seulement près de 11% des chauffeurs étaient simultanément propriétaires en 2003 (nos enquêtes). Le contrat de travail entre le propriétaire et le chauffeur est rarement consigné par écrit. Il se fait verbalement sur la base d'une confiance mutuelle entre les parties en présence, ce qui met le chauffeur à tout moment en position éjectable. Dans ce pseudo contrat, les tâches sont réparties entre le chauffeur et le propriétaire du véhicule. L'achat du carburant et les diverses taxes imposées dans les gares sont à la charge du chauffeur, tout comme la rémunération des autres membres de l'équipage (le chauffeur adjoint et l'*apprenti-receveur*). Quant au propriétaire il lui incombe l'entretien et la réparation du véhicule, ainsi que l'assurance et les autres charges afférentes au véhicule.

Embauchés, le chauffeur et les autres participants au déroulement de l'activité ne bénéficient d'aucune protection sociale, avec des conditions de travail des plus pénibles. En raison des recettes

exorbitantes exigées²⁴ par les propriétaires, qui imposent des conditions de travail difficiles avec des horaires excédant 17 heures par jour, une grande majorité (entre 63% et 80%) des chauffeurs de « *gbakas* » travaille en conduite partagée (SITRASS, 2000). Ces proportions sont bien plus faibles dans le cas des « *woro-woros* », les recettes exigées sont en dessous de celles des « *gbakas* » et les horaires de travail légèrement inférieurs (environ 15 h/jour). La conduite partagée intègre un chauffeur en second, appelé « *contractuel* » ou « *américain* », et se fait selon un système de tour de rôle suivant les heures ou à la journée. Le chauffeur titulaire termine à mi-journée et le second assure la relève jusqu'au soir, ou un jour sur deux pour chacun des deux chauffeurs. La rotation à la demi-journée reste le système le plus pratiqué pour les « *gbakas* » contrairement aux « *woro-woros* » où « *l'américain* » ne roule principalement qu'aux heures creuses. L'embauche du chauffeur en second se fait par le titulaire qui en informe le propriétaire. Chaque chauffeur de « *gbaka* » a son propre *apprenti-receveur* pour l'accompagner dans son service.

Les emplois offerts par les secteurs des transports populaires ne sont que des emplois précaires, les processus d'intégration impliquent vraisemblablement une vulnérabilité économique et sociale des intervenants. Pour ces derniers les activités de transport sont moins rémunératrices contrairement aux propriétaires. Au regard des salaires que touchent ces travailleurs, malgré des conditions de travail très difficiles, on ne peut s'empêcher de penser à une exploitation. L'activité de transport est assez rentable pour les propriétaires qui ont un gain mensuel compris entre 380 000 et 800 000 F CFA²⁵ (579 et 1219 €), voire un peu plus, par véhicule après avoir réglé toutes les dépenses. Pour augmenter leur revenu, les employés sont obligés de travailler pendant de longues heures. Ainsi, Au niveau des rémunérations, les chauffeurs titulaires ne sont pas payés au rendement. Ils touchent un salaire mensuel allant de 15 000 à 60 000 F CFA (22,87 à 91,47 €) tout mode confondu. Ce fixe mensuel très bas, est néanmoins complété par le surplus de recette journalière après avoir retiré le montant versé au propriétaire et les dépenses à sa charge (restauration, syndicat, carburant, *apprenti-receveur* etc.). « *L'américain* » est rémunéré par le titulaire en fonction de la recette. Cette somme varie d'un mode à l'autre, entre 1 500 et 3 000 F CFA (2,29 et 4,57 €) pour les « *woro-woros* » et 3 000 à 4 000 F CFA (4,57 à 6,10 €) pour les « *gbakas* » sur les excédents de recette. L'apprenti touche en moyenne 2 000 F CFA (3,05 €), payé également sur les excédents. Le salaire mensuel réel du chauffeur titulaire une fois réglé le propriétaire, « *l'américain* », l'apprenti et toutes les autres dépenses afférentes, serait compris entre 130 000 et 180 000 F CFA (198,1 et 274,4 €) (SITRASS, 2000). Ces surplus sur recette peuvent

²⁴ Entre 15 000 et 25 000 F CFA pour les « *woro-woros* » et 20 000 à 45 000 F CFA pour les « *gbakas* ».

²⁵ La différence des gains provient de la capacité variée des véhicules, leur vétusté et leur mode d'exploitation. Les taxis communaux génèrent moins de recettes que tous les autres, de même que les véhicules vétustes.

excéder 5 000 F CFA (7,62 €) par jour dans les deux modes de transport et permettent aux chauffeurs d'assurer les dépenses quotidiennes de leur famille.

Dans certains cas le titulaire ne touche pas de salaire fixe car différents systèmes sont utilisés dans le secteur. Le propriétaire revoit à la baisse la recette journalière, généralement de 5 000 F CFA (7,62 €), de façon à permettre au chauffeur de se payer sur l'excédent de recette. Cette méthode est plus pratiquée dans le cas de véhicules relativement vétustes. Une autre méthode est de reverser la totalité de la recette au propriétaire et de travailler pour son propre compte un à trois week-ends dans le mois. Quelle que soit la méthode adoptée, le chauffeur a la mainmise globale sur l'exploitation du véhicule, aux risques et périls du propriétaire en charge des grosses réparations et de la maintenance.

La faible rémunération des équipages fait accroître l'insécurité dans les véhicules de transport. Elle est grandissante dans les taxis individuels et plus particulièrement dans les « *woro-woros* ». Pour l'instant ce mode ne garantit aucune sécurité à ses usagers. A l'insécurité routière à laquelle ces derniers sont quotidiennement exposés, du fait de la défaillance technique de certains véhicules, de l'état des routes, avec des chauffeurs peu formés, se sont ajoutées les agressions à l'intérieur des véhicules pendant le trajet. Ce sont deux composantes classiques de l'insécurité des déplacements. Ces transports offrent des champs nouveaux aux délinquants pour agresser et dépouiller les passagers de leurs biens. De fait, c'est avec beaucoup d'anxiété que les femmes surtout, la nuit tout comme à l'aube, empruntent ces véhicules lorsqu'elles ne sont pas accompagnées.

Ce phénomène est apparu depuis quelques années, au départ dans les autobus bondés et peu à peu s'est étendu aux taxis. Il va en s'aggravant et les stratégies pour dépouiller sont tout aussi variées. Les agressions peuvent être commises en association ou individuellement, dans tous les cas les victimes se font généralement surprendre par ces chauffeurs le plus souvent accompagnés par des complices dans le cas des taxis « *woro-woros* ». Les victimes dépouillées de tout, y compris de leurs vêtements sont abandonnées quelquefois dans un endroit reculé de la ville, le plus souvent dans le parc du Banco, refuge idéal pour les bandits qui opèrent en toute quiétude de jour comme de nuit. Ce parc forestier pourtant réputé dangereux du fait des nombreux crimes qui y sont perpétrés, n'a pas encore suscité de mesures sécuritaires pour éviter que ce lieu ne soit détourné de sa fonction initiale.

Ce phénomène n'est pas prêt de s'arrêter et aucune autorité ne s'en préoccupe. Qu'il s'agisse du ministère de la sécurité, du ministère des transports, des mairies, aucune réaction de leur part et l'on peut se demander si la sécurité des usagers est vraiment une préoccupation pour les autorités. Ces

agressions nous ramènent aux conditions d'accès à la profession. On relève l'absence d'un minimum de contrôle à ce niveau. Les chauffeurs sont autorisés à mener cette activité sans être soumis à aucun contrôle leur concernant. Le casier judiciaire qui pourrait révéler le passé douteux et chaotique de certains n'est pas pris en compte et n'importe qui se retrouve du jour au lendemain dans la profession. On prétend lutter contre l'insécurité et la criminalité, cependant, certains secteurs affectés sont ignorés et les auteurs sont quotidiennement sur les routes, négociant parfois leurs passages avec les forces de l'ordre sans éveiller aucun soupçon de leur part. Il n'y a aucune formation, aucune enquête de moralité, aucune autorisation préalable, aucun permis de travail. Il n'y a rien d'autre que des taxes et des patentes à payer pour exercer. Ce qui fait qu'on retrouve au volant des taxis des individus douteux ayant cette lourde responsabilité publique et sociale. Celle de tenir entre leurs mains la vie de milliers d'habitants et de touristes entre autres.

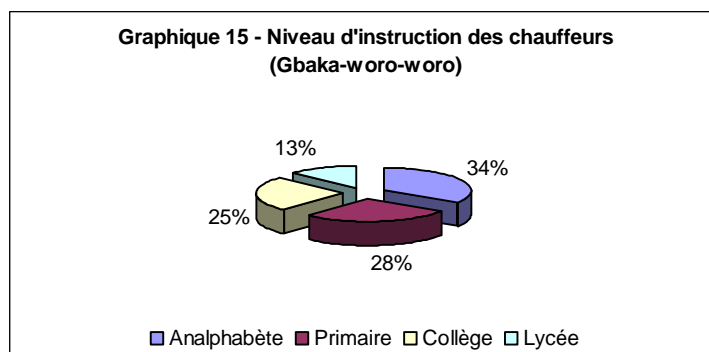
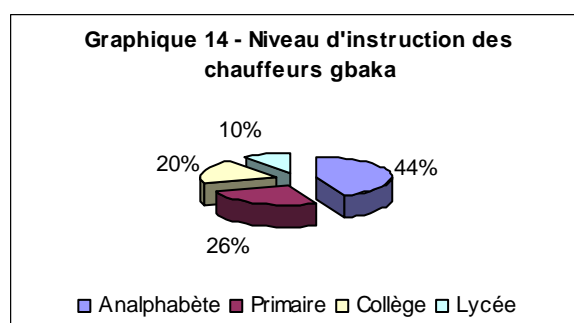
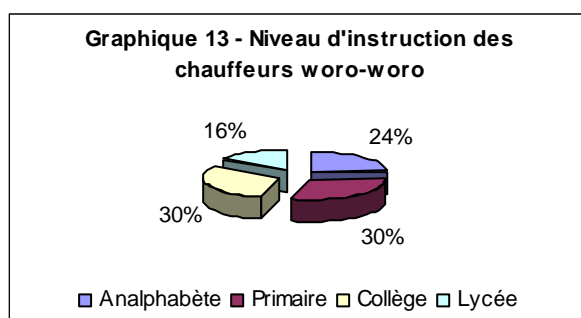
Malgré la vulnérabilité économique et sociale, les secteurs des transports populaires ne cessent d'attirer les jeunes et de nouvelles innovations y apparaissent également comme le travail de chargeur et de *coxeur*. Le chargeur et le *coxeur* ont le même rôle dans les gares avec des statuts différents. Le premier est syndiqué, mandaté par son syndicat et reconnu officiellement par ce dernier, l'autre ne l'est pas et est issu généralement de la rue. Ils assurent tous deux le chargement des véhicules dans les gares. Ils jouent les intermédiaires à la fois entre les passagers et les chauffeurs et entre ces derniers et les corps de contrôle (chefs de gare, loubards, etc.) installés dans les gares. Le *coxeur* est subordonné au chargeur qui s'accommode de ses services lors des affluences aux heures de pointe ou des pauses repas. Quant à l'apprenti-receveur aussi appelé *balanceur*, il joue à la fois le rôle de chargeur et de receveur dans les « *gbakas* ». Lorsque le véhicule démarre à vide de la gare, il est également chargé de faire le plein le long du trajet. En réalité tous ces métiers sont issus des transports interurbains mais le chômage et les pratiques de débrouillardise ont permis de les transférer dans les réseaux urbains.

Malgré leur situation précaire, ces acteurs demeurent dans les activités de transport. Ce constat suggère une analyse des déterminants à l'accès au secteur. Les variables prises en compte sont : l'éducation, l'âge, la nationalité et l'ethnie.

2 – Les déterminants des secteurs des transports populaires : l'irruption des Ivoiriens

S'ils se contentent de cette situation c'est bien parce qu'ils n'ont pas le choix d'en trouver mieux. La variable liée à l'éducation est très déterminante pour l'accès à un emploi dans le secteur moderne.

Il s'avère que la grande majorité des chauffeurs et des autres intervenants du secteur n'ont aucun niveau d'instruction, ou un niveau scolaire assez bas, pour certains ne dépassant pas le cap du primaire, pour d'autres, le niveau secondaire, seule une minorité atteint le lycée. Avec de tels niveaux d'éducation, ils sont systématiquement exclus du marché du travail moderne. Aujourd'hui, la plupart des demandeurs d'emploi dans le secteur moderne ont un niveau supérieur ou égal au bac ou disposent d'un diplôme technique.



Source : Nos enquêtes, 2003

Les graphiques ci-dessus montrent des proportions assez élevées d'analphabètes dans la catégorie des chauffeurs. On observe une différence entre le secteur des « woro-woros » et celui des « gbakas » qui compte le taux d'analphabète le plus important. Le niveau d'instruction relativement supérieur des chauffeurs « woro-woros » s'explique par le fait que ce secteur attire beaucoup plus de licenciés, de chômeurs et des exclus du système éducatif ainsi que quelques retraités par rapport aux « gbakas » qui demande plus d'expérience et d'investissement physique et surtout relevant d'une gestion familiale. Si les activités informelles ne nécessitent pas une formation particulière, en revanche, celles des transports requièrent un minimum de formation. Le faible niveau d'éducation des intervenants, que ce soit les chauffeurs ou les gestionnaires des gares, transparait dans le

fonctionnement des activités. Le problème de la sécurité routière que pose la régulation des transports populaires s'explique en partie par l'ignorance du code de la route. Les conducteurs ne savent pas lire ni écrire et ignorent parfois l'importance du respect des règles de conduite et des panneaux de signalisation, qu'ils n'arrivent pas toujours à décrypter. Ils ne peuvent pas comprendre que les arrêts brusques et intempestifs sur la chaussée, aux carrefours et sur les trottoirs peuvent constituer un risque énorme pour leur vie et pour celle des passagers sans oublier les autres automobilistes. De même, l'accroissement du niveau de corruption dans les transports par rapport aux autres secteurs peut s'expliquer par le faible niveau d'instruction des conducteurs. Il a été démontré que plus l'individu a un niveau bas d'instruction, plus il est vulnérable et exposé à ce risque. Cette ignorance rend difficile l'organisation des secteurs des transports puisque la grande majorité ne comprend pas toujours le bien fondé d'une telle action.

L'ignorance du code de la route d'un grand nombre de ces conducteurs et ses conséquences sur l'accroissement de l'insécurité routière procèdent également de la corruption dans les auto-écoles, lieu de nombreuses pratiques de corruptions et de fraudes que nous avons pu vérifier par nous-mêmes et à travers d'autres témoignages. L'examen du permis est le premier maillon de la chaîne de corruption dans les transports, mettant en présence des agents publics (examineurs relevant des services des transports terrestres), des candidats (les chauffeurs des transports populaires entre autres) et des agents privés (les responsables et moniteurs des auto-écoles) qui jouent les intermédiaires entre les deux premières catégories d'acteurs. Cette chaîne de corruption et ses mécanismes étudiés dans trois pays ouest africains : Niger, Bénin et Sénégal (Bako Arifari, 2005), montre une grande similitude avec la Côte d'Ivoire. Il existe une complicité entre les moniteurs et directeurs d'auto-école d'une part, et les examineurs de permis de conduire de l'autre, pour extorquer de l'argent aux candidats. Pour atteindre leur objectif, les moniteurs exercent une forte pression psychologique sur les candidats, en faisant passer clairement le message aux élèves lors des cours. Leur réussite dépend surtout du geste qu'ils feront envers les examineurs. Dans certaines auto-écoles, les cours n'ont même pas lieu. La priorité pour les élèves est de trouver les fonds réclamés, et pour les moniteurs de les récolter. Pour obtenir le code, il faut payer 15 000 F CFA (22,87 €) et pour la conduite 25 000 F CFA (38,11 €), hors tarif d'inscription. Après avoir retiré leur part et remis les fonds aux examineurs, les moniteurs et directeurs d'auto-école présents lors des examens de conduite sont là pour désigner ceux ou celles qui n'ont pas payé et qui devront échouer. Faisant fi de l'éthique de leur profession, les agents publics et privés ont institutionnalisé cette pratique autour du permis de conduire. Peu importe la connaissance et la compétence du candidat, s'il a de l'argent pour corrompre il a son permis de conduire. La présence du candidat au cours n'est pas indispensable. Toutes sortes de fraudes se sont développées, dont la

vente clandestine de permis et la ramification de ce trafic au niveau international. Des permis peuvent être ainsi délivrés à des candidats vivant à l'extérieur du pays. Certains chauffeurs de transports populaires ne connaissant pas le code de la route et conduisant très mal. Ils deviennent alors des proies faciles pour les forces de contrôle. Dès qu'ils sont arrêtés à un barrage, ils proposent et remettent systématiquement de l'argent.

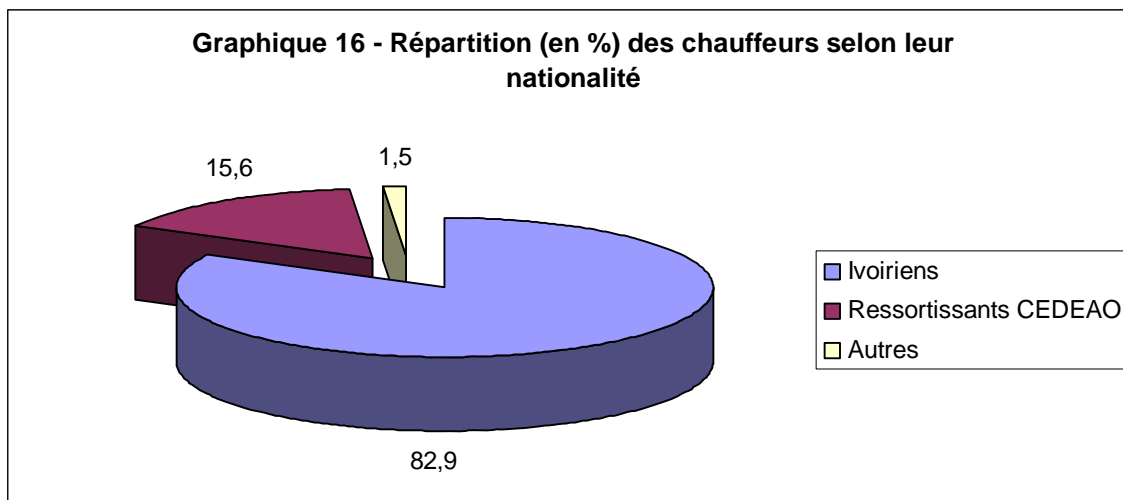
La crise économique a permis l'irruption des Ivoiriens au chômage dans les activités informelles autrefois abandonnées aux étrangers. Elle a suscité chez les Ivoiriens un éveil de l'esprit d'initiative. On assiste à un changement profond de mentalité, à une mutation sociale lente, mais effective et régulière de la société ivoirienne. La prise de conscience que l'emploi salarié et l'activité libérale ont une fonction identique et peuvent participer à la valorisation et à l'intégration sociale de l'individu, pousse désormais à corriger leur représentation du travail. Celui-ci étant identifié désormais à un emploi quel qu'il soit, pourvu qu'il permet d'avoir une place dans la société (Kponhassia, 2003). Cette prise de conscience justifie aujourd'hui l'insertion de plus en plus importante des Ivoiriens dans le secteur des transports populaires. L'ampleur du phénomène « *woro-woro* » est une illustration.

Jadis délaissée par les nationaux à l'exception de ceux des régions septentrionales du pays communément appelés Dioulas, aujourd'hui on note une forte présence d'Ivoiriens de toutes les régions dans les activités de « *woro-woro* ». Dans les années 1960, seulement le tiers des chauffeurs des transports populaires était Ivoiriens et les deux autres tiers Maliens, Guinéens, Ghanéens, Voltaïques (Burkinabés), Togolais, Sénégalais (Demur, 1969). Aujourd'hui, cette tendance s'est inversée comme le démontre le tableau ci-après, du moins dans le secteur des « *woro-woros* », car dans le secteur des « *gbakas* » on enregistre une présence encore marquée d'étrangers, surtout de Maliens et de Guinéens. Le retrait des étrangers de ce secteur d'activité s'explique en partie par leur vulnérabilité face aux agents de contrôle. Il était observé chez ces derniers une forte propension au racket des chauffeurs non nationaux avant leur généralisation aux nationaux.

Tableau 13 - Répartition des chauffeurs par secteur d'activité et par nationalité

	NATIONALITE						TOTAL %	
	Ivoiriens	%	Ressortissants CEDEAO	%	Autres	%		
Gbaka	160	87,4	23	12,6			183	100
Woro-woro intra	242	83,2	40	13,7	9	3,1	291	100
Woro-woro inte	167	78,8	44	20,8	1	0,4	212	100
TOTAL	569	82,9	107	15,6	10	1,5	686	100

Source : Nos enquêtes, 2003



Source : Nos enquêtes, 2003

Le **graphique 16** montre le taux particulièrement élevé des Ivoiriens dans les activités de transport. Ils représentent aujourd'hui près de 83% de l'ensemble des chauffeurs contre 17 % de non Ivoiriens. Dans le sous groupe des non Ivoiriens, on compte une proportion plus importante des ressortissants des pays limitrophes et ceux de la sous région ouest africaine par rapport aux autres africains. Il en est de même du côté des propriétaires avec 88% d'Ivoiriens. On assiste à une sorte de démocratisation de l'activité qui voit apparaître les Ivoiriens de toutes les régions même si les Dioulas restent encore majoritaires, surtout dans le secteur des « *gbakas* ».

Du fait de leur niveau d'instruction assez faible, les non Ivoiriens accédaient difficilement aux emplois « *supérieurs* » ou modernes qui réclament un certain niveau de connaissance, un certain savoir-faire préalable ou une certaine aptitude technologique. La plupart des non Ivoiriens se retrouvaient dans les emplois jugés « *inférieurs* ». Leur moindre formation les rendait probablement moins efficaces sur le marché du travail. Selon les travaux de François Combarous (1996), ces derniers ont pu subir d'une manière ou d'une autre des discriminations par l'emploi ou par revenu. Les résultats de ses investigations ont révélés que les non Ivoiriens, du fait de leur moins longue formation, étaient souvent employés à des tâches ne nécessitant ni réel savoir-faire, ni compétences préalables particulières. La plupart du temps, apparemment, ils ne trouvaient du travail salariés que dans ce type d'emploi. Ainsi, le marché du travail indépendant d'Abidjan se compose d'innombrables professions, parmi lesquelles chaque individu des sous-groupes non ivoiriens a trouvé sa place là où il possède le plus de savoir-faire.

L'instruction est certes une variable importante pour expliquer la présence de certains individus dans le secteur indépendant, cependant, l'aspect culturel n'est pas négligeable. Chez les Dioulas Ivoiriens, les jeunes sont très souvent déscolarisés dans le but de prendre la relève d'une activité professionnelle familiale tel que le transport. Dans le secteur des « *gbakas* » et des cars interurbains, où on les retrouve en grand nombre, l'organisation est plus familiale et ne nécessite pas une formation scolaire. Leur présence significative dans le secteur indépendant, interprétée comme une discrimination à l'emploi de la part des « *sudistes* », serait surtout culturelle. Le marché du travail ivoirien fortement affecté par la logique clientéliste, explique que les « *nordistes* » ont pu être au même titre que tous les autres Ivoiriens victimes d'une manière ou d'une autre du népotisme. Les Dioulas excellent particulièrement dans le commerce et le transport terrestre depuis toujours et c'est à juste titre qu'on les retrouve en grand nombre dans les transports populaires. L'appellation Dioula signifie commerçant en langue malinké. Ce qui explique qu'ils ont toujours été très entrepreneurs dans ce secteur. De même, les appellations « *woro-woro* » et « *gbaka* » sont des mots malinkés qui montrent qu'à l'origine les premiers entrepreneurs de transport étaient des Dioulas. Cela n'est pas propre qu'au secteur des transports et aux Dioulas, on observe des secteurs d'activité où prédominent des groupes ethniques particuliers, comme les femmes Gouros qui détiennent le monopole du commerce vivrier sur les marchés à Abidjan, le commerce du bois détenu par les Haoussa (Nigériens) ou la quincaillerie par les Nigériens.

La discrimination est réelle sur le marché du travail à Abidjan. Contrairement à certaines thèses, elle touche aussi bien les étrangers que les nationaux, les Ivoiriens du nord et du sud, et de l'est comme de l'ouest, oubliés très souvent par la simplification de la géographie de la Côte d'Ivoire aux seules parties nord et sud. La discrimination peut être de diverses formes, à l'emploi, au revenu ou au genre. Elle peut se révéler chez certaines catégories très significativement, comme chez les étrangers à Abidjan. Cependant, il s'agit d'une « *discrimination type* », comme on pourrait l'observer presque dans tous les pays où les étrangers sont contraints d'accomplir des tâches difficiles, souvent délaissés par les locaux. A cet égard, François Combarous (1996) faisait la comparaison avec les travailleurs maghrébins ou africains en France et en Europe au sens large, les latino-américains aux Etats-Unis et les Indiens en Angleterre. Dans les métropoles africaines, on assiste également à cette discrimination, où parfois la participation des étrangers aux emplois indépendants même informels est interdite et peut conduire à un soulèvement populaire. Le cas d'un Ivoirien, qui s'est vu refuser l'accès à un emploi de chauffeur dans les transports populaires à Conakry, a entraîné une grève générale des transporteurs qui voulaient ainsi protéger leur profession contre les envahisseurs étrangers.

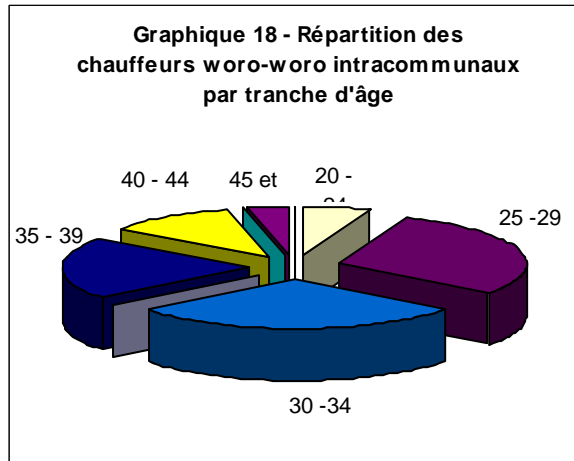
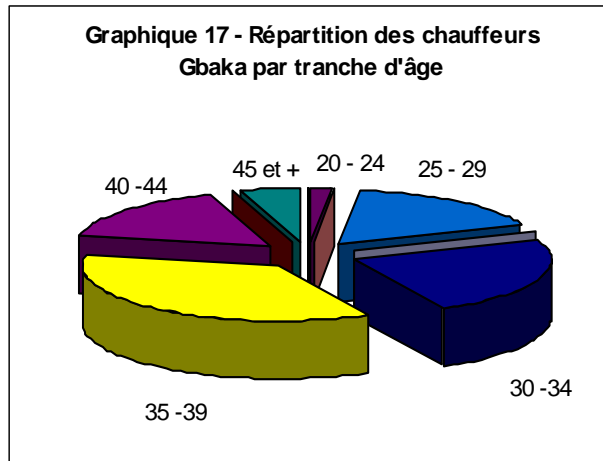
En ce qui concerne la variable âge, elle est moins déterminante à l'accès à la profession de transport. La majorité des conducteurs des transports populaires n'est pas si jeune contrairement à l'apparence. La plupart ont plus de 30 ans comme le montrent les graphiques ci-dessous. L'hypothèse que la jeunesse des conducteurs des transports populaires est à l'origine des accidents les impliquant, est de ce fait infirmée. Tous ont la majorité et seulement 6% ont moins de 25 ans.

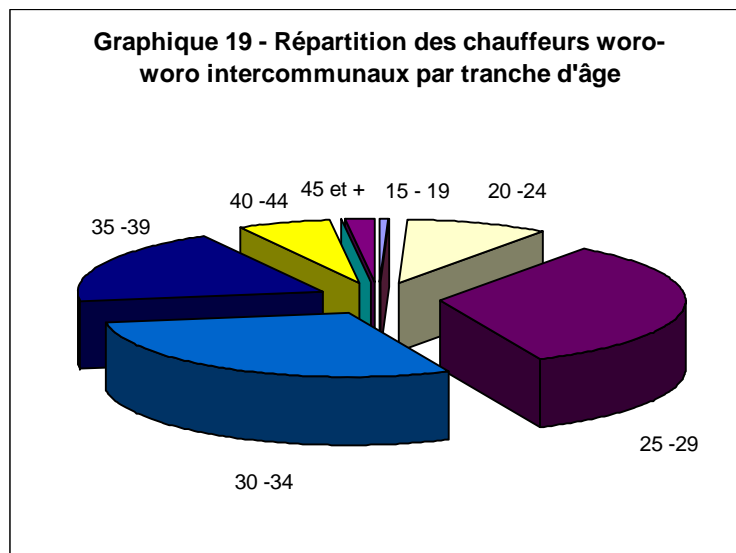
On remarque la relative jeunesse des conducteurs par rapport aux propriétaires des véhicules qui constituent une population relativement plus âgée. Sur l'ensemble des propriétaires, 53% ont plus de 40 ans, 12% plus de 50 ans. L'analphabétisme est nettement plus bas, soit 69,8% d'instruits avec au moins un niveau de primaire contre seulement 30,2% d'analphabètes. En principe, l'autorisation de transport en Côte d'Ivoire est exclusivement délivrée aux nationaux. Les étrangers propriétaires rencontrés acquièrent ce statut grâce au système de « *prête-nom* » qui consiste à vendre le titre d'autorisation obtenu à une tierce personne en lui cédant les pièces afférentes portant le nom de l'autorisé. La grande majorité est constituée de petits propriétaires, dont seulement 12,3% possèdent plus de deux véhicules. Les plus grandes entreprises en comptent une dizaine, voire un peu plus.

**Tableau 14 – Répartition des conducteurs des transports populaires
par âge**

Tranche d'âge	Gbakas	woro-woro intra	woro-woro inter	total
15 - 19			1 0,50%	1 0,10%
20 - 24	3 1,70%	17 5,90%	20 9,50%	40 5,90%
25 - 29	31 17,10%	84 29,30%	70 33,30%	185 27,30%
30 - 34	43 23,80%	84 29,30%	62 29,50%	189 27,90%
35 - 39	65 35,90%	60 20,90%	40 19%	165 24,30%
40 - 44	30 16,60%	32 11,10%	13 6,20%	75 11,10%
45 et +	9 5%	10 3,50%	4 1,90%	23 3,40%
Total	181 100%	287 100%	210 100%	678 100%

Source, nos enquêtes, 2003





Sources, nos enquêtes, 2003

Conclusion

Le secteur des transports populaires facilite l'insertion de la main d'œuvre sans emploi. Les qualifications s'acquièrent en dehors du système scolaire officiel, cependant, les revenus sont faibles et irréguliers. Ces systèmes de transport ne fonctionnent pas systématiquement dans l'illégalité et leur activité, loin d'être marginale, répond à des besoins spécifiques tout en assurant des revenus à une partie de la population. Les transports populaires sont devenus une force économique et sociale très puissante, puisqu'ils accentuent leur position dominante sur le marché des déplacements et constituent un secteur refuge pour de nombreux citoyens. Cependant, ce secteur est confronté à toutes sortes de pratiques de corruption et de fraudes. Son fonctionnement révèle des pratiques occultes qui mettent en jeu divers acteurs tant privés que publics. Les syndicats censés protéger leurs adhérents, qui le sont plus par contrainte que par détermination, les rançonnent à longueur de journée. Ces syndicats n'ont que le monopole de la violence et de la brutalité. De leur côté, les chauffeurs s'insèrent dans des réseaux de fraudes pour obtenir leur permis. Ce réseau met également en jeu des agents administratifs et des responsables d'auto-écoles. On est confronté à un véritable cercle vicieux dans lequel chaque acteur recherche auprès de l'autre une certaine faveur. Tout ceci se ressent au niveau de l'espace envahi par ces activités de transport qui prolifèrent.

CHAPITRE 5

LES TRANSPORTS POPULAIRES : ENTRE ESPACE ET TERRITOIRE

On ne peut étudier l'organisation et le fonctionnement des services populaires de transport en dehors de la dimension spatiale. L'analyse de la problématique des transports populaires passe nécessairement par cet aspect. L'implantation des réseaux, l'appropriation de l'usage de l'espace, les diverses relations spatiales qui naissent sont autant de préoccupations qui intéressent de près le géographe. Pour comprendre le développement du transport populaire, il ne suffit pas d'observer les moyens (les véhicules) utilisés par les classes populaires, il faut encore se souvenir des conditions de leur insertion dans la ville (Coing, 1981). Ils redéfinissent le territoire urbain par leur tracé et par les nœuds qu'ils engendrent. Les multiples formes d'appropriation et d'utilisation conflictuelle de l'espace urbain font apparaître les forces en présence et les rivalités de pouvoir qui s'y développent. La prolifération des gares spontanées permet d'appréhender le jeu des acteurs, mus par des intérêts divergents et dans des rapports de force inégaux, qui souvent constituent la force motrice de bien des transformations du milieu urbain. Ce chapitre se propose d'analyser le rôle des opérateurs et les formes d'insertion spatiale des réseaux des transports populaires. C'est un milieu régi par des acteurs qui connotent l'espace par l'usage qu'ils en font. Cette étude permet ainsi d'expliquer les comportements spatiaux et les distributions qui leurs sont liés. Quelles sont les formes d'insertion spatiale observées ? Comment ces opérateurs s'organisent-ils pour faire face à la demande des usagers ?

Nous étudierons dans un premier temps, les formes d'insertion des transports populaires dans l'espace urbain. C'est le lieu de mettre en rapport la régulation assurée par ces modes de transport et l'occupation de l'espace. Dans un second temps, nous allons voir les stratégies des acteurs qui s'insèrent dans l'espace.

I – Les formes d’inscription spatiale

Nous parlons ici des gares des transports populaires qui matérialisent au sol la présence de telles activités. En fait, ce que nous appelons gare ne l’est pas si l’on tient compte de tous les équipements qu’une infrastructure de ce type nécessite. Les gares dont il s’agit sont des regroupements de véhicules plus ou moins importants, aussi appelés *têtes de lignes* où s’organisent les dessertes. Ce sont les lieux où se font les chargements et les déchargements des usagers. Elles se localisent à l’instar de tout le secteur informel essentiellement en fonction des facilités d’accès, des disponibilités de l’espace de travail et de la clientèle (Fodouop, 1998). Il s’agit d’accompagner l’urbanisation en offrant des moyens de transport attractifs tant pour la population que pour les activités, de permettre l’accès aux équipements urbains et aux services. Le secteur « *informel* » est donc un espace urbain informel géré par des mécanismes propres ou improvisés à mesure que les problèmes se multiplient. Les mécanismes officiels et les mécanismes non conventionnels se heurtent et se tolèrent successivement selon la conjoncture (Rivière d’Arc, 1983). L’établissement des transports populaires à proximité des arrêts de bus, qu’ils suppléent, ou l’implantation irrégulière des lignes de transport populaire entre les communes, traduit quotidiennement dans l’espace urbain cette tolérance, du fait de la nécessité que constitue ce secteur.

La ville et ses espaces deviennent le théâtre des contradictions voire des inadéquations entre les régulations politiques et économiques et les recompositions sociales. L’essor du libre entrepreneuriat dans le transport collectif pose le problème de l’adéquation entre le fonctionnement collectif des sociétés et la confiscation de l’espace à des fins particulières (Lombard et al, 2004). La demande en transport insatisfaite par les bus et les enjeux économiques qu’ils représentent, ont induit la multiplication de ces lieux. C’est un phénomène qui prend place dans la ville, qui occupe l’espace public, qui investit des lieux de manière permanente et les transforme dans la durée. Dans ce sens, il est le vecteur de stratégies d’appropriation de l’espace et suscite des conflits. C’est ce jeu d’acteurs autour des activités de transport, en rapport avec la production de l’espace, que nous souhaitons analyser dans le cadre de ce chapitre. Quels sont les aspects généraux de la relation entre les activités de transport populaire et l’espace urbain ? La réponse à cette question se trouve dans les logiques de localisation des « *micro-territoires* ».

1 – les logiques de localisation des «micro-territoires»

Le secteur des transports populaires comporte des spécificités qui pèsent sur l'efficacité de son fonctionnement et à terme sur la pérennité de son développement. Depuis la libéralisation des transports collectifs, on assiste à une recomposition de l'espace urbain à travers la prolifération des lieux de transport devenus des « *micro-territoires* ». Tous les quartiers sont concernés par ces implantations de gares spontanées. Leur prolifération est le résultat d'un processus de construction par les citoyens, qui font de l'espace urbain le support de leurs activités, sur lequel ils exercent un contrôle. Comme cela a été démontré par la psychosociologie de l'espace, la configuration spatiale matérialise la structure sociale (Fischer, 1981). En effet, les espaces les plus défavorisés en terme d'infrastructure et d'équipement et qui rassemblent les populations les plus démunies, sont ceux qui manquent cruellement de transport d'autobus, et où se développe de façon explosive le secteur populaire par un marquage significatif de l'espace. Aujourd'hui, l'accroissement démographique, l'insuffisance des transports conventionnels et l'appauvrissement des citoyens, même dans les quartiers centraux, ont favorisé ce marquage des transports populaires dans toute la ville. Au-delà, les rapports qu'entretiennent les entrepreneurs des transports privés à l'espace, particulièrement aux lieux de prédilection où ils s'implantent ne sont pas planifiés, mais aménagés en terme de solutions concrètes au problème d'emploi, « *le territoire étant une garantie de survie* » (Fischer, 1981).

Comme Fischer, d'autres chercheurs ont démontré que « *le comportement territorial humain a valeur psychologique et non plus biologique, il représente un langage dans lequel s'exprime la réalité sociale* ». Ainsi, assistons-nous à des interactions entre l'individu et l'espace. L'individu est formé et transformé par sa relation avec l'espace, de même, il forme et transforme à son tour l'espace. Pour reprendre la pensée psychosociologique de l'espace, « *les groupes humains, les individus et les collectivités lentement formés et transformés dans et par l'espace le forment et le transforment à leur tour par leurs activités* » (Fischer, 1981). Ces constructions sociales, ces sphères d'activités acquièrent une légitimité spatiale (Di Méo, 2005). Ces acteurs se « *spatialisent* » ou plutôt se « *territorialisent* », dans la mesure où le rapport privilégié qu'ils entretiennent avec l'espace d'action transforme celui-ci en territoire. De fait, on assiste à une territorialisation de l'espace urbain par les opérateurs de transport. Telle que définit par Bernard Débarbieux (2003)²⁶, la notion de territorialisation permet de rendre compte des processus et des dynamiques (naturel et/ou culturel) qui transforment les lieux. C'est une notion qui s'applique à la connaissance « *procédurale* » des territoires.

²⁶ In Jacques Lévy et Michel Lussault, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, 2003.

Les noeuds que forgent les transporteurs sont généralement des lieux de pouvoir, des lieux d'élaboration de nouvelles territorialités²⁷, qui animent les dynamiques de transformation. La notion de territorialité exprime les dimensions phénoménologiques de nos expériences territoriales, leur encadrement politique et réglementaire (Débarbieux, 2003). Ces transports représentent un enjeu majeur pour la collectivité urbaine et constituent un outil indispensable qui permet d'unifier le territoire urbain. Le terme territoire apparaît plus pertinent en géographie, dans la mesure où il prend en compte d'autres dimensions que la simple étendue, notamment les dimensions sociales, politiques et subjectives. Le territoire est employé ici dans le sens de Bernard Débarbieux (2003) à travers l'idée d'« appropriation », il serait un espace disposant, d'une manière ou d'une autre, d'un attribut de possession ou d'identification. Ces gares sont des territoires de développement des organisations professionnelles et syndicales qui en ont fait de véritables places fortes, à la fois autonomes et revendicatives (Lombard, 2006). Les analyses des pratiques spatiales montrent que les transports populaires sont de plus en plus organisés dans des lieux peu spécialisés et dispersés au sein de l'aire métropolitaine. Cette spatialisation des transports conduit à une mutation de la ville. Comment s'opère-t-elle ? Quels sont les espaces et lieux de ces bouleversements ?

La libéralisation des transports collectifs marque un tournant dans le processus de mutation de l'espace urbain d'Abidjan. Ces changements spatiaux induits constituent un aveu d'impuissance des pouvoirs publics à réguler l'activité des transports privés, qui foisonnent et qui font l'objet soit d'entente ou de conflits : entre collectivités locales et autorité centrale pour le recouvrement sans partage des taxes et la reconnaissance mutuelle des prérogatives ; ou entre les entrepreneurs eux-mêmes, en l'occurrence les syndicats, pour le leadership exclusif dans ces gares. « *La recomposition entre secteur public et secteur privé exacerbe la compétition pour la mainmise sur les espaces porteurs, sur les espaces ressources où le secteur privé est présent et avec lesquels les pouvoirs publics, centraux et locaux, comptent pour affirmer leur politique* » (Lombard, 2006).

Avec l'émergence des « *woro-woros* », de nombreux espaces publics, plus généralement les carrefours et les trottoirs se sont avérés des lieux de prédilection pour ces transports. Cette inscription spatiale des réseaux pose la question de la consommation de l'espace et interroge sur la capacité des pouvoirs publics à réguler ces activités. D'autant plus que les espaces qui leur servent de support relèvent de la politique et de la décision de la puissance publique. La consommation d'espace n'est pas une nuisance en soi, car l'activité du transport a besoin de consommer de l'espace pour se développer

²⁷ La territorialité est la pratique des lieux. Elle renvoie ici au principe d'un contrôle exhaustif d'une aire par un collectif.

et répondre ainsi à la demande exprimée par la population. Ce qui pose problème, c'est la nature de l'espace consommé. La trop forte consommation de ces espaces publics, comme c'est le cas actuellement, peut entraîner un dysfonctionnement du système urbain. L'ampleur des installations des gares spontanées pose également le problème de la cohésion de l'espace urbain. De fait, une attention particulière doit être accordée à l'affectation de l'espace disponible.

L'utilisation de l'espace urbain, dans le cadre des transports populaires, se fait de manière spontanée et non réglementée. Les négociations des espaces de transport se font entre transporteurs et bien souvent à l'écart des autorités locales. Bien plus que les autres modes de transport, ces derniers nécessitent un arbitrage entre les différents usages possibles de l'espace. La demande soutenue en transport se cristallise dans l'apport considérable du secteur privé, ce qui conduit progressivement les autorités publiques et locales à laisser faire dans la pratique spatiale. Ainsi, les mécanismes de régulation de ces activités sont compromis par une complicité passive des acteurs politiques. Les collectivités locales sont souvent obligées de jouer les seconds rôles. Incompétentes en matière d'attribution de parcelles à vocation commerciale le long des trottoirs, elles se contentent souvent d'enregistrer *a posteriori* les activités qui s'y sont établies. Jouant finalement un rôle secondaire sur ce marché foncier, ces collectivités locales éprouvent des difficultés à réguler ces occupations. Ce marché foncier illégal de la rue est l'objet de diverses spéculations. Il est révélateur des liens multiples qui mettent en relation les localisations commerciales et leur dépendance vis-à-vis des transporteurs (Steck, 2007). Utilisant ce pouvoir illégal sur le foncier, les syndicats ou chefs de gares s'accordent la liberté d'attribuer des parcelles commerciales dans les espaces qu'ils s'approprient. A ces derniers s'ajoutent également les autorités traditionnelles, qui jouent un rôle important dans la production de ce type de parcelles.

Les activités de transport populaires appellent un certain nombre d'utilisateurs qui, dans l'espace, se localisent dans les zones entourant généralement les lieux où elles s'implantent. On peut considérer ces activités dans leur regroupement dans l'espace urbain et étudier la relation entre les points où elles se concentrent et les zones où se trouvent leurs utilisateurs. Il s'agit d'appréhender les transports populaires sous l'angle d'une relation entre la localisation de ces activités et l'espace qui leur sert de support. La compréhension des choix qui guident la localisation des gares n'est pas toujours facile à cerner, toutefois certains lieux apparaissent déterminants dans l'exploitation de ces transports.

Ces «*micro-territoires*» ou «*espaces supports*» se fixent généralement dans un certain type d'aménagement de l'espace indispensable à leur fonctionnement. A défaut d'être formellement

organisés sur des terrains aménagés pour cette activité, les transporteurs privés squattent les espaces inoccupés, quelquefois les terrains non encore mis en valeur et surtout les espaces publics à forte attraction. Les «*espaces supports*» des transports populaires ont donc changé depuis la libéralisation. D'une offre concentrée dans les gares routières officielles (gares routières d'Adjamé, de Yopougon, d'Abobo et de Treichville) ainsi qu'à leurs pourtours et à quelques points fixes dans les quartiers desservis, ces transports ont développé une multitude de points d'accès aux véhicules, du front d'urbanisation aux quartiers centraux. Trottoirs, carrefours, bretelles d'accès, rues ou boulevards, tout espace «*libre*», à proximité ou sur les voies de circulation, est susceptible de devenir un lieu de transport. La capacité organisationnelle et l'opportunisme de ces modes privés expliquent cette prolifération. Quelle que soit la forme d'insertion dans l'espace, la rue apparaît dans tous les cas comme le support principal au fonctionnement des activités de transport. Les rues et leurs abords immédiats sont des espaces de très forte concentration des véhicules de transports. Ils sont devenus dans toute la ville des endroits propices pour les chauffeurs des «*woro-woros*» et des «*gbakas*» qui se garent sur les trottoirs ou stationnent sur la chaussée pour le ramassage des clients qui attendent, comme le montre la **planche 1**.

Planche 1 :

OCCUPATION ANARCHIQUE DE CHAUSSEES ET TROTTOIRS PAR LES WORO-WOROS A TREICHVILLE, EX GARE DE BASSAM (PHOTO 1) ET A COCODY (PHOTO 2)



Cliché: Irène Kassi, Abidjan Treichville - Cocody, 2006

La **planche 1** donne un aperçu des gares spontanées qui peuvent être, comme dans le cas de la photo 1, parfois très encombrées, des lieux de désordre et d'anarchie, où la circulation automobile est très difficile du fait du rétrécissement de la chaussée. L'obstruction de la route crée très fréquemment des embouteillages sans compter les nombreux accrochages entre véhicules. Les rues et leurs abords immédiats ne se vident qu'à la nuit tombée. En dehors de la rue, l'occupation de l'espace par ces modes de transport prend plusieurs formes.

2 – Les formes d'insertion spatiale

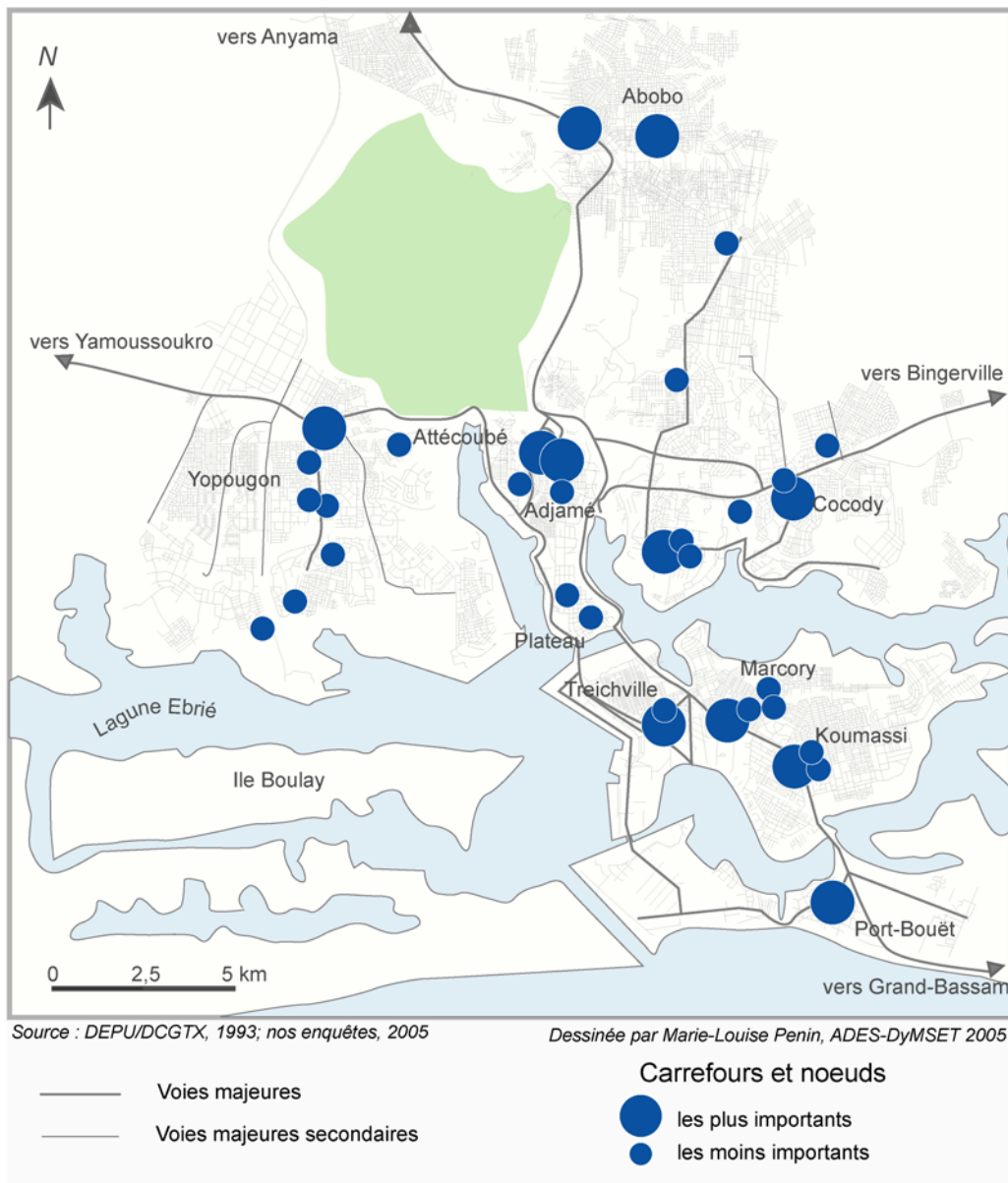
On a pu observer trois formes principales d'intégration spatiale de ces activités.

a – L'insertion dans les carrefours

Pour se rapprocher de la clientèle, les chauffeurs choisissent les points stratégiques de l'espace urbain pour implanter une gare qui soit perceptible. Dans cette logique, les carrefours apparaissent des lieux idéaux. En effet, la forme la plus répandue d'appropriation spatiale, par les transports privés, est la localisation des activités dans les carrefours des principales voies de circulation. Dans presque toutes les communes se développe ce phénomène nouveau d'implantation des activités de transport. La pratique de ces *lieux carrefours* par les entrepreneurs de transport privé illustre la fonction d'espace commercial remarquable qu'ils constituent. Véritables nœuds dotés de pouvoir d'attraction (Aloko, 2001), ces *lieux carrefours* se sont révélés des espaces de prédilection pour les transports populaires. Chaque intersection des voies de circulation devient un site potentiel d'établissement d'une gare spontanée (**photo 1: ex gare de Bassam**).

La carte ci-dessous donne un aperçu du phénomène dans la ville. Toutes les communes sont concernées, même le Plateau en compte malgré l'interdiction formelle faite à ces modes de transport. La taille et l'importance du carrefour dans le réseau de circulation déterminent celle de la gare. Ainsi les carrefours localisés sur des voies à vocation urbaine (les boulevards et les avenues) vont accueillir des gares à fonction intercommunale et ceux des voies d'intérêt communal (les rues des quartiers) abriteront en principe des gares pour les dessertes communales.

Carte 21: LOCALISATION ET HIERARCHIE DES GARES CARREFOURS



Pour illustrer ce propos, il nous suffit de retenir quelques axes majeurs, matérialisés sur la **carte 21**. Le boulevard Giscard d'Estaing qui longe les communes de Treichville, Marcory, Koumassi et Port-Bouët forme plusieurs carrefours avec d'autres axes structurants. Trois de ces carrefours se démarquent par le spectacle qu'ils offrent, véritables gares routières qui regroupent en leur sein plusieurs *têtes de lignes* intercommunales. Ce sont : la gare de Bassam au niveau de Treichville (**photo 1**), le grand carrefour de Marcory et celui de Koumassi. Ces *gares carrefours* sont aussi localisées à Cocody aux intersections du boulevard Mitterrand et des boulevards Latrille, de l'Université et la rue des Jardins. Les plus importantes se localisent au carrefour St Jean et au grand carrefour de la Riviera 2, qui cumule une fonction communale et intercommunale, en regroupant en son sein aussi bien des

têtes de lignes « *gbakas* » (reliant en principe Adjamé à Bingerville en passant par Cocody) et « *woro-woros* ». A Yopougon, de nombreuses gares se sont essaimées le long des principaux axes de desserte, particulièrement sur le principal boulevard (boulevard de la Paix) dont la plus impressionnante est celle de Siporex à l'entrée de la commune (**planche 2**). A Abobo, les gares les plus importantes sont les carrefours Samanké et la mairie. Cette distribution spatiale des gares intercommunales aux intersections des voies rapides de circulation n'est pas anodine. Celles-ci permettent d'assurer une liaison rapide entre les communes, en évitant la traversée des quartiers.

Planche 2 :

Carrefour Siporex,
et ses encombrements avec
les gbakas, les woros-woros et
les coxeurs



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7

Cliché: Issiaka Doumbia, Abidjan Yopougon, 2006

Siporex (**planche 2**) est l'exemple type du détournement de fonction de carrefour par une appropriation abusive du lieu par les acteurs des transports populaires. Un ballet incessant de véhicules « *woro-woro* » et « *gbaka* » auquel s'ajoutent de nombreux « *coxeurs* » anime quotidiennement ce carrefour constamment embouteillé, dont la circulation est devenue quasi impossible.

L'émergence des *gares carrefours* s'est faite suivant l'évolution des transports populaires. Installées de manière spontanée par manque d'espaces, les transporteurs ont fait de ces carrefours des *gares*, devenues très vite des lieux institutionnalisés où sont perçues journallement, des taxes syndicales et municipales. Le mode d'insertion spatiale est partout identique mais elles se créent dans des contextes différents. Les plus importantes d'entre elles se sont formées à proximité des *gares routières*. Les carrefours STIF et Liberté à Adjamé, le carrefour Siporex à Yopougon, le carrefour mairie à Abobo et le grand carrefour de Treichville sont tous les cinq à proximité de *gares routières interurbaines* légalement implantées. Le détournement des autorisations des dessertes interurbaines par les « *gbakas* » à des fins urbaines a amené, peu à peu, les transporteurs à se détacher des *gares routières* d'Adjamé, d'Abobo et de Yopougon qui ne sont pas destinées à cette fonction, car elles assurent les dessertes interurbaines et internationales. Les carrefours proches offrant des espaces plus ou moins étendus et une accessibilité meilleure pour les usagers ont été pris d'assaut par ces derniers. Etant généralement proches des arrêts de bus ils apparaissent comme des lieux propices pour une régulation de l'offre de transport.

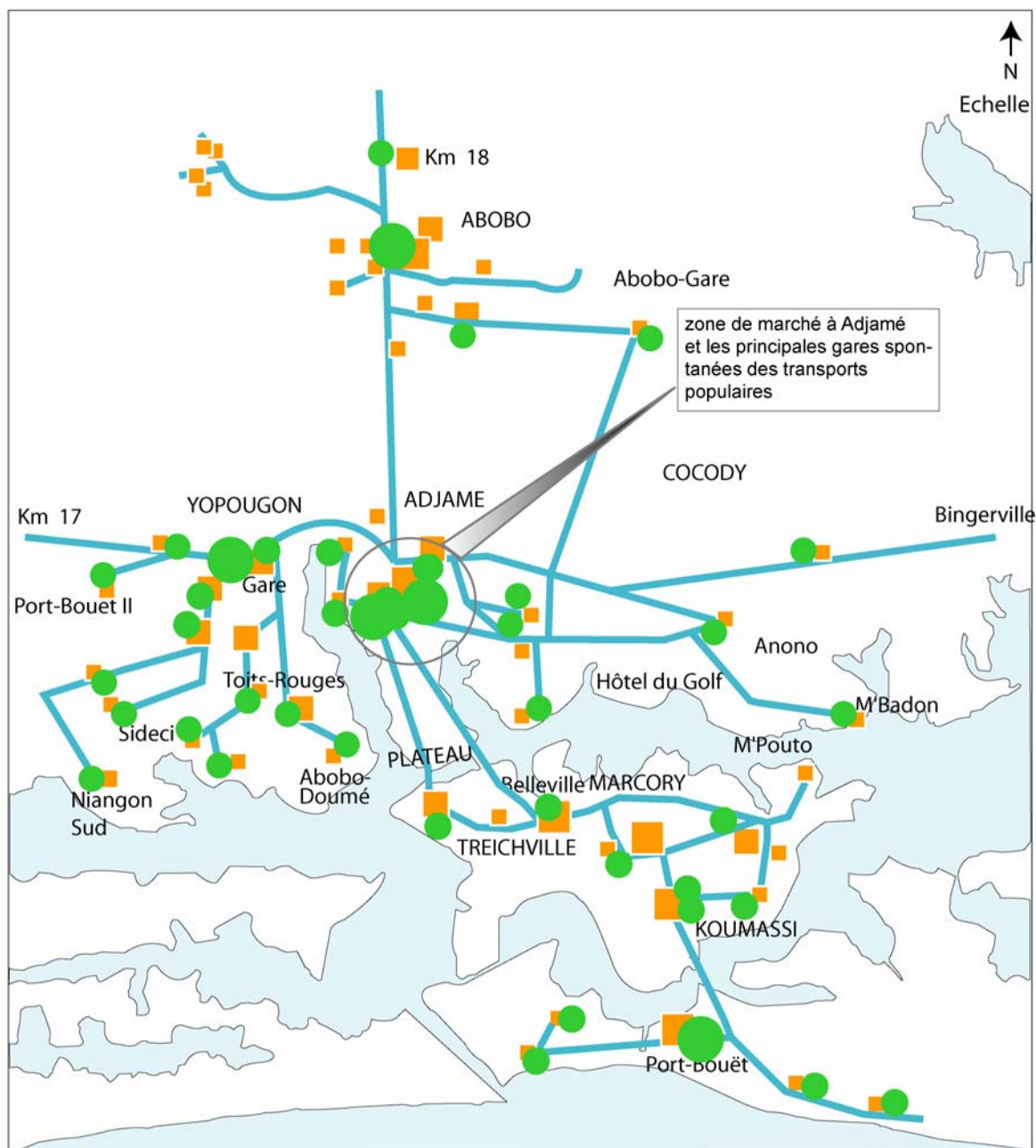
A Treichville, le choix de ce carrefour a également été influencé par la présence de la *gare routière interurbaine*. Les cars et les quelques Peugeot 504 et 404, rescapés des taxis brousse, desservent toute la partie sud-est du pays à partir de celle-ci. Son accès plutôt facile a été un facteur déterminant de son pouvoir attractif. Les lignes interurbaines seront détournées, les transporteurs sur leurs passages vont desservir illégalement les communes de Marcory, Koumassi et Port-Bouët. Les travailleurs en transit de la zone portuaire et industrielle proche, vont au fur et à mesure se déporter vers ces véhicules. Les longues files qui se forment aujourd'hui encore tous les soirs à cette gare témoignent de l'importance de l'activité. La croissance de la demande a incité l'insertion des *gares spontanées* de « *woro-woros* » pour des dessertes intercommunales. Malgré la délocalisation de la *gare interurbaine* en 2002, les « *woro-woros* » ont gardé leur position à ce carrefour et ces multiples *têtes de lignes* forment probablement l'une des plus importantes *gares intercommunales*. Mais au-delà, les *gares routières* représentent elles-mêmes des plates-formes pour les transports populaires. De par les flux importants qu'elles induisent, les *gares routières* sont des nœuds incontournables de passage des transports populaires qui en assurent une desserte prépondérante, en acheminant les voyageurs jusqu'à

ces lieux. Une multitude de *têtes de lignes* se sont ainsi formées à leurs pourtours, fort bien illustrée par la grande gare routière d'Adjamé.

b – l'insertion à proximité des marchés

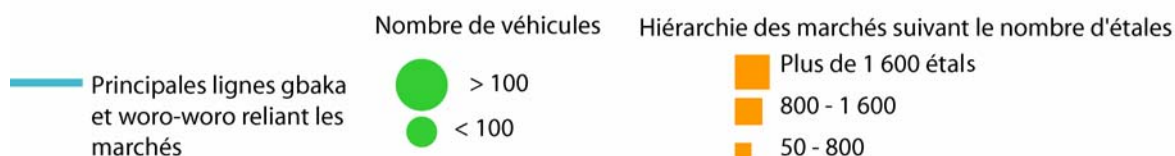
La seconde forme d'insertion spatiale du transport privé est la localisation autour des marchés, véritables lieux structurants de l'urbanité. Les mouvements de ces pôles sont recherchés par les chauffeurs, provoquant des encombrements sur les trottoirs et les chaussées environnantes. Le besoin pour les commerçants d'acheminer leurs produits de vente vers les marchés le matin ou d'en évacuer en fin de journée, a fait de ces équipements collectifs des points attractifs des transports populaires. L'attirance pour les marchés s'explique également par l'importance de la fréquentation de ces lieux par la population urbaine. Ils regorgent une clientèle potentielle pour le transport privé qui y a, au fil du temps, multiplié des gares. Ces dernières sont des points d'ancrage d'un vaste réseau de lignes qui assurent une interconnexion entre les différents marchés. Ce réseau de lignes montre une maîtrise de l'espace urbain et une certaine finesse dans l'organisation spatiale de la desserte par les transporteurs. Le point névralgique de ce réseaux de lignes de marchés se situe au niveau du grand marché d'Adjamé, avec ses lignes et gares intercommunales, relayées par des gares secondaires dans chaque commune, au voisinage des principaux marchés (**carte 23**). Ils illustrent ainsi « *une bonne intimité géographique et fonctionnelle* » (Aloko, 2001) avec les espaces d'activités en général, plus particulièrement avec les marchés. Rares sont les marchés à proximité desquels il n'existe pas de gares ou d'itinéraires de transport populaire surtout des taxis collectifs.

CARTE 22: LOCALISATION ET HIERARCHIE DES "MARCHES GARES"



Source: Enquêtes personnelles (2005), E. Mauger (2003)

Conception et réalisation : Irène Kassi, ADES-DYMSET 2005



La **carte 23** montre l'efficacité géographique des transports populaires et surtout l'interdépendance des réseaux de lignes de ces transports et des marchés de la ville. Il est évident que le dysfonctionnement de l'un affecte inéluctablement l'autre. Mais plus que les marchés, les transports populaires apparaissent plus déterminants, la grève dans le secteur des transports a toujours entraîné des situations difficiles pour l'approvisionnement des marchés en vivriers.

Cependant, l'implantation des gares spontanées à proximité des marchés s'explique surtout par l'insuffisance des bus destinés au transport de marchandises. Les taxis bagages créés par la SOTRA pour accomplir cette tâche sont très peu nombreux. Pour l'année 2005, seul huit véhicules ont été affectés à cette desserte à l'ensemble de la ville qui compte environ 85 marchés (Kouassi-Mauger, 2004), alors qu'on comptait une centaine de véhicules dans les années 1980. Trois principales lignes sont desservies par ces bus : Treichville (port de pêche) à Adjamé, Zimbabwé et Vridi à Adjamé, Blokhauss à Adjamé. Le faible nombre d'autobus aménagés pour le transport des colis volumineux et leurs dessertes limitées à quelques destinations, expliquent l'atomicité des *têtes de lignes* « *woro-woros* » aux confins de nombreux marchés sinon tous. La réponse géographique serait parfaite entre les réseaux de nœuds des transports populaires et le réseau de nœuds des marchés.

c – La localisation à proximité des établissements publics

La localisation des gares à proximité des établissements publics ou des secteurs d'emploi représentent la troisième forme d'insertion spatiale. Tout comme les marchés cette proximité des gares de ces lieux permet de capter davantage d'usagers tributaires des transports collectifs. Dans cette logique de répartition des gares spontanées, les espaces de forte concentration attirent. Ces pôles d'activités et d'emplois sont devenus l'un des principaux facteurs de localisation des transports. Plus que des facteurs de localisation liés à des besoins réels en transport, des facteurs qualitatifs deviennent prépondérants. Ces espaces sont sensibles à la proximité, à la qualité et à la diversité de l'offre de transport. Ces modes de transports permettent à ceux qui les empruntent de se rendre à l'heure à leur travail et de voyager dans des conditions plus tolérables. La proximité des hôpitaux, facilite le déplacement des malades qui ne peuvent supporter les conditions de voyage pénibles des autobus, souvent bondés. A proximité des établissements scolaires et surtout universitaires, ils permettent de suppléer aux autobus. La suppression des bus scolaires et universitaires, l'éloignement des élèves et étudiants de leurs établissements d'accueil, engendrent d'importants mouvements pendulaires que les

autobus ne peuvent pas assurer tous seuls. La pression de la demande des catégories des scolaires et universitaires augmente d'année en année, surtout que le système éducatif dans le secondaire, du fait de la répartition inégale des établissements sur le territoire urbain, tient de moins en moins compte de la variable proximité lors des orientations. Cet essor d'appropriation de l'espace urbain est continuellement guidé par le souci de la rentabilité de l'activité, qui explique que tous ces lieux d'insertion se trouvent dans la plupart des cas à proximité des arrêts de bus. La localisation proche des arrêts publics, où se regroupent les usagers en attente, est une opportunité pour détourner ces derniers. Toutes ces négociations de l'espace se font en fonction des diverses stratégies mises en place par les transporteurs.

3 – Recomposition du paysage urbain : nouvelle géographie de la ville

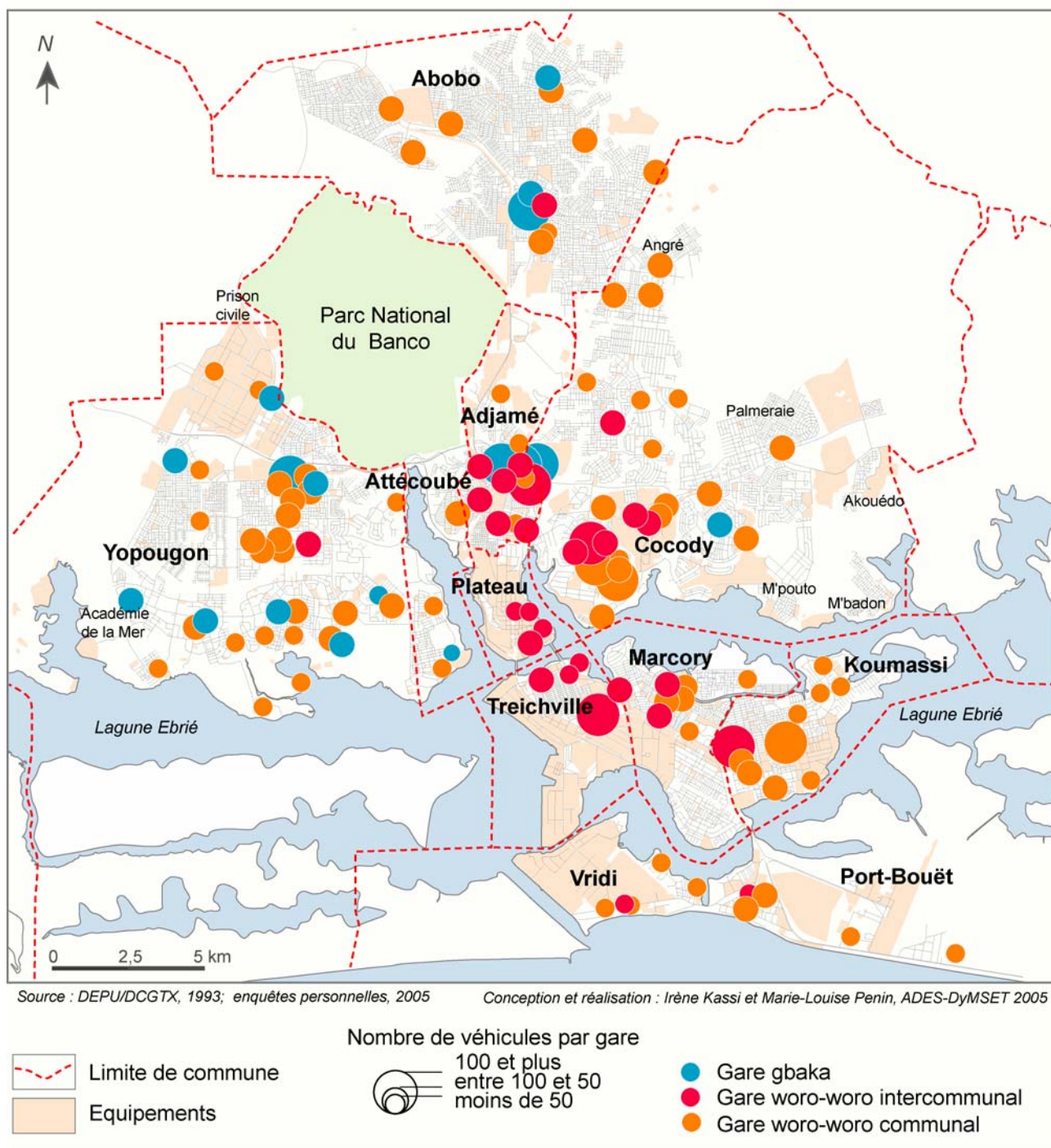
Les gares spontanées qui se créent dans les quartiers deviennent des pôles d'activités informelles. Si les gares se sont autant multipliées c'est bien parce qu'elles constituent une manne financière aussi bien pour les collectivités locales que pour une frange importante de la population dont l'activité de transport représente la principale source de revenu.

a – Des innovations de débrouillardise : le foisonnement des gares

Certes, la présence assez forte des gares spontanées montre l'importance des moyens de transports populaires dans le choix des modes de déplacements de la population, mais ce foisonnement est le signe d'un malaise socio spatial et d'une revendication de « *laisser faire* ». Partout, on observe la même configuration calquée sur la trame viaire. Jusqu'à une date récente les communes de Treichville et du Plateau étaient les seules épargnées de la ville parce que la desserte des autobus était satisfaisante. Principaux bassins d'emplois, ces deux communes ont été longtemps privilégiées par le service public de transport auquel elles étaient institutionnellement liées par le monopole d'exploitation dévolu à la SOTRA. Le monopole de la SOTRA y était effectivement exclusif sur leurs périmètres, alors que les autres communes, plus ou moins centrales, Marcory et Koumassi faisaient déjà l'objet d'une complémentarité des modes de transports collectifs par une autorisation spéciale de l'autorité centrale d'alors (la ville d'Abidjan) aux taxis collectifs. La persistance des pesanteurs, jadis énumérées (crise économique, démographie et chômage en progression, réduction de l'offre des autobus, laxisme et recherche de ressources financières par les pouvoirs locaux et centraux, conflits de compétences et de la reconnaissance des prérogatives afférentes à celles-ci, etc.), a laissé la porte

ouverte à l'amplification de ce phénomène qui a conquis les derniers bastions du territoire abidjanais. Chacun y trouve son compte, les mairies engrangent les recettes, les transporteurs conservent leurs habitudes et leur clientèle, la population continue à trouver devant chez elle un moyen de transport pour se déplacer. Le marquage spatial réalisé par ces modes de transport est remarquable, comme atteste la **carte 24**. La ville entière a été progressivement recouverte par ces nœuds de transport. Cependant, ce découpage de l'espace en territoires, occasionne des dysfonctionnements dans les transports et dans l'espace.

Carte 23 : LOCALISATION ET HIERARCHIE DES NOEUDS DES TRANSPORTS POPULAIRES



Le développement sans précédent des gares spontanées a favorisé une production spatiale, incontrôlée et guidée par le souci de répondre à un besoin, celui de la rentabilité, au dépend de l'urbanisme. Le manque de politique et de présence gestionnaire municipale sont des plus

dommageables (Steck, 2004). Aucune présence d'agent municipal n'est relevée dans ces lieux, si ce n'est le passage des agents percepteurs. Ces innovations relèvent toutes d'une nécessité impérieuse de survie qui se manifestent par exemple dans les solutions ingénieuses au problème du transport, sans que les collectivités ne puissent les réguler. Les entreprises de transport poussent de toute part dans les quartiers. Ce phénomène nouveau, de prolifération de gares, même à Cocody (où l'on retrouve aussi des jeunes issus de la commune, mais aussi ailleurs avec des diplômés), est l'expression d'une généralisation de la crise économique et sociale qui n'épargne aucun quartier, ni même les couches moyennes géographiquement concentrées dans cette commune. Les individus ne peuvent plus compter comme auparavant sur l'Etat clientéliste, ni sur une oligarchie plus fermée sur elle-même, ni même sur les inclus des couches moyennes qui ont de plus en plus de mal à aider ceux de leurs proches. Ils sont contraints de s'en sortir de manière plus indépendante, en comptant d'abord sur leurs propres forces et sur leur esprit créatif. « *Dès lors, c'est bien à une remise en cause objective et subjective de la logique clientéliste et de la solidarité micro-sociale que conduisent la crise économique et son traitement libéral* » (Marie, 2003). Cette interprétation de la décomposition sociale peut être nuancée, car dans certains cas la crise a renforcé la logique clientéliste. Il est de plus en plus difficile pour les personnes sans « *relations* »²⁸ d'accéder à un emploi, souvent réservé à un proche.

La prolifération des nœuds des transports populaires est ainsi une réponse empirique à un besoin et l'expression des innovations de débrouillardise. Créer une gare et la contrôler est une source de revenu très important. Les revendications portant sur les espaces publics présentent un potentiel économique non négligeable (Couret, 1997). Alors se développe une lutte permanente pour l'accès à l'usage ou la valeur économique de l'espace public par des individus isolés ou groupés. Les taxes journalières et les multiples prélèvements faits aux chauffeurs à chaque chargement de véhicules justifient parfaitement cette prolifération des gares. Dans cette conquête de l'espace, l'acquis du lieu est constamment remis en question. Ces revendications créent des conflits multiples : soit entre différents acteurs économiques pour une priorité de mise en valeur, soit entre les acteurs économiques et les aménageurs ou gestionnaires de la ville.

L'insuffisance d'interventions publiques va favoriser l'émergence de nouveaux pouvoirs au sein du secteur des transports urbains, les syndicats en l'occurrence. Les autorités publiques abdiquent souvent leur responsabilité d'aménageur et de gestionnaire, ne conservant qu'une fonction de percepteur. Le cas de Lagos et Ibadan, au Nigeria, illustre fort bien ce phénomène dans plusieurs

²⁸ Expression locale, pour faire allusion au clientélisme

secteurs d'activités, particulièrement dans le domaine des transports. Par exemple, la difficulté de prélever les taxes dans les gares routières aurait amené les percepteurs municipaux à confier cette tâche au syndicat national des travailleurs du transport routier (la National Union of Road Transport Workers (NURTW)) et la liberté pour ce dernier de fixer le montant des sommes à régler pour les usagers et les transporteurs. Il est le seul agent de loi dans ces gares qui sont devenues des zones de non droit, des pôles d'organisations criminelles et politiques (Fourchard, 2005). La multiplication de ces lieux à Abidjan montre aussi les enjeux économiques autour de ces espaces transports. Ici, aucun rôle officiel n'est donné aux syndicats qui rançonnent pour leur propre compte les chauffeurs dans les gares.

b – Le pouvoir structurant des transports populaires

L'effet structurant de ces transports se traduit par leur influence sur la localisation des activités et la dynamique des lieux dans lesquels ils s'insèrent. Cette disposition spatiale des gares à des endroits bien précis contribue inéluctablement à remanier certains espaces urbains. Toutefois il ne s'agit pas pour notre part de chercher à rendre compte de la situation actuelle de la ville d'Abidjan : nous n'en avons pas les moyens. Nous avons plutôt pour objectif de chercher à montrer la façon dont toutes ces gares, de part leur distribution spatiale, participent à la recomposition du paysage urbain. Elles s'insèrent dans le tissu urbain et semblent de plus en plus guider les installations des commerces (activités informelles surtout), qui forment des groupements d'étalages à leur proximité. Il n'y a pas que les petits commerces qui soient concernés, l'implantation proche d'une gare de « *woro-woros* » favorise une affluence au lieu des activités plus structurées.

La présence d'une gare ou d'une ligne de « *woro-woro* » facilite l'accès et la fréquentation des pôles d'activités. Le passage de la ligne « *woro-woro* » Marcory-Treichville par exemple a coïncidé avec le développement et le rayonnement du marché de Belleville. L'exemple de ce marché est une illustration du pouvoir structurant des transports populaires. L'incendie qui a dévasté le principal marché de la commune de Treichville en 1998, a permis de recaser provisoirement les marchands sinistrés du marché central à Belleville et dans d'autres marchés construits dans différents quartiers de la commune. Si ces marchés provisoires ont été implantés dans les quartiers qui n'en possédaient pas et bien accessible à leurs habitants, celui de Belleville déjà existant et d'une capacité plus grande, se trouve en revanche excentré à la commune. Situé à la lisière de Marcory, ce marché devrait jouer dorénavant le rôle de marché central à Treichville. Mais il était moins accessible à la majorité des

habitants des deux communes par rapport à l'ancien qui était bien desservi par les moyens de transport collectif. Cet emplacement géographique était un handicap non moins important pour son rayonnement. Sa faible fréquentation a créé une réticence chez les marchands sinistrés à prendre possession des lieux. Quatre lignes d'autobus (00, 04, 32, 07) y desservent, mais restent cependant inconfortables pour le transport des colis volumineux. Le passage de la ligne « *woro-woros* » a coïncidé avec le développement et le rayonnement de celui-ci. Ce succès ne vient pas forcément de ces transports, mais ils ont joué un rôle significatif. Par leur présence, ils ont facilité son accès et sa fréquentation.

La concentration des gares dans le vieux Cocody, a renforcé son rôle de quartier central, car en plus des nombreux commerces qu'il abrite, la présence des « *woro-woros* » a permis d'accroître sa fréquentation et consolidé sa fonction de centralité. Le marquage récent des gares l'a reconfiguré et a surtout favorisé une certaine animation assez inhabituelle de cet espace qui n'est pas aujourd'hui si différent de ceux des quartiers populaires où se sont développés ces transports. De nouvelles centralités apparaissent également dans la commune du fait de ces gares, carrefour Riviera 2 par exemple.

Dans d'autres cas, comme à Yopougon, l'essor des gares informelles et la dynamique spatiale des modes de transports populaires semblent avoir eu une implication dans la structuration du territoire communal. Le développement des « *woro-woros* » et « *gbakas* » permet de faire, de plus en plus, une nette distinction entre un centre qui s'organise autour de la fonction de transport, communal, intercommunal et aussi interurbain et une périphérie à la fois loin et très proche du centre rendu possible par ces transports. La structuration de l'espace est également très marquée ici, les lignes maillent l'ensemble du territoire avec une forte concentration dans les quartiers centraux où la demande en transport est très soutenue et où elles favorisent l'implantation des activités de commerce.

II – Les transports populaires : une insertion insidieuse dans l'espace urbain

La concrétisation spatiale des transports populaires intervient en fonction des besoins divers qu'expriment les usagers, pris en compte par les chauffeurs et les syndicats. Dans ce système, il n'existe aucune étude d'évaluation de la demande et de projets d'installation de gares, seuls les attroupements aux arrêts de bus ou l'absence de ces derniers guident leurs implantations. Ces gares et lignes qui se créent peuvent être catégorisées selon les types de situation. Bien qu'elles s'implantent

anarchiquement dans l'espace, facteurs intrinsèques des activités informelles, les gares et les lignes de desserte se créent et se localisent à la demande des usagers. La raison majeure qui explique ce développement fulgurant reste, toujours et avant tout, l'insuffisance de l'offre des transports urbains, cependant, le besoin exprimé découle de multiples situations.

1 – Les révélateurs de la demande

Les révélateurs peuvent être les « *coxeurs* », les syndicats ou les usagers demandeurs. Ce sont généralement les « *coxeurs* » qui révèlent la demande des usagers aux chauffeurs des transports populaires. En se regroupant, insidieusement dans l'espace, ceux-ci forment une gare qui est immédiatement récupérée par les syndicats pour leur contrôle. Les « *coxeurs* » en apercevant les attroupements aux heures de pointe dans les arrêts de bus, se chargent de trouver un moyen de transport rapide aux usagers en attente. Ces derniers font appel aux taxis « *woro-woros* », parfois aux taxis compteurs pour une course collective. Avec ces véhicules ils instaurent des têtes de lignes à proximité de ces arrêts, afin de fournir aux uns une clientèle disponibles, et aux autres des transports immédiatement accessibles et à une fréquence largement au dessus de celle qu'imposent les moyens conventionnels. C'est de cette manière que les gares spontanées de « *woro-woros* » et de « *gbakas* » se multiplient généralement sur le territoire urbain. Face à la demande accrue à ces heures et aux sollicitations pour ce type de déplacement, les taxis compteurs se sont de plus en plus prêtés à cette pratique. Individuels et logiquement destinés à une certaine catégorie de la population plus solvable, ces taxis compteurs ont fait leur entrée dans le système collectif de cette façon.

Planche 3 – LES TAXIS COMPTEURS DE LA GARE ROUTIERE D'ABOBO



Source : Irène Kassi, Abidjan 2006

La **planche 3** montre une partie de la gare routière d'Abobo, complètement envahie par les taxis compteurs qui attendent de faire le plein de passagers. Ils fonctionnent comme des taxis collectifs et assurent la liaison avec le reste de la ville. La régulation assurée par les « *woro-woros* » s'avère préjudiciable pour ces taxis. Tout comme les autobus, ils payent également un lourd tribut de cette concurrence. La baisse du pouvoir d'achat des Abidjanais fait qu'ils ont perdu une partie de leurs clients (de 18% des déplacements assurés en 1988, ils sont passés à 16% en 2002) surtout au profit des « *woro-woros* ». Pour rentabiliser leurs activités qui ralentissent fortement à partir du milieu du mois, parce que les clients se font rare à cette période précise où les finances s'amenuisent, de nombreux chauffeurs de taxis individuels préfèrent s'adonner au service collectif. En combinant les deux, ceux-ci parviennent à se maintenir sur le marché des transports urbains. De ces révélateurs de la demande émergent toutefois diverses situations de création de lignes.

2 – La typologie de naissance des lignes

Les lignes des transports populaires naissent généralement de 4 situations que nous essayerons de décrire dans les présents paragraphes. Une ligne « *woro-woro* » ou « *gbaka* » naît en principe de l'absence totale de desserte de bus. Dans les quartiers exclus du réseau d'autobus s'installent le plus naturellement possible les modes privés qui assurent l'essentiel des déplacements de leurs habitants. Ils constituent de ce fait les seuls moyens collectifs de transport dans certains quartiers localisés dans les communes périphériques en pleine urbanisation.

Elle peut naître également d'une insuffisance des bus à assurer une liaison parfaite entre les communes. Les bus étant en nombre limité n'arrivent pas à évacuer l'ensemble des passagers aux arrêts le long du trajet. Les retards et autres contretemps qui ne peuvent malheureusement pas être rattrapés, pénalisent énormément les usagers qui sont aux heures de pointe des travailleurs, des commerçants, des élèves soucieux d'arriver à l'heure à leur destination respective.

Elle peut naître aussi pour raccourcir le temps et la distance de parcours d'un itinéraire d'autobus. Dans un souci de satisfaire le plus grand nombre, les autobus ont généralement des parcours très allongés et des correspondances obligées. Dans ces conditions il est difficile de rallier deux points tout en satisfaisant l'attente de chacun. De cette situation naissent des lignes des transports populaires pour rapprocher les usagers de leur destination finale.

Enfin une ligne peut naître à la demande des travailleurs d'une zone d'emploi. Insuffisamment desservis par les autobus, certains bassins d'emploi demeurent difficilement accessibles pour les travailleurs qui expriment des besoins aux transporteurs privés. Pour illustrer cette typologie de naissance des lignes, nous verrons les différentes situations à travers leur contexte d'implantation.

3 – La création des lignes dans leur contextualité : quelques exemples à Yopougon

a – La création des lignes intercommunales à Yopougon

Pour illustrer ce passage nous avons l'exemple de la gare *Lavage*. Ici le révélateur de la demande a été un syndicat (UNITRACI). La mise en place de cette gare s'est faite à la suite de la baisse de l'offre des autobus, particulièrement dans les communes périphériques où les bus étaient très

insuffisants pour une population évoluant beaucoup plus vite que celle du reste de la ville. Cette situation a eu pour conséquence une accumulation des usagers aux arrêts, notamment celui à proximité de la gare *Lavage*. Elle est ainsi nommée car, quelques années plus tôt, elle était le squat d'un groupe de jeunes laveurs d'autos. Cet arrêt est particulièrement important dans le réseau de bus à Yopougon. Il y passent plusieurs lignes de bus (27, 30, 40, etc.) qui assurent la liaison avec le Plateau principale destination des travailleurs de la commune.

Pour gagner du temps les usagers de la SOTRA se cotisaient pour un taxi compteur, car en plus de la durée parfois trop longue des intervalles de passages des bus (à plus d'une quinzaine de minutes parfois), ils ne pouvaient contenir toute la clientèle en attente. En charge maximale depuis le terminus, aux heures de pointe, ils ne marquaient pas d'arrêt à cet endroit. Outre les taxis compteurs, quelques véhicules personnels se livraient à cette activité qui rapportaient assez bien pour les initiateurs. Vu cette demande potentielle, le syndicat UNITRACI décida en 1997 d'y établir une gare pour organiser les acteurs et surtout pour avoir un contrôle sur ce lieu qui promettait une intense activité de transport. Quelques chargeurs y ont été installés à l'occasion pour attirer les usagers. Ainsi, s'est mise en place la première ligne intercommunale Yopougon-Plateau à laquelle se sont succédé d'autres lignes desservant toute la ville. Les premiers véhicules de cette gare ont été les taxis compteurs auxquels se sont ajoutés quelques « *gbakas* » dont l'activité a été de courte durée. Menacés par les autorités du Plateau ces derniers se sont retirés et ont été remplacés par un parc constitué de véhicules banalisés et de taxis compteurs.

b – L'implantation des lignes dans la Zone Industrielle

Les révélateurs de la demande ont été ici les usagers. Les lignes « *gbakas* » de la Zone Industrielle vers la commune d'Abobo et de la banlieue abidjanaise d'Anyama créées en 1999 en appont aux bus, ont permis une meilleure accessibilité spatiale de cette zone. Son éloignement des zones d'habitat posait d'énormes difficultés aux ouvriers pour se rendre au travail ou en revenir. En l'absence de lignes directes par autobus, les travailleurs d'Abobo et d'anyama transitaient par Adjamé pour une correspondance. A l'allongement de la distance s'ajoutait le coût élevé du transport du fait des différentes correspondances. La création de ces lignes directes par un contournement d'Adjamé a permis un gain en temps et en coût pour les usagers. D'autres lignes internes à Yopougon (« *gbakas* » et « *woro-woros* ») en renforcement à la ligne spéciale d'autobus, ont été progressivement créées pour desservir la Zone Industrielle localisée dans la partie septentrionale de la commune.

c - La création des lignes Abobo-Doumé – Yopougon-Gare

L'insuffisance des autobus sur la ligne 44 qui avait pour fonction d'assurer l'acheminement des populations des quartiers Niangon, Selmer, Nouveau Quartier et Toit Rouge vers la gare lagunaire SOTRA dans le village d'Abobo-Doumé, a été un prétexte pour les transporteurs privés d'y établir une ligne de rabattement. La longueur du trajet et la demande particulièrement élevée sur cette destination ne permettaient pas une réponse satisfaisante pour les usagers dont nombreux, abandonnés aux arrêts par les bus en charge maximale, empruntaient malgré eux les taxis collectifs. Ces personnes constituées en majorité de travailleurs, d'élèves et d'étudiants possèdent généralement une carte de bus qu'elles ne peuvent utiliser dans le transport privé. Le soir le problème se posait avec acuité dans le sens inverse car le relais dévolu à la SOTRA dans ce système multimodal bateau²⁹ et autobus était insuffisant. La durée réduite du trajet pour se rendre au Plateau et à Treichville par voie lagunaire a fait de cet endroit un lieu de convergence d'une grande partie de la population Yopougonaise et ce faisant une clientèle potentielle pour les taxis collectifs. Pour pallier ce problème, ces derniers ont créé à proximité de la gare lagunaire, une gare relais dont les circuits de lignes relient Abobo-Doumé à la partie centrale et ouest de la commune de Yopougon. Ces parcours trop longs seront scindés par les chauffeurs pour des questions de rentabilité en rebroussant chemin à mi parcours contraignant ainsi les usagers à une autre correspondance. Cette segmentation de lignes a permis l'implantation d'autres *têtes de lignes* dans ces quartiers.

Partout les taxis collectifs et les minibus interviennent et contribuent à assurer une offre non négligeable dans les modes de déplacement de la population. Ces réseaux de transport qui se développent à l'intérieur et entre les communes, parce qu'ils ne sont pas bien organisés ne peuvent garantir une réelle efficacité du système.

Conclusion

Le développement des transports populaires s'accompagne le plus souvent d'une importante occupation de l'espace de façon anarchique et permanente. En s'établissant de cette manière dans la rue les transporteurs donnent une certaine visibilité à leurs activités. Ces stratégies qui les rapprochent

²⁹ Les bateaux bus mis en service par la SOTRA ont permis de diminuer considérablement la longueur des trajets parcourus par sa clientèle et d'améliorer les temps de parcours en ligne. Soustraits aux aléas de la circulation, les bateaux bus ont cet avantage d'avoir un trafic rapide et fluide à tout moment de la journée, permettant un gain de 30 minutes.

de leurs clientèles potentielles se traduisent par des choix de localisation particuliers : trottoirs, carrefours, lieux idéaux pour l'implantation d'une gare qui est immédiatement accessible aux usagers. Cette présence en fait aujourd'hui un élément incontournable de la description du paysage urbain d'Abidjan. Tous ces espaces que privatisent les transporteurs leur servent de « *marqueurs* » dont ils contrôlent l'accès. La seule présence des syndicats ou autres organisateurs suffit pour faire de ces espaces des territoires de la possession. C'est à la faveur de toutes ces pratiques illégales (occupation anarchique des espaces publics, contrôle et rançonnement dans les gares, etc.) que se sont développés les transports populaires dont la logique de fonctionnement est celle de la rentabilité à court terme, dans le cadre d'une vive concurrence. Cela amène à s'interroger sur l'efficacité de ce système au service de la collectivité car leur foisonnement s'est également accompagné de stratégies pour la rentabilité qui pénalisent cette fois les usagers. Certes ces transports leur permettent d'améliorer les déplacements mais deviennent tout aussi contraignants voire même plus que le secteur formel. Le chapitre suivant permet de mettre en évidence d'une part, l'impact de l'évolution des prix des facteurs de production sur le coût des transports populaires de plus en plus élevé pour le pouvoir d'achat des couches défavorisées et d'autre part, les stratégies mises en œuvre par les chauffeurs pour rentabiliser leurs activités et les conséquences de telles pratiques pour l'utilisateur et sur la structuration de l'espace.

CHAPITRE 6

LE PARADOXE DES TRANSPORTS NON CONVENTIONNELS : POPULARISATION VERSUS EXCLUSION DES CLASSES DEFAVORISEES

Toute une série de conséquences a pu être relevée depuis l'émergence et le développement des transports populaires. Au titre de celles-ci figure également le problème de la tarification dont le niveau de plus en plus élevé semble ne plus être à la portée des couches les plus défavorisées. Le succès de ces transports a été pendant longtemps le fait de tarifs très raisonnables, largement inférieurs aux transports conventionnels. Ceci a été possible grâce aux coûts de production relativement réduits et en raison de la concurrence. A la faveur de la crise économique et ses conséquences sur les ménages urbains, l'utilisation des transports populaires s'est généralisée. Ce succès nouveau a eu incontestablement un impact sur la tarification. De même, la constance dans l'évolution des coûts des facteurs de production a déclenché une envolée des tarifs pratiqués, toutefois très variables selon les modes et les quartiers. Cette variabilité fait partie du système et est une conséquence de la domination du secteur populaire et de ses pratiques adaptatives (Godard, 2002).

Contrairement aux idées reçues, les couches les moins solvables semblent être exclues de ces systèmes, pendant longtemps considérés comme des transports pour pauvres. Bien plus, les tarifs pratiqués ne seraient plus en mesure de faire de ces transports un moyen réellement populaire, ce qui réduit davantage la possibilité d'accéder à un mode motorisé pour les déplacements des plus démunis. Les stratégies de rentabilité mises en œuvre par les chauffeurs sont actuellement courantes, aggravant encore plus la situation déjà précaire des couches défavorisées. La configuration privée dans laquelle évoluent ces modes de transport, si elle ouvre de nouveaux champs d'investissement pour les entrepreneurs, pose également la question cruciale de la desserte et de l'accessibilité (Lombard, 2006). Dans ce chapitre, nous nous attarderons tout d'abord sur la généralisation de l'utilisation des transports populaires inhérente au contexte socio-économique, ensuite nous analyserons les coûts des transports et enfin nous aborderons les facteurs des coûts de production et les pratiques adaptatives du secteur ainsi que leur impact sur la mobilité urbaine.

I – Popularisation des transports non conventionnels

Depuis leur origine, les transports populaires ont souvent été associés aux classes défavorisées. Le développement des premiers assure la satisfaction des besoins pour les seconds. Mais ce n'est pas toujours le cas comme on a pu le constater à Abidjan.

I – Crise urbaine et mutations des modes de vie

La crise économique et les politiques d'ajustement structurel mises en place ont eu plusieurs conséquences néfastes sur l'évolution du niveau de vie des populations. La politique monétaire (baisse de liquidité de l'économie) et budgétaire (chute de l'investissement public) a provoqué une forte réduction de l'emploi et partant du niveau de revenu et du pouvoir d'achat des ménages. Les salaires n'ont pas suivi l'évolution des prix du marché. Le pouvoir d'achat a subi une forte diminution annuelle environ - 5,5% depuis 1985 (DCGTX, 1993). Cette détérioration du revenu a conduit à une évolution particulièrement négative de la consommation finale de l'ensemble des ménages de - 10,5% en 1990. Cette réduction drastique du pouvoir d'achat a limité le budget consacré aux déplacements, et par ricochet la diminution de la mobilité que « *certaines observateurs jugent normale en considérant qu'il s'agit d'un ajustement nécessaire par élimination des déplacements superflus* » (Godard et Teurnier, 1992). Certaines mesures extérieures au secteur des transports ont permis d'éliminer parfois des déplacements essentiels, tels que les déplacements domicile-travail par l'instauration de la journée continue dans quelques entreprises, mais elles sont rares. Dans la plupart des entreprises y compris dans la fonction publique, ces mesures compensatoires n'ont pas été instituées.

On observe davantage une baisse de mobilité surtout chez les classes moyennes. Ces classes qui avaient accès à la voiture particulière dont le coût d'usage est devenu par la suite prohibitif par rapport à leurs revenus en régression, sont celles qui ont le plus subi une baisse de mobilité (Godard et Teurnier, 1992). En effet, en Côte d'Ivoire, les politiques d'ajustement ont induit une baisse du revenu des classes moyennes, qui ont conjoncturellement été rétrogradées dans les catégories à faible revenu (DCGTX, 1993). Cette tendance a été très clairement observée à Abidjan où la baisse du niveau de mobilité individuelle (ratio de 0,95 déplacements motorisés, c'est-à-dire sans les déplacements à pied,

par habitant et par jour en 1974, 1,07 en 1981, et 0,80 en 1988)³⁰ est d'abord imputable à la chute des déplacements en voiture particulière. Le nombre de déplacements en transport individuel (voiture personnelle, voiture de service et taxi-compteur) a été divisé par deux entre 1981 et 1988, passant de 765 000 à 379 000 déplacements par jour.

Ce phénomène observé n'est pas propre au secteur des transports, c'est dans tous les domaines de la vie économique et sociale qu'une telle tendance prédomine. La régression du pouvoir d'achat de l'ensemble de la population, qui s'appauvrit davantage, a également des répercussions sur l'ensemble des conditions de vie. La déscolarisation est à son plus haut niveau dans les quartiers, les parents sans moyens financiers retirent leurs enfants de l'école ou bien les voient rejetés par le système éducatif. Bien que l'école publique soit gratuite, elle nécessite tout de même un effort financier en tenue et effets scolaires et quelquefois en transport. Les dépenses en nourriture ont également chuté et avec elles, le nombre de repas journaliers. Plus de superflus dans les ménages, seul le strict nécessaire est admis. En raison de cette crise économique, on assiste également à une reconversion professionnelle et mentale à l'instar de l'insertion massive des salariés au chômage dans le secteur des activités informelles, (Kponhassia, 2003), et à de multiples processus d'adaptation de la mobilité. Le développement de la mobilité pédestre en substitution à la mobilité motorisée est une des manifestations de cette crise. Cette augmentation était déjà très perceptible à Abidjan, la part de la mobilité pédestre était passée de 25% à 30% entre 1981 et 1988 (Godard et Teurnier, 1992). Depuis 1990, le transfert vers les transports collectifs populaires est la manifestation la plus claire de cette adaptation.

2 – Utilisation quasi généralisée des modes de transport populaire

La crise socioéconomique touche incontestablement le système de déplacements, qui se traduit par la mutation des modes de transport chez les habitants. De tous les moyens de transport, ce sont ceux du secteur populaire qui en tirent largement profit. Face aux déficiences des autobus et en dehors des taxis compteurs, très chers, ils n'ont aucun autre moyen pour se déplacer sinon les « *gbakas* » et les « *woro-woros* ». La frange de la population qui n'a plus accès aux voitures personnelles est celle qui gonfle actuellement le nombre des captifs des transports populaires. Le constat majeur fait depuis l'avènement des taxis collectifs et la libéralisation du secteur, c'est l'afflux de la population, sans

³⁰ Source DCGTX in Godard et Teurnier (1992). Selon eux, la marge d'incertitude sur ce type de ratio est élevée, en raison des difficultés d'échantillonnage des enquêtes, du mauvais enregistrement des déplacements à pied, et des incertitudes sur la population de l'agglomération. Mais cela ne semble pas remettre en cause la tendance observée.

discrimination sociale aucune, vers ces modes de transport qui assurent une desserte mieux adaptée à leurs aspirations. Il s'agit d'une remise en cause de l'organisation officielle des transports urbains.

Les études menées en 1988 par la DCGTX montrent qu'une part importante d'usagers des taxis collectifs étaient des personnes sans profession (37%), parmi lesquels les ménagères se rendant au marché (les $\frac{3}{4}$ de cette catégorie sociale). Le motif principal de déplacement par taxi collectif était les courses ou les achats. Viennent ensuite les employés (33%) de divers secteurs d'activité tels que le bâtiment, l'électricité, le textile. En somme le motif domicile-travail était en second rang dans la répartition des déplacements et surtout concernaient les employés travaillant dans le secteur libéral. L'ensemble des constats de cette étude confirme l'hypothèse que ce sont les membres des ménages à faibles revenus qui étaient les principaux utilisateurs de ce mode de transport. Les résultats de l'enquête de 1995, menée par cette structure corroborent avec nos observations du terrain depuis 2003. Ces résultats montrent effectivement une évolution importante dans les motifs de déplacements des habitants au moyen des taxis collectifs. Le motif domicile-travail (ou école) domine avec 37% des déplacements. Les motifs liés aux visites ou aux courses s'équilibrent avec respectivement 25 et 26% des déplacements.

On assiste à une popularisation de ces modes de transport qui ne sont plus réservés aux seuls démunis. Ces transports populaires s'illustrent très bien dans les liaisons domicile-travail. Pour échapper aux contraintes des autobus (horaires irréguliers, surcharges, etc.), les travailleurs préfèrent se déplacer avec ces moyens de transport qui offrent un bien « *meilleur confort* ». Ils ne proposent que des places assises, une rapidité de la course et une attente très réduite parfois nulle comparée aux autobus. De même que pour certaines courses, ils apparaissent mieux adaptés : se rendre au marché par exemple. Pour ce qui est du domaine de l'offre de transport, les politiques d'ajustement structurel ont eu des effets précis de promotion des transports populaires. Mais il est paradoxal d'observer que l'accessibilité de ces moyens de transport à la majorité de la population contribue à en exclure les plus démunis pour qui ils étaient originellement destinés. Ces moyens de transport deviennent de plus en plus chers. Ce constat peut être envisagé comme le revers de la politique de libéralisation qui a incontestablement permis d'améliorer les conditions de déplacements des classes moyennes tout en détériorant celles des plus démunis.

II – Eviction des couches défavorisées

La fixation des tarifs s'exerce de façon volontariste par des décisions étatiques concernant les transports formels. Pour des raisons d'équilibre social, les autorités interviennent pour réguler les prix des services publics, voire à les bloquer sur une longue période. Si l'Etat a le pouvoir de réguler les tarifs des transports conventionnels, y compris ceux des taxis compteurs, il est moins influent dans la régulation de ceux des transports privés. Cette compétence est plus du ressort des chauffeurs qui établissent en toute liberté le prix à payer par l'usager. Depuis la libéralisation, la régulation s'est exercée davantage par le jeu combiné de la concurrence et des ajustements des comportements des usagers. Cette liberté laissée aux entrepreneurs engendre à chaque hausse de prix des facteurs de production une augmentation tous azimuts des tarifs des transports populaires. Ils deviennent pour les ménages à faible revenu presque insupportables pour leur budget, surtout, lorsque ceux-ci doivent parcourir de longues distances pour se rendre au travail ou pour d'autres motifs. Les plus démunis sont pénalisés par les tarifs pratiqués par le transport institutionnel et pâtissent du coût actuel des transports populaires.

1 – Des tarifs trop élevés

L'acuité des problèmes de transport influence fortement l'évolution des tarifs des transports populaires. La fuite de la clientèle vers ce secteur a eu pour corollaire une hausse substantielle des tarifs. Certes ils sont plus « faibles » sur les itinéraires à forte concurrence avec les autobus, mais il n'en demeure pas moins que les recettes sont maximisées par une exploitation prioritaire sur certains axes. Ces tarifs excessifs pratiqués sur les réseaux populaires sont beaucoup plus illustratifs à Abidjan que dans les autres villes subsahariennes. Le coût minimum d'un trajet en « *gbaka* » est de 250 F CF (0,38 €) à Abidjan, alors qu'à Dakar et à Bamako il est respectivement de 75 et 100 F CFA (0,11 et 0,15 €). Actuellement, les tarifs des minibus et des taxis collectifs sont plus influencés par la pression de l'offre que par le prix des autres modes de transport.

Le temps des tarifs concurrentiels, relativement bas, semble révolu pour les transports privés à Abidjan, sur nombre de lignes, infirmant l'opinion selon laquelle le coût du transport populaire est à portée de toutes les bourses. Ces pratiques tarifaires excluent de nombreuses personnes qui ne peuvent avoir accès régulièrement à un moyen de transport et constituent de fait un handicap majeur et un facteur limitant leurs déplacements motorisés. Pour les ménages à faibles revenus, le coût du transport

représente une proportion énorme du budget familial. L'enquête ENV 1998 confirme une augmentation des dépenses de transport, de l'ordre de 20% en 10 ans (1988-1998). De même les dépenses moyennes en transport représentent 9,73% du revenu par tête (ENV 2006). Toutefois, ces dépenses varient selon le mode de transport et la longueur des trajets effectués comme illustre le paragraphe suivant.

2 – analyse comparative des coûts

Un déplacement de Niangon (Yopougon) vers le Plateau en « *gbaka* » avec une correspondance en « *woro-woro* » coûte par voyage 550 F CFA (0,84 €), soit un budget de 24 200 F CFA (36,89 €) pour 22 jours de travail. Le budget est de 28 600 F CFA (43,60 €) si le déplacement s'effectue uniquement en « *woro-woro* ». Pour le même trajet effectué en autobus, le coût est de 10 560 F CFA (16,10 €) (480 F CFA (0,73 €) en aller-retour) avec une correspondance en bateau-bus, soit deux fois moins cher que le « *gbaka* » et environ trois fois moins cher que le « *woro-woro* ». Dans tous les cas, ces proportions sont considérables pour un revenu moyen de 60 000 F CFA/mois (91,47 €). Le fait le plus marquant reste cette flambée des prix des transports populaires. La libéralisation a entraîné une inflation des prix des modes de transports populaires, qui sont bien au-dessus de ceux de l'entreprise d'autobus sur plusieurs itinéraires (**tableaux 15 et 16**). La dépense en transport populaire représente dans certains secteurs de la ville surtout mal desservis par les autobus, une proportion nettement plus élevée. Le budget consacré au transport populaire correspond à 40,33% de ce revenu mensuel contre 17,6% pour l'autobus.

Ce paradoxe confirme une fois de plus la domination du secteur populaire dans la régulation des transports urbains. On assiste à une inversion des rôles, où les tarifs proposés par les modes populaires ne sont plus alignés sur ceux de l'entreprise, bien au contraire, ils amènent l'entreprise à équilibrer ses tarifs en fonction du marché. Cette situation pourrait entraîner à terme le retour des usagers des transports collectifs vers les autobus. Lorsque le prix d'un mode de transport augmente, le consommateur réduit la demande de ce mode et se tourne vers d'autres moyens pour se déplacer, c'est la loi du marché. Néanmoins, pour assurer ce retour il faudra améliorer les services offerts par l'augmentation du parc d'autobus.

Le secteur populaire n'offre pas de possibilité d'abonnement comme c'est le cas des entreprises de transport. Il n'existe pas de possibilité de facilitation institutionnalisée de l'accès des plus démunis

(Diaz et Godard, 2002). La SOTRA offre par exemple des cartes mensuelles et hebdomadaires à l'ensemble de sa clientèle.

Tableau 15 - Evolution des tarifs « *gbakas* » entre 2000 et 2005

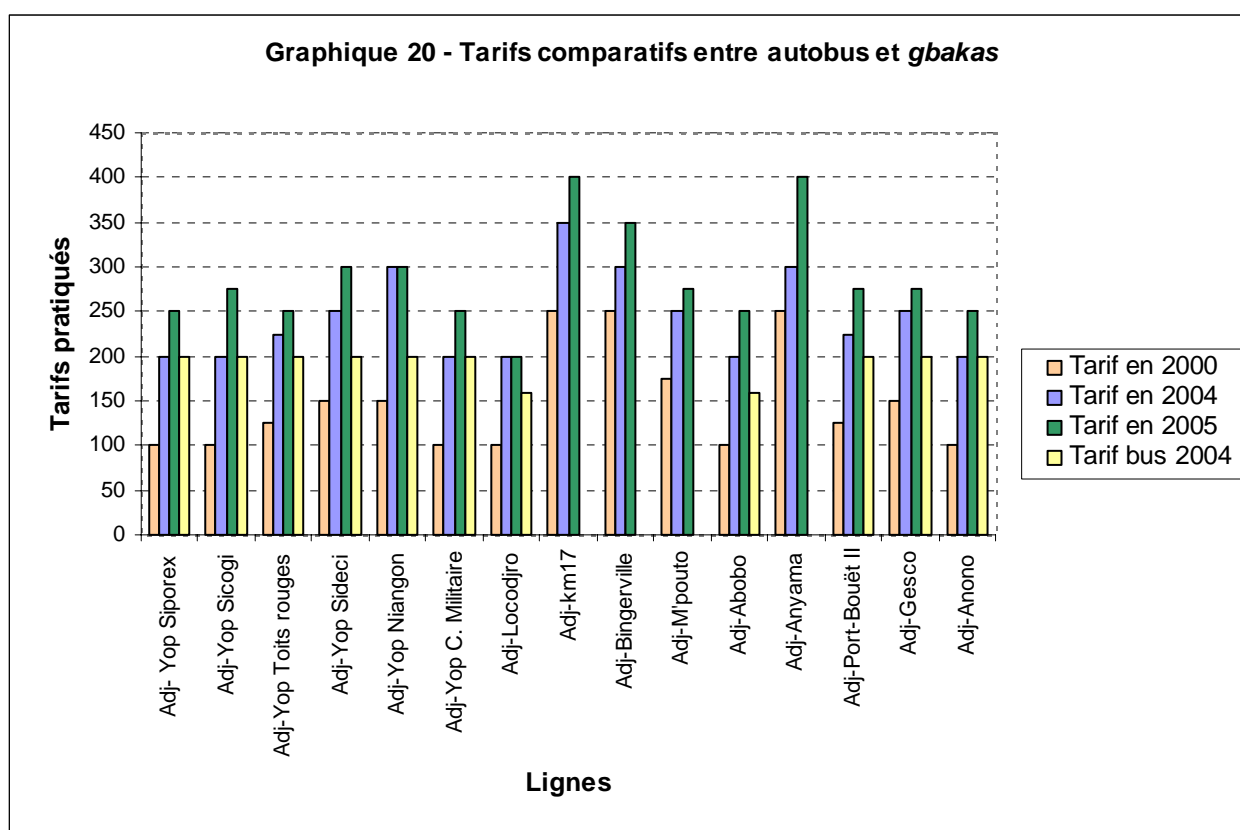
Lignes	Longueur	Tarif en 2000	Tarif moyen	Tarif en 2005	Tarif moyen	Tarif en 2005	Tarif moyen
Adjamé- Yop Siporex	8	100	9,52	200	19,04	250	31,25
Adjamé-Yop Sicogi	11	100	9,09	200	18,18	275	25
Adjamé-Yop Toits rouges	11,5	125	10,87	225	19,56	250	21,73
Adjamé-Yop Sideci	12	150	11,54	250	19,23	300	25
Adjamé-Yop Niangon	14	150	10,71	300	21,42	300	21,42
Adjamé-Yop C. Militaire	13	100	11,54	200	15,38	250	17,3
Adjamé-Locodjro	8,25	100	13,04	200	17,39	200	24,24
Adjamé-km17	15,5	250	16,13	350	22,58	400	25,8
Adjamé-Bingerville	18	250	13,89	300	19,44	350	19,44
Adjamé-M'pouto	11	175	15,91	250	22,72	275	25
Adjamé-Abobo	10	100	10	200	20	250	25
Adjamé-Anyama	20,5	250	12,2	300	17,07	400	19,51
Adjamé-Port-Bouët II	11	125	11,36	225	20,45	275	25
Adjamé-Gesco	15,5	150	9,67	250	16,12	275	17,74
Adjamé-Anono	7	100	14,28	200	28,57	250	35,71

Source : Enquête de l'auteur, 2005

Tableau 16 - Tarification de la SOTRA sur quelques lignes de desserte

N° ligne	Tarifs (F CFA) 15/04/03	Zones de desserte	Longueur ligne	Tarif moyen en F CFA/km
ACTIVITE 01 (LIGNES URBAINES)				
02	160	Gare Marcory-Gare Nord / Gare Nord-Gare Marcory	14,70	10,88
04	160	Attécoubé-Gare Marcory, Attécoubé –Gare Sud / Gare Marcory-Attécoubé, gare Sud-Attécoubé	13,80	11,59
05	160	Koumassi Nord-Est-Gare Sud, Koumassi Nord-Est-Cité Administrative / Gare Sud-Koumassi Nord-Est, Cité Administrative-Koumassi Nord-Est	15,60	10,25
10	160	Gare Nord-Gare Sud / gare Sud-Gare Nord	5,70	28,07
11	160	Koumassi Prodomo-Gare Nord / Gare Nord-Koumassi Prodomo	15,90	10,06
13	160	Gare Nord-Gare Koumassi / Gare Koumassi-Gare Nord	15,50	10,32
15	160	Gare Abobo-Gare Sud, Gendarmerie Abob-Gare Sud / Gare-Sud-Gare Abobo, Gare Sud-Gendarmerie Abobo	16,50	9,69
22	160	Gare Nord-Entente / Entente-Gare Nord	9,90	16,16
42	160	Yopougon SIDECI-Abobo Doumé / Abobo Doumé-Yopougon SIDECI	9,3	17,2
06	200	Gare Sud-L.B.T.P. Digue de Koumassi / L.B.T.P. Digue de Koumassi	18,10	11,04
07	200	Gare Marcory-Pont de Vridi / Pont de vridi-Gare Marcory	16,30	12,26
12	200	Gare Nord-L.B.T.P. Digue de Koumassi / L.B.T.P. Digue de Koumassi-Gare Nord	21,40	9,34
21	200	Dépôt Cocody-CHU de treichville / CHU de Treichville-Dépôt Cocody	14,20	14,08
ACTIVITE 02 (LIGNES URBAINES PLUS)				
41	160	Ecole de Police-Riviera 3 / Riviera 3-Ecole de Police	5	32
46	200	Yopougon SIDECI-Adjamé cinéma Liberté / Adjamé cinéma Liberté / Yopougon SIDECI	13	15,38
58	200	Liberté-CHU Treichville / CHU Treichville-Liberté	9	22,22
91	160	Gare Nord-Ecole Américaine / Ecole Américaine Gare Nord	11,7	13,67
ACTIVITE 03 (LIGNES EXPRESS)				
202	400	Attoban-Hôtel de ville / Hôtel de ville-Attoban	13,50	29,62
205	400	Djibi Angré-Gare Sud / Gare Sud-Djibi Angré	14,50	27,58
203	500	Niangon Sud à gauche-gare sud / Gare Sud-Niangon Sud à gauche	16,10	31,05
212	500	Niangon Sud à droite-gare sud / gare Sud-Niangon Sud à droite	17,70	28,24
ACTIVITE 04 (TAXIS BAGAGES)				
405	125	Bagage + Colis		
405	160	Port de pêche (Treichville)-Adjamé		
405	320	Zimbabwe et Vridi-Adjamé		
412	100	Blokhauss-Marché Adjamé		

Source : SOTRA : rapport d'activité, 2003



Source : SOTRA : rapport d'activité, 2003 ; enquête de l'auteur, 2005

Le **tableau 15** témoigne de l'évolution des prix des « *gbakas* » qui ont connu une évolution rapide en 5 ans. Ils sont sur certaines lignes deux fois et demie plus élevés que ceux pratiqués en 2000 et sont tous supérieurs à ceux des autobus comme en témoigne le Graphique ci-dessus. Sur les lignes urbaines le tarif de la SOTRA (**tableau 16**) variait entre 160 (0,24 €) (pour les distances inférieures à 12 km) et 200 F CFA (0,30 €) (pour les distances supérieures à 12 km). Celui de 240 F CFA (0,37 €) comprend une correspondance avec le bateau-bus. Pour les services express, distances comprises entre 13 et 18 km, les usagers de la SOTRA payaient entre 400 et 500 F CFA (0,41 et 0,76 €). Les taxis collectifs qui concurrencent ces lignes ont également des tarifs plus élevés (**tableau 17**).

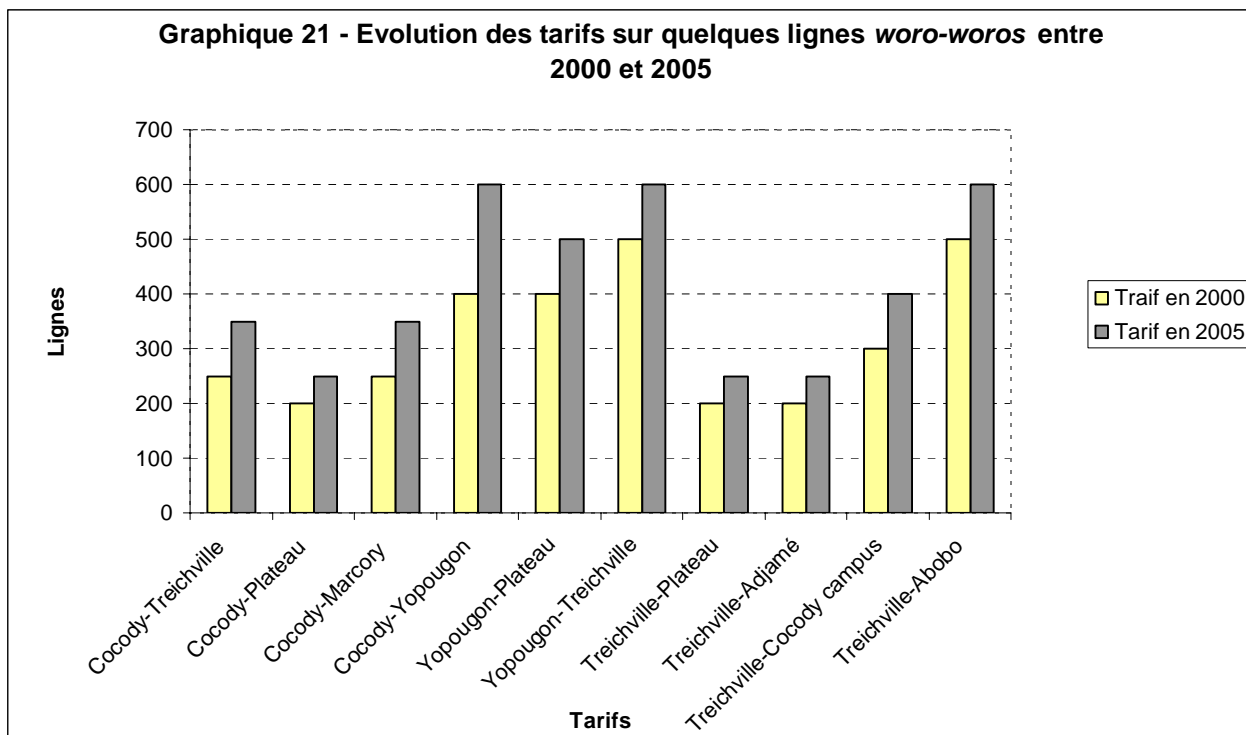
Depuis le début de l'année 2006 compte tenu de la concurrence, de l'augmentation des coûts de production et de la hausse permanente du coût des transports privés, la SOTRA a été amenée à abandonner sa politique de tarification selon le kilométrage pour uniformiser ces tarifs sur toutes les lignes urbaines à 200 F CFA (0,30 €) et sur les express à 500 F CFA (0,76€) quelle que soit la distance. En agissant ainsi, la SOTRA compte attirer sa clientèle perdue au profit des transports privés. Cependant, ces coûts relativement bas des autobus peuvent avoir un impact sur l'équilibre financier de

l'entreprise. Des études réalisées sur les systèmes de transport ont montré que les transports conventionnels d'autobus sont souvent peu efficaces car leur tarifs sont fixés à un niveau artificiellement bas pour rendre accessible les transports en commun au plus grand nombre.

Tableau 17 - Evolution des tarifs des taxis collectifs intercommunaux

Lignes	Longueur du trajet (km)	Tarif en F CFA 2000	Tarif moyen en F CFA/km	Tarif en F CFA 2005	Tarif moyen en F CFA/km
Cocody-Treichville	8	250	31,25	300	43,75
Cocody-Plateau	6,5	200	30,76	250	38,46
Cocody-Marcory	9,5	250	26,31	300	36,84
Cocody-Yopougon	13	400	30,76	600	46,15
Yopougon-Plateau	14	400	28,58	500	35,71
Yopougon-Treichville	17	500	29,41	600	35,29
Yopougon-Deux-Plateau	15			500	46,66
Yopougon-Marcory	19			600	31,57
Yopougon-Port-Bouët	32			800	25
Yopougon-Koumassi	27			700	25,92
Treichville-Plateau	5,5	200	36,36	250	45,45
Treichville-Adjamé	8	200	25	250	31,25
Treichville-Cocody campus	13	300	23,07	400	30,76
Treichville-Abobo	21	500	23,8	600	28,57

Source : Enquête de l'auteur, 2005



Source : Enquête de l'auteur, 2005

Le **tableau 18** montre l'évolution des coûts des taxis collectifs intercommunaux, là aussi supérieurs aux coûts des autobus. Même si la hausse des prix de ces taxis est inférieure aux minibus, cependant, le rapport distance/prix des taxis collectifs intercommunaux est le plus élevé de tous les modes de transports collectifs.

En ce qui concerne les taxis collectifs communaux en dehors de Cocody où certaines lignes communales peuvent aller au-delà des 5 km avec des tarifs un peu plus élevés, dans les autres communes, le prix de ce type de taxis est passé de 150 à 200 puis à 250 F CFA (0,23 à 0,30 puis à 0,38 €) lors des dernières augmentations. D'une manière générale les tarifs des taxis communaux ne sont pas homologués dans la ville et même à l'intérieur des communes ils sont variables. L'exemple de Cocody relaté dans le tableau ci-après en est une illustration. Les tarifs pratiqués actuellement dans cette commune varient de 100 à 425 F CFA (0,15 à 0,65 €) suivant les lignes de dessertes.

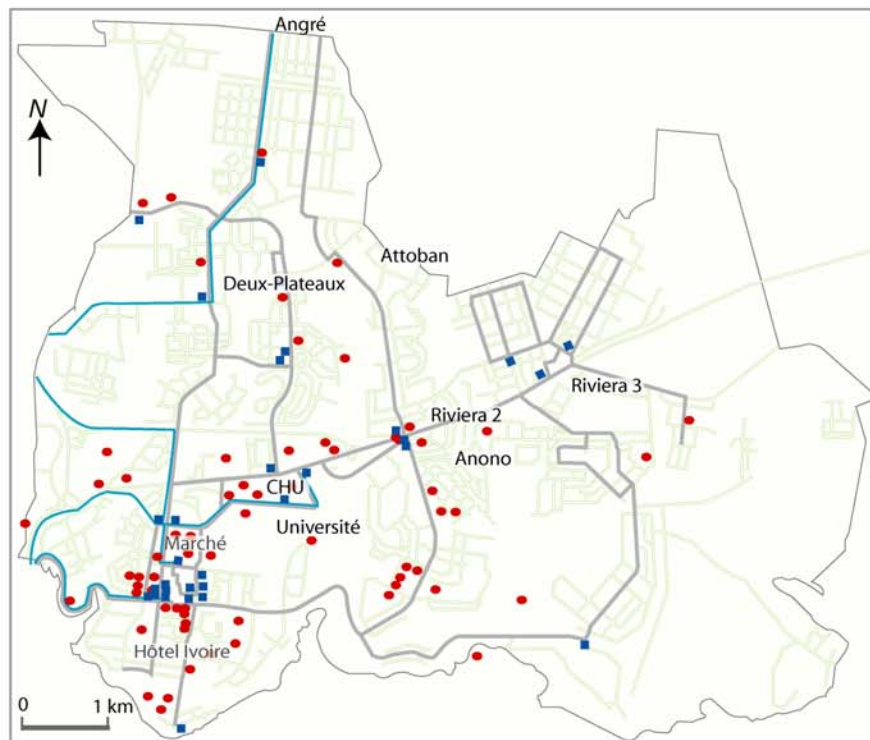
Tableau 18 - Tarifs pratiqués sur les principales lignes desservies à Cocody

N°	Lignes	Longueur (km)	Tarif/trajet (F CFA)	Tarif moyen F CFA/km
1	Carrefour Mairie-Campus	2	125	62,5
2	Cocody-Blockauss	2	125	62,5
3	Palmeraie-Rosier	3	150	50
4	Bonoumin-Laurier	3	150	50
5	Cité-Rouge-Campus	3	200	66,66
6	Akouédo-Riviera II	4	200	50
7	Riviera II-Riviera III	4	200	50
8	Attoban-Vallon-Zoo	4	200	50
9	Angré-Palmeraie	5	250	50
10	Cocody-Vallon	5	250	50
11	Carrefour 9 km-M'badon	5	250	50
12	Agban-Vallon	6	200	33,33
13	Cocody-Riviera II	6	250	41,67
14	Cocody-M'pouto	6	250	41,66
15	Riviera-Attoban-Angré	6	300	50
16	Cocody-Palmeraie	7,5	350	46,66
17	Cocody-Riviera III	8	300	37,5
18	Cocody-Angré	10	425	42,5

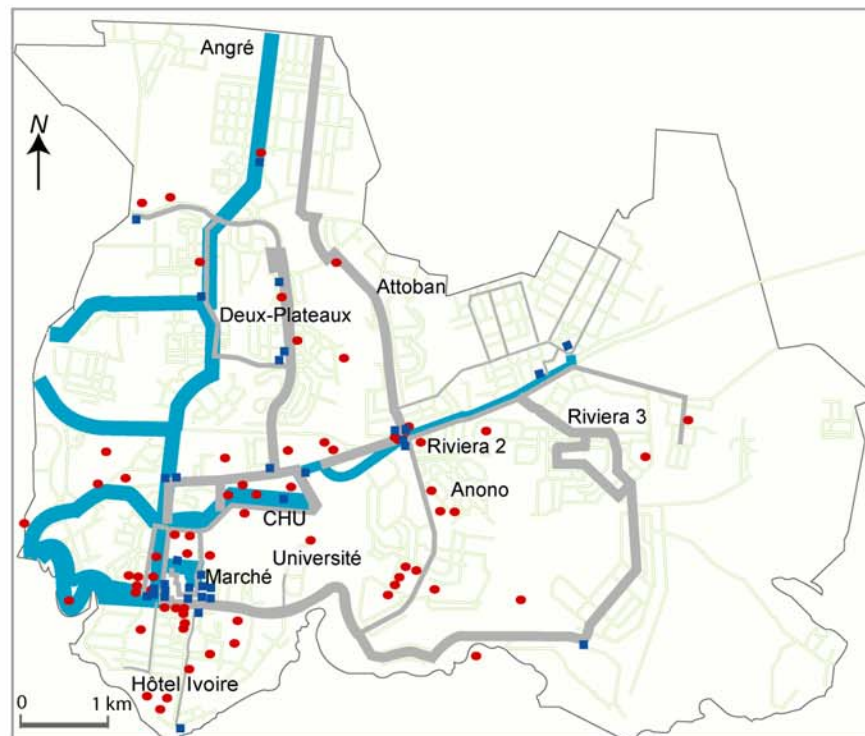
Source : Enquête de l'auteur, 2006

Cocody est la commune la plus chère en terme de transport comme le montre le **tableau 18**. Les tarifs pratiqués au kilomètre sont les plus élevés par rapport aux autres communes, d'une part, à cause du pouvoir d'achat plus élevé des habitants de cette commune par rapport au reste de la ville et d'autre part, du fait de l'étendue du territoire communal. Le coût variable des taxis collectifs s'explique par un espace de parcours qui s'inscrit dans un rayon assez important observé sur les **cartes 24 et 25**. La densité et la qualité de la voirie ont permis une utilisation rationnelle du réseau viaire communal et une déconcentration des lignes de desserte sur les voies secondaires. Ce qui n'est pas forcément le cas ailleurs. A Yopougon, on assiste à une très forte concentration des lignes sur le principal boulevard de la commune, par faute de voies structurantes. Néanmoins, le niveau de voies revêtues étant plus ou moins satisfaisant permet tout de même aux lignes de transport de se répartir sur l'ensemble de la commune. A l'inverse à Abobo, le très faible niveau de voies bitumées se ressent sur la dispersion des lignes de transport populaire. La qualité de la voirie peut apparaître parfois contraignant, même, pour ces transports. La **carte 25** montre la diversité des tarifs pratiqués par les taxis collectifs à Cocody, mais également permet de relever les coûts très prohibitifs sur les lignes intercommunales par rapport aux itinéraires internes.

Carte 24 - RESEAU DE LIGNES WORO-WORO A COCODY

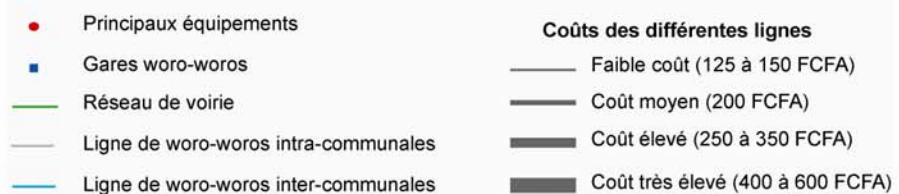


Carte 25 - RESEAU DE LIGNES EN FONCTION DES TARIFS PRATIQUES A COCODY



Source: Enquêtes personnelles (2005-2006)

Conception et réalisation : Irène Kassi, ADES-DYMSET 2006



III – Les facteurs explicatifs

Ces transports deviennent chers au fil du temps à cause des tarifs qui s'ajustent suivant de multiples facteurs, parmi lesquels il faut noter les coûts de production. Le carburant reste une dépense élevée qui pèse de toute son importance sur la tarification. C'est le lieu ici de faire allusion à la conjoncture mondiale qui affecte le marché du brut. A celui-ci s'ajoutent d'autres facteurs liés aux caractéristiques des réseaux, notamment, la longueur des lignes, leur densité, aussi les conditions de concurrence et le racket policier.

1 – La flambée des prix du carburant

En règle générale, les coûts de production des transports populaires sont faibles par rapport aux entreprises de transport conventionnel. L'utilisation de véhicules d'occasion et la limitation des frais d'entretien, les pièces de rechange souvent récupérées ou même volées, les carburants sous-payés grâce à des arrangements, les pratiques de corruption des entreprises des réglementations en matière de taxation, d'assurance, etc. et la faible rémunération des équipages réduisent au maximum leurs coûts de production. Ainsi les entreprises de transport populaire, grâce en partie au système « *D* », ont de faibles coûts de production mais elles pratiquent des tarifs souvent élevés en raison soit d'une clientèle solvable, soit d'une augmentation du coût du carburant. Aujourd'hui, ces coûts de production augmentent à cause de la hausse permanente du prix du pétrole sur le marché international, qui est un facteur déterminant à l'augmentation des prix de transports. A la suite de la montée vertigineuse du cours du pétrole, avec son point culminant en 2005, plus de 70 dollars le baril, le prix du carburant n'a pu échapper à cette dérive dans un contexte économique particulièrement difficile pour la Côte d'Ivoire qui demeure un pays importateur de produit pétrolier avec un niveau élevé de taxation.

Ainsi en juin 2005, le prix du litre du super à la pompe compris entre 580 et 590 F CFA (0,88 et 0,90 €) est passé entre 610 et 615 F CFA (0,93 et 0,94 €), soit une augmentation de 25 F CFA (0,04 €) par litre. Quant au gasoil, il est passé entre 470 et 475 F CFA (0,71 et 0,72 €) à 540 et 545 F CFA (0,82 et 0,83 €), soit 70 F CFA (0,11 €) d'augmentation par litre. Quasiment tous les véhicules des transports populaires utilisent le gasoil, qui a subi la plus forte hausse.

Tableau 19 - Coûts d'exploitation d'un woro-woro (la ligne Cocody – Angré)

Dépenses (F CFA)	Journalier	Mensuel	Annuel	%
A - Coûts variables				
1 - Carburants	15 696	408 096	4 897 152	51,37%
2 - Vidanges	654	17 000	204 000	2,14
3 - Pneumatiques	641	16 667	200 000	2,1
4 - Entretien et réparations				
Sous-total coûts variables	19 723	512 804	615 3652	64,55
B - Coûts fixes				
1 - Amortissements	2 350	61 111	733 333	7,69
2 - Salaire chauffeur	2 000	52 000	624 000	6,54
3 - Assurances	692	18 000	216 000	2,27
4 - Visites techniques	76	1 967	23 600	0,25
5 - Taxes directes	1 731	45 006	540 072	5,66
6 - Frais divers	4 000	104 000	1 248 000	13,09
Sous-total coûts fixes	10 831	281 612	3 379 347	35,45
Coût total des charges	30 554	794 417	9 532 999	100

Source : AGETU, 2005

Comme le montre le **tableau 19**, le carburant représente le poste le plus important des coûts de production des transports, parfois plus de 50%. Les autres postes de production sont relativement bas. L'inflation du prix du carburant a engendré une émergence d'un marché de contrebande. L'essor de cette activité résulte d'un différentiel de prix à la pompe très élevé entre pays voisins, qui conduit au développement du trafic de contrebande. Ce commerce conjoncturel prend de l'ampleur avec l'augmentation successive du prix des carburants. Le marché des transports populaires à Abidjan n'est pas totalement conquis par cette vente illicite et informelle contrairement à d'autres villes subsahariennes. Dans les grandes villes camerounaises (Douala, Bamenda, Kumba, Garoua, Maroua), béninoises (Cotonou), nigérianes (Birni, N'konni, Maradi, Zinder) ou tchadiennes (N'djamena) le commerce frauduleux de carburant importé du Nigeria est très répandu, au point de devenir le pilier sur lequel a été bâti un système bon marché de transport urbain (le développement des taxis-motos par exemple) et des marchandises. Ce commerce a permis à une population, essentiellement jeune, d'accéder à une source d'emploi et de revenu dans un contexte de raréfaction d'emplois dans le secteur moderne de l'économie (Herrera, 1997).

A Abidjan également, ces produits pétroliers sont vendus à des prix défiant toute concurrence. Le litre de gasoil s'obtient à 400 (0,61 €) contre 545 F CFA (0,83 €) à la pompe. L'essence y est vendue à 450 F CFA (0,69 €) le litre alors qu'il est de 610 F CFA (0,93 €) dans les stations services. Des

automobilistes de plus en plus nombreux s'approvisionnent auprès de ces jeunes, dissimulant leur marchandise dans des bidons recouverts de sacs plastiques, à l'abri des regards. Les transporteurs y trouvent naturellement leur avantage avec des coûts d'exploitation réduits. La qualité et la pureté du produit laissent à désirer quelquefois, mais du fait de son moindre coût, ce phénomène prend de l'ampleur. Deux sources principales alimenteraient ce commerce à Abidjan. Ces carburants proviendraient selon certaines sources du Nigeria via le Ghana et seraient acheminés par voie lagunaire. Les revendeurs quant à eux soutiennent la thèse d'un réseau local, avec la complicité des conducteurs de camions citernes et de remorques qui leur en vendraient régulièrement lors des livraisons, donc un réseau de trafiquant au sein de la SIR (Société Ivoirienne de Raffinage). A côté de ces principales sources, les revendeurs s'approvisionnent auprès d'autres chauffeurs de l'administration qui mettent en vente le carburant de secours des véhicules de service, ou auprès de certaines personnes ayant la possibilité d'avoir du gasoil ou de l'essence dans leurs entreprises. Quel que soit le fournisseur, les carburants localement acquis proviennent de la SIR, donc de bonne qualité.

Toutefois, chaque hausse de tarif à la pompe se répercute sur le coût des transports collectifs, particulièrement, sur les transports populaires. Ces tarifs jugés anarchiques ne sont pourtant pas régulés par les pouvoirs publics. C'est très rarement que ceux-ci interviennent sur les tarifs pratiqués dans le secteur, pour tenter de maintenir le coût à un niveau accessible au plus grand nombre. A chaque augmentation, le montant majoré sur le litre à la pompe est systématiquement reporté sur celui à payer par l'utilisateur et quelque fois plus, comme en témoigne l'évolution récente du tarif des taxis collectifs. Chaque usager paye sur le coût initial le montant de la hausse. Avant l'augmentation du prix du carburant en juin 2005, le tarif des taxis collectifs communaux était à 200 F CFA (0,30 €) dans la plupart des communes et celui du gasoil à 475 F CFA (0,72 €). Après la hausse du prix du carburant, le tarif des taxis collectifs est passé à 250 F CFA (0,38 €) à l'intérieur des communes et le gasoil à 545 F CFA (0,83 €). Pour une augmentation de 15% du prix du gasoil à la pompe, le tarif par passager a subi une hausse de 25%. Ces augmentations disproportionnées et récurrentes des tarifs ces dernières années impliquent une hausse des dépenses de transport dans le budget des ménages et des mécanismes d'auto-limitation de la mobilité.

Aussi, comme il fallait s'y attendre, toute augmentation du prix des transports populaires occasionne la flambée des prix des denrées alimentaires sur le marché urbain. Ce constat prouve le rôle majeur joué par les transports populaires dans le bon fonctionnement de la ville. Ces produits, étant acheminés depuis les zones de production par les transports privés de marchandises puis par les

minibus et les taxis collectifs qui prennent la relève dans la ville, subissent également les hausses tarifaires. Le coût du trajet étant directement répercuté sur le prix de vente des denrées.

Les différentes tarifications laissent apparaître une nouvelle hiérarchie des modes de transport individuels et collectifs. Selon leur coût les transports peuvent se classer de la manière suivante :

- catégorie 1 : les modes les plus coûteux sont les voitures particulières et les taxis individuels (coût difficile à chiffrer mais qui demeure important pour l'usager suivant la distance parcourue) ;
- catégorie 2 : les modes au coût élevé sont les taxis collectifs intercommunaux (dont les tarifs sont compris entre 300 et 700 F CFA (0,46 et 1,07 €) ;
- catégorie 3 : les modes au coût intermédiaire sont les taxis collectifs communaux et les minibus « *gbakas* » (250 à 400 F CFA (0,38 à 0,61 €) ;
- catégorie 4 : les modes au coût modéré sont les autobus (200 F CFA (0,30 €) sur les lignes urbaines et 500 F CFA (0,76 €) pour les express).

Cette hiérarchie confirme d'une part, la difficulté pour les couches populaires habitant les zones lointaines d'accéder aux modes de transport populaire qui sont parfois les seuls moyens de transport. Elle confirme le fait que les autobus restent compétitifs en terme de prix. D'autre part, elle montre le caractère intermédiaire des différents transports populaires, intermédiaire entre voiture particulière et transport collectif. En réalité, ces transports occupent souvent une position moyenne dans la hiérarchie des modes car ils visent une clientèle solvable. Malgré leurs coûts élevés, les chauffeurs du secteur usent de certaines pratiques de rentabilité qui pénalisent les usagers.

2 – La stratégie de segmentation des lignes de desserte

La hausse démesurée des prix des transports populaires peut aussi s'expliquer par des facteurs externes aux coûts de production. Les recettes exorbitantes exigées par les propriétaires, les péages policiers, les divers prélèvements des syndicats et le besoin pour les chauffeurs de réaliser des surplus sur recette sont autant de raisons qui peuvent expliquer leur comportement, notamment les diverses pratiques qu'ils utilisent pour rentabiliser leurs activités. Le surplus de recette que tentent de réaliser les chauffeurs est la conséquence d'un salaire mensuel très bas. En dépit de tous les efforts, tels que le nombre d'heures de travail très élevé et la fatigue occasionnée, les chauffeurs parviennent

difficilement à atteindre leurs objectifs d'où toutes les stratégies mises en place pour améliorer leurs revenus. La faible capacité de leurs véhicules les oblige presque à agir fortement sur les tarifs.

De plus en plus de chauffeurs ont recours aux sectionnements des lignes pour réaliser leur recette quotidienne. Ces pratiques s'observent surtout dans les communes à grande superficie, où les lignes de dessertes excèdent parfois les 8 km. L'étendue du territoire, comme nous le verrons, peut être aussi un facteur limitant pour la desserte de certains secteurs jugés trop éloignés et moins rentables pour le chauffeur. Le problème de la régulation assurée par les transports populaires découle aussi de ces nouvelles pratiques que nous essayerons à présent de voir.

Les prix des transports populaires sont fixés à l'avance, dans leur application on assiste à une certaine souplesse, qui consiste pour l'utilisateur à marchander une réduction du tarif. Les tarifs négociés permettent aux usagers d'effectuer un déplacement de courte distance à moindre coût, que seul le secteur privé est capable d'offrir. Dans les autobus, les prix sont fixes et non négociables. Une fois le ticket acheté celui-ci ne peut être modifié, quelle que soit la distance à parcourir. Cette pratique de réduction du tarif fonctionne surtout en heure creuse (entre 10h et 16h) où la demande est moins importante. A l'inverse, la souplesse des prix comporte des inconvénients pour l'utilisateur, pouvant entraîner une hausse des tarifs par la fragmentation en section de lignes. Un trajet normal est alors coupé en deux, voire trois trajets par le chauffeur, pour lesquels un paiement est exigé à chaque fois à l'utilisateur. C'est une manière subtile pour les chauffeurs de pratiquer des hausses substantielles de tarif aux heures de pointe (entre 6h30 et 8h30 les matins et entre 17h30 et 19h30 les soirs). Il arrive parfois que les usagers reprennent le même véhicule pour la suite du voyage. Au terminal indiqué les occupants du véhicule qui descendent sont aussitôt repris par le même chauffeur, qui indique la suite du trajet, comptée comme une nouvelle course.

La stratégie de sectionnement des lignes de desserte est une preuve supplémentaire de l'inaccessibilité des usagers les moins solvables aux transports populaires. La quête par le citoyen d'un meilleur mode de transport accessible à sa bourse et propre à satisfaire ses besoins de mobilités en terme d'espace et de temps se trouve désormais compromise par ces pratiques. Celles-ci comportent des risques d'isolement à certaines heures pour quelques quartiers éloignés.

3 – Exclusion des quartiers lointains

Le sectionnement des lignes de dessertes peut avoir une incidence sur la structuration de l'espace, dont une partie demeure difficilement accessible par ce fait. L'exclusion de plus en plus forte des quartiers lointains y compris par les transports populaires ne favorise pas la densification humaine. Ce phénomène se produit sur les territoires communaux les plus étendus, qui conduisent à des préférences pour les petites distances qui sont incontestablement plus rentables pour les chauffeurs. Cette restriction des déplacements dans l'espace et la segmentation des lignes de desserte pour améliorer les recettes peuvent constituer des facteurs d'isolement des quartiers entiers. En effet, à ces heures dites de pointe, l'accessibilité des quartiers éloignés reste très aléatoire, d'autant plus que leur accès par les transports populaires est conditionné par ces contraintes tarifaires qui réduisent une partie des déplacements de leurs habitants. La relative rapidité de ces transports en terme de temps d'attente à la gare est aussi réduite, en comparaison avec celles localisées dans les quartiers centre. Les usagers de ces secteurs devront attendre un peu plus que les demandeurs dans les autres secteurs.

On assiste dans quelques cas à la réduction de l'offre sur ces itinéraires par une baisse drastique du nombre de véhicules. L'organisation sommaire des lignes de desserte et la liberté laissée aux chauffeurs d'exercer sur l'ensemble du périmètre pour certaines communes pénalisent les destinations éloignées. D'autres communes anticipent sur ces genres de situations en interdisant formellement la perméabilité des espaces de desserte, à moins de faire une nouvelle inscription sur un autre itinéraire. Ce qui a pour avantage de réduire considérablement les risques de baisse d'offre sur les longs trajets.

A partir de 18 h, selon qu'on soit au Plateau ou à Treichville certaines destinations ne sont plus rentables et de nombreux chauffeurs refusent de s'y rendre. La traversée des deux ponts s'allonge considérablement en temps de parcours, conséquence de la densité du trafic causée par les mouvements pendulaires. Pour éviter une perte de temps dans ces flux denses, et dans les deux sens, un certain nombre de véhicules en charge à partir du Plateau déclinent la demande des usagers se rendant dans les communes du sud en favorisant les parcours vers Cocody, Adjamé, Abobo, etc. qui ne nécessitent pas de traversée et où les axes routiers offrent une meilleure fluidité. Partir de Treichville vers les communes du nord est tout aussi difficile, les longues files d'attente dans les stations « *woro-woros* » en sont une illustration. Le déplacement se fait plus facilement dans l'île de Petit Bassam et vers Port-Bouët. Ceci a un coût pour l'utilisateur, soit le tarif subit une légère hausse pour les secteurs

défavorisés, parce qu'interviennent en ce moment de nombreux clandestins et les taxis individuels qui proposent certes des tarifs plus élevés mais surtout la possibilité de regagner le domicile plus rapidement. Soit le sectionnement des lignes qui aboutit au même résultat en terme de prix à payer. Ainsi, en fonction des différentes périodes de la journée varient les prix des transports populaires.

Les stratégies tarifaires à la recherche de gains importants favorisent les espaces les plus proches, les quartiers centraux et les quartiers facilitant leur accès par des routes moins encombrées et plus fluides, qu'elles n'orientent vers une répartition harmonieuse de la desserte à l'ensemble de l'agglomération. Comme le signifiait Wolkowitsch (1992) « *une tarification appropriée peut permettre un flux, son abandon entraîne l'interruption : dans les deux cas, les conséquences sur l'aménagement du territoire sont appréciables* ».

Conclusion

Les transports populaires comme on a pu observer sont devenus très chers. Les raisons de cette situation s'expliquent d'une part, par l'augmentation des coûts d'exploitation. La constante élévation du prix des carburants plus particulièrement, constitue le poste de dépense qui pèse le plus sur les coûts d'exploitation. Ces hausses de prix sont immédiatement répercutées sur le prix à payer par les usagers. Cela montre la portée des conséquences d'une conjoncture mondiale qui se ressentent très fortement au niveau local. D'autre part, le coût élevé de ces transports tient également à une logique de rentabilité par le sectionnement des lignes de desserte, qui sont une manière subtile d'augmenter les prix. Toutes ces pratiques pénalisent les usagers, surtout les couches populaires les moins solvables. Les transports pèsent par leur pouvoir structurant sur l'aménagement du territoire (Wolkowitsch, 1992), tout comme leur coût pèse sur le budget des ménages. Le citoyen est préoccupé d'avoir le meilleur mode de transport capable de satisfaire ses besoins de mobilité en terme d'espace et de temps, mais il est surtout regardant sur le coût, facteur limitant certains déplacements. Remédier à cette situation et garantir l'accessibilité de ces moyens de transport au plus démunis, nécessite une régulation des tarifs de l'ensemble des moyens de transports urbains, même dans un contexte de libéralisation. Une concertation entre les acteurs privés pour harmoniser les tarifs est également souhaitée. En l'absence de cette régulation, l'inaccessibilité des transports en terme de coût peut pousser les habitants au repli sur le quartier d'habitation.

Bon nombre de ces citoyens sont contraints de renoncer à certains déplacements, tandis que d'autres sont contraints de les effectuer à pieds, quelquefois sur de grandes distances. Pour eux, le meilleur mode de transport serait en définitive celui qui réunirait toutes ces qualités, d'accessibilité à la bourse, dans l'espace et dans le temps. Qu'elle soit géographique ou financière, une meilleure accessibilité permet une fréquentation plus vaste de l'espace urbain même pour les populations pauvres (Diaz et *al*, 2000). Cependant, il apparaît une contradiction classique dans la politique de tarification vue sous l'angle de la lutte contre la pauvreté (Diaz et Godard, 2002). Il y a cette perpétuelle confrontation entre la recherche d'un mode de transport à moindre coût et accessible à une clientèle très large, incluant davantage de pauvres mais menaçant par là même l'équilibre financier des opérateurs, et le choix de tarifs couvrant les coûts d'exploitation mais limitant leur accès à un nombre plus restreint de personnes.

Tout ceci traduit les inégalités entre les différentes couches socioéconomiques, accentuée par la crise dans un contexte de mondialisation. Le transport constitue ainsi une entrée pour comprendre la mondialisation qui influence incontestablement le transport local.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORTS POPULAIRES : RESEAUX D'APPROVISIONNEMENT ET IMPACTS SUR LES ESPACES PUBLICS

L'Etat a abandonné dans les années 1980 les vastes programmes immobiliers et d'aménagement fonciers. Dès lors, l'espace urbain abidjanais est géré de manière pragmatique et dans l'urgence. Il en est résulté un certain modèle de ville avec un développement relativement anarchique et spontané, comme l'attestent la présence de nombreux quartiers précaires et l'amplification du commerce informel et des transports populaires. Depuis la fin des années 1990, l'accroissement rapide de ces derniers marque profondément le paysage urbain d'Abidjan. Les rues et les espaces interstitiels sont colonisés par un nombre toujours grandissant de véhicules. Ce dynamisme du secteur populaire des transports, mais aussi des petits commerces de rue, traduit un rapport particulier à l'autorité, à la règle édictée, à l'espace public (Lombart *et al*, 2004). Les détournements des espaces publics ont été amplifiés ces dernières années avec l'affaiblissement de l'Etat. Les mesures d'ajustement recommandées, dans un contexte de crise économique et de la mondialisation, par les institutions internationales en sont, en grande partie, les causes. Ces mesures ont fortement réduit la marge de manœuvre de l'Etat. Celui-ci est financièrement limité et il se trouve désormais dans l'impossibilité d'assurer pleinement certains services publics. Ce faisant, l'informel supplée le secteur formel dans bien de domaines comme celui du transport urbain, qui s'inscrit dans une dynamique endogène, également liée à des facteurs exogènes induits par la mondialisation.

Nous verrons tout d'abord, dans un premier chapitre, les liens qui s'établissent entre les activités de transport populaire et la mondialisation à travers les importations des véhicules d'occasion. Une bonne partie de ces véhicules encore appelés « *France au revoir* », qui inondent les places abidjanaises se retrouve dans les activités de transports populaires. Cette situation comporte de nombreuses conséquences, à la fois, au niveau de l'urbanisme (telle que l'insuffisance du réseau routier de la ville qui ne peut supporter l'augmentation du parc automobile), de la sécurité routière (le mauvais états et la vétusté de ces véhicules sont sources d'accidents) ; de l'environnement avec l'augmentation des émissions des gaz à effets de serre, etc. Dans un second chapitre, nous aborderons l'impact de ces transports sur l'espace urbain et les problèmes d'urbanisme qu'ils soulèvent ainsi que les limites d'actions de l'Etat et de ses collectivités décentralisées.

CHAPITRE 7

LES TRANSPORTS POPULAIRES DANS LA MONDIALISATION

Le développement des activités de transport, dans la ville d'Abidjan, est en partie lié au phénomène de la mondialisation. Dans ce vaste processus d'échanges planétaires, les secteurs de transport (terrestre, aérien, ferroviaire et maritime) et de la communication (les NTIC) apparaissent particulièrement les plus dynamiques. Le secteur de transport, en particulier, est le domaine de transfert le plus perceptible dans la ville d'Abidjan qui s'étale, sous l'effet de la métropolisation, sur des espaces sans cesse plus vastes et peuplés. Ce qui nécessite davantage de moyens de transport motorisés pour assurer les liaisons entre les différents compartiments de la ville. A l'absence d'une industrie automobile, l'Afrique reste là aussi très dépendante de l'extérieur. « Avec une moyenne de 20 véhicules pour 1000 habitants, le continent africain est le grand parent pauvre de l'industrie automobile » (Marchés tropicaux et méditerranéens, octobre 1998). En Côte d'Ivoire, ce taux était estimé en 1998 à 37 véhicules personnels pour 1000 habitants (UITP, in Xavier Godard, 2006). La voiture reste un signe de distinction sociale et est loin d'être négligeable puisque dans un contexte de crise économique la voiture est souvent synonyme de privilège. Le coût à l'achat prohibitif, fait qu'elle est encore un luxe pour la population abidjanaise. Avec la dévaluation du F CFA intervenue en 1994, le prix du neuf est passé pratiquement du simple au double, devenant du coup inaccessible à la bourse du citoyen moyen qui se rabat sur ceux de moindres coûts, en l'occurrence les véhicules d'occasion importés, communément appelés « *France au revoir* »³¹. Ce qui justifie aussi la captivité des transports en commun. Or, ces derniers en nombre insuffisant sont renforcés par les « *France au revoir* » dont les importations sont en pleine expansion dans les villes subsahariennes et en particulier à Abidjan. La mondialisation intègre potentiellement l'ensemble de la planète dans une approche libérale qui autorise de nouvelles logiques commerciales. Ces importations massives de véhicules usagés s'inscrivent dans ces nouvelles logiques qui permettent de rattacher ce phénomène local des transports populaires au processus mondial en cours. Pour ce faire, le développement des transports populaires peut être en partie considéré comme un effet de la mondialisation. Il s'agit d'analyser dans

³¹ Ces véhicules sont ainsi nommés parce que la France fut au départ la principale provenance

ce chapitre, l'impact de ces importations sur le développement des activités de transport populaire à Abidjan et les risques environnementaux qui en résultent.

I – Un marché internationalisé

Les transports populaires se sont développés au départ avec un parc automobile constitué en majorité à partir des véhicules usagés, récupérés localement par les entrepreneurs. L'achat de véhicules neufs dans ce secteur est très faible. Seul le sous-secteur des « *gbakas* » compte des véhicules neufs qui ont d'ailleurs connu une baisse considérable du fait de la crise économique, de la dévaluation du F CFA et de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion à partir de 1996. Avec la libéralisation du secteur des transports collectifs urbains, le marché d'approvisionnement du parc de véhicules de ces transports va s'internationaliser. La demande de plus en plus importante face à laquelle ils doivent faire face nécessite impérativement un accroissement du parc de véhicules. Ce besoin sera comblé par l'ouverture du marché national à l'importation des véhicules usagés. Désormais le développement des activités de transport populaire s'intègre de plus en plus dans des réseaux commerciaux à l'échelle internationale. Comment s'articulent ces réseaux au niveau local et international ? Quel impact sur le développement des transports populaires ?

1 – L'importation des véhicules d'occasion : un secteur en pleine expansion

Les liens qui s'établissent entre les activités de transport populaire et les importations des véhicules d'occasion permettent de parler de la transgression ou de « *l'informel mondialisé* ». En effet, des réseaux se tissent à l'échelle internationale autour de la filière des véhicules d'occasion en transgressant les normes. Ce phénomène relève quasiment du secteur informel. Les cartes grises par exemple, sont parfois détruites dans les pays d'origine pour permettre leur passage dans les pays importateurs, mais aussi, les importations sans déclaration ou sous le couvert de déclarations inexactes, comme la fausse déclaration de valeur. C'est une économie souterraine organisée à partir des métropoles européennes avec des relais dans les pays récepteurs. Ces véhicules en majorité bonne pour la casse en Europe sont réintégrés dans la circulation par ce biais en Afrique, où ils y restent définitivement, sans aucune compétence locale ni aide pour leurs recyclages. L'ampleur de ces importations amène à se poser des questions sur ces nouvelles logiques commerciales et surtout sur les enjeux de tels transferts. Comme disait Jean-François Troin (2001), « *la mondialisation utilise l'innovation comme vecteur d'homogénéisation de la consommation* ». En effet, si la multiplication

des véhicules d'occasion sur les places abidjanaises engendre un certain nombre de problèmes que nous verrons dans une seconde partie, elle a aussi pour mérite de permettre par la force des choses aux ménages d'accéder à l'automobile.

Ces nouvelles logiques commerciales ou réseaux « *informels mondialisés* » illustrent davantage les inégalités entre les métropoles du nord et celles du sud dans le contexte de la mondialisation. Les analyses géographiques à ce sujet ont montré que la mondialisation peut être parfois destructrice, dans le sens où elle renforce ces inégalités. Comme dans la logique d'urbanisation, les espaces périphériques sont ceux qui bénéficient le moins de commodité de la vie urbaine et qui reçoivent le plus souvent les rejets des zones d'habitation privilégiées, les technologies les plus obsolètes, etc. L'organisation économique et territoriale mondiale s'inscrit dans ce schéma de marginalité. Les marchés africains servent surtout de déversoir aux rebuts des ménages occidentaux, entre autres, les véhicules qui ne passent plus au contrôle technique en Europe. Il y en a des sociétés qui fabriquent des biens et qui les consomment et d'autres qui les en débarrassent une fois ces biens usagés, par faute d'accéder, à cause de leur sous-développement économique et industriel, à des biens et services en quantité et en qualité suffisantes.

Cela dit, la politique de libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion avait pour objectif de départ de pallier l'insuffisance des moyens de transport qui se posait dans la ville. Cette politique s'inscrivait dans le vaste processus de libéralisation économique initiée dans les programmes d'ajustement structurel. Elle visait à résoudre l'épineux problème de déplacements, entre autres, la baisse du trafic et de la mobilité des personnes, accentuée par l'insuffisance des moyens de transports collectifs. Cela, du fait de la baisse drastique du parc automobile au cours de la décennie 1980. Celui-ci est passé de 151 127 véhicules en 1982 à 130 727 véhicules en 1988 (Djatti, 1998). Cette situation a nécessité le besoin pour les particuliers d'importer des véhicules de seconde main. Face à la recrudescence de ces importations, l'Etat ivoirien a été amené à adopter de nouvelles mesures et réformes structurelles en vue de réglementer ces activités. Désormais, les importations des véhicules usagés se déroulent dans un cadre juridique fondé sur des décrets et des arrêtés d'application. Ces importations furent dans un premier temps interdites par le décret n° 88-52 du 20 janvier 1988, qui ouvre, cependant, des exceptions qui reposent sur l'autorisation préalable du Ministère du commerce³². Toutefois la persistance des problèmes de transport va infléchir la position de l'Etat, qui

³² Le décret n° 88-52 du 20 janvier 1988 stipule dans son article 2 que : « toute importation de véhicules d'occasion, ou la revente de véhicules importés d'occasion, par des particuliers pour usage personnel, devait faire l'objet d'une autorisation préalable du Ministère du commerce ». L'intégralité des décrets sera en annexe.

va finir par libéraliser les importations des véhicules, par le décret n° 96-01 du 3 janvier 1996. Ceci pour deux raisons principales : d'une part, la restriction sur les importations a permis à une minorité de personnes d'accéder à ce marché et de tirer profit et parallèlement d'en développer une filière terrestre organisée dans les pays de la sous-région, comme le Bénin, le Togo et le Nigeria, où l'importation des véhicules d'occasion était totalement libéralisée. D'autre part, le renforcement du réseau terrestre se fait au dépend de l'économie nationale, puisque ces véhicules rentrent désormais sur le territoire national en contournant le système fiscal qui régule cette activité. Les infractions allaient de la contrebande pure et simple combinée à des manœuvres tendant à circuler sans s'acquitter des formalités douanières. Les mesures de libéralisation permettent ainsi à l'Etat de contrôler cette activité dans les conditions réglementaires requises.

Cependant, ces réformes qui visaient au départ à faciliter l'accès au plus grand nombre de personnes désireuses d'acquérir un véhicule personnel d'occasion, seront dévoyées de leur objectif principal. Même si on observe au lendemain de ces mesures l'accès de ce marché à un plus grand public, environ 10 500 importateurs occasionnels sur la période du 14-04-1996 au 31-01-1998 (Djatti, 1998), nombre de ces véhicules seront détournés à des fins de transports collectifs. Ce constat va favoriser l'élargissement du champ de la libéralisation à l'importation des véhicules usagés destinés au transport de marchandises et de personnes par le décret n° 97-142 du 7 mars 1997. Ce dernier décret marque la libéralisation intégrale du secteur. Cette décision gouvernementale comme le faisait signifier le Conseil des ministres du 7 mars 1997³³, avait pour but majeur « *le soutien à la relance économique par la redynamisation du secteur du transport qui est un maillon essentiel de l'économie nationale* ». Par ce décret, l'Etat entend donner un regain d'activités aux entreprises de transport par un renforcement de leur parc en constante baisse. C'est aussi cela le paradoxe des transports populaires, d'un côté on dénonce les abus et l'anarchie de ces transports et on cherche à en écarter certains types comme les taxis collectifs intercommunaux, de l'autre côté on autorise les importations des véhicules d'occasion pour l'approvisionnement du secteur. Or la plupart de ces véhicules destinés au transport de personnes se retrouvent sur les lignes des taxis intercommunaux.

La libéralisation va ainsi transformer profondément le paysage automobile en Côte d'Ivoire et en particulier à Abidjan, par un accroissement rapide du parc et du trafic. Le nombre de véhicules entre 1996 et 1998 à Abidjan est ainsi passé de 137 000 à 175 000, soit une croissance annuelle d'environ 26% (Attahi, 2001). Aujourd'hui, ce parc est évalué à environ 600 000 véhicules, dont plus de 20 000

³³ Djatti, 1998 ; compte rendu du Conseil des ministres p13 au titre du ministère du commerce in *Fraternité Matin* du 8 et 9 mars 1997.

immatriculations en moyenne par an (Fraternité matin, 14 février 2007). Mais le bilan de cette libéralisation à outrance a été particulièrement négatif, en ce qui concerne l'âge du parc en circulation, les effets sur la sécurité et la pollution atmosphérique ainsi que sur les entreprises concessionnaires. Pourtant, ces dernières ont fait une place importante pour la vente de véhicules d'occasion dits « *de qualité* » qui garantit des rentrées fiscales plus importantes pour l'Etat et des véhicules de qualité acceptable et moins onéreux à terme pour les consommateurs. Mais ce segment de vente est de plus en plus abandonné par les concessionnaires habituels en raison de la libéralisation du marché.

2 – Impacts de la libéralisation des véhicules d'occasion sur les transports urbains

La libéralisation va aussi bouleverser profondément le secteur des transports urbains, dont l'essentiel du parc se compose majoritairement de ces véhicules d'occasions. Il est cependant difficile d'estimer la part de ces véhicules d'occasion issus de l'importation du parc total des transports populaires. Toutefois, les analyses sur l'évolution rapide du secteur des transports populaires confirment le lien étroit entre l'augmentation du parc de ce secteur et l'évolution des activités d'importation des véhicules usagés. D'après un rapport du GIPA (Groupement Interprofessionnel de l'Automobile) la plupart des véhicules d'occasion importés, au cours de l'année 1997, sont effectivement utilisés en taxi. L'étude SSATP (2000) du réseau SITRASS sur la mobilité urbaine à Abidjan, montre que depuis l'entrée en vigueur des textes, sur 46 372 véhicules d'occasion importés, 5 745 ont été destinés au transport de marchandises et de personnes³⁴, soit 12,38% des importations. Enfin, la ville d'Abidjan estimait le parc « *woro-woro* » à 3 078 véhicules en 1996, en 2005 il serait passé à environ 12 000 (Yéo, AGETU, 2005).

En effet, l'acquisition à bas prix de ces véhicules a favorisé l'entrée massive des petits propriétaires dans l'activité de transport. Avec la possibilité d'importation de véhicules âgés, le secteur des « *woro-woros* » a connu un regain d'activité avec une desserte couvrant l'ensemble de la ville. L'approvisionnement du parc des « *woro-woros* », auparavant assuré en grande partie par les taxis-compteurs amortis ou retirés de l'activité est désormais renforcé par les véhicules importés, qui ont contribué à un accroissement significatif de ce parc. La rentabilité de l'activité de transport est donc liée au faible coût d'acquisition des véhicules d'occasion, bien démontré à Abidjan dans les études sur le financement et la rentabilité des micro-entreprises (SSATP, 2000). Cette étude met en évidence l'incapacité de la plupart des propriétaires d'acquérir dans les conditions contraignantes de

³⁴ Chiffres communiqués en Conseil de ministres du Gouvernement ivoirien le 22 juillet 1998

financement, des véhicules neufs. L'essor de cette activité a aussi un impact sur les entreprises de transport qui s'en servent aussi à défaut du renouvellement de leurs parcs.

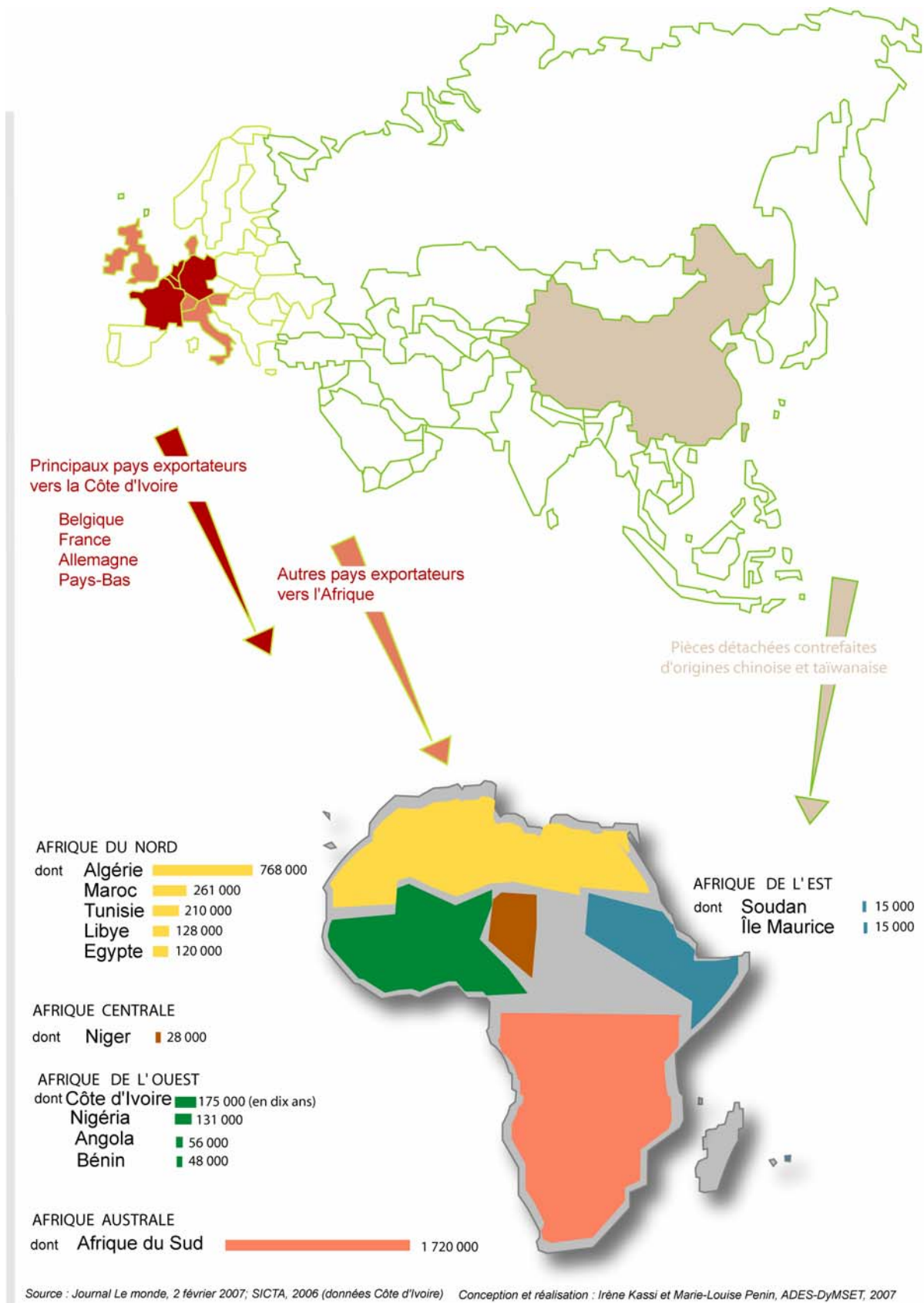
Dans les conditions actuelles de crise, « *les rares entreprises qui subsistent ou qui essayent de redémarrer une activité sont contraintes, comme le secteur artisanal, d'acheter du matériel d'occasion* » (Godard et Bamas, 2002). C'est le cas de la nouvelle entreprise d'autobus de Dakar qui compte acquérir des véhicules d'occasion pour le fonctionnement de ses activités. Mais c'est aussi le cas d'Abidjan où les contre-performances au plan financier ont engendré un désinvestissement quasi fatal à la SOTRA dont le parc en exploitation est tombé de 1200 à 350 autobus de 1987 à 1994, avant de remonter progressivement par une politique d'acquisition de véhicules de seconde main, et atteindre 797 autobus au 31 octobre 2004 (Direction de la SOTRA, 2004). Selon le rapport du GIPA (1998) les ventes de taxis neufs ont aussi chuté de 60% sur l'année 1997, par rapport aux ventes moyennes réalisées les années précédentes. Cette chute s'est accélérée sur les derniers mois de la même année, atteignant 90% sur le dernier trimestre. Somme toute, l'acquisition de véhicules d'occasion est devenue aujourd'hui une spécificité de la constitution des modes de transport à Abidjan.

3 – les filières d'approvisionnement

L'approvisionnement du parc automobile et en particulier les véhicules d'occasion nous permettent de lire la mondialisation. En effet, les filières d'approvisionnement sont à la fois terrestres et maritimes, mais aussi européennes et sous régionales. Les filières maritimes se sont surtout développées en Belgique, en France, en Allemagne, mais également aux Pays-Bas, ou en Suisse. Elles sont pour la plupart le fait de quelques très gros négociants et de réseaux de garagistes liés à des homologues implantés dans les pays récepteurs, ainsi que d'immigrés, la plupart de petits exportateurs. Certains ports maritimes aussi bien européens qu'africains, comme Anvers, Amsterdam (Belgique, Pays-Bas), Cotonou, Lomé, Abidjan (Bénin, Togo, Côte d'Ivoire) se sont spécialisés dans ce commerce. Dans cette activité, les ports sont des synapses indéniables pour l'acheminement des véhicules usagés provenant de tous les pays constructeurs d'automobiles au monde. L'ampleur de ce phénomène au port d'Abidjan a amené l'Etat au travers de la direction de la douane ivoirienne, à mettre en place des structures de gestion de ces activités. Il s'agit du bureau du Guichet unique automobile pour le dédouanement des véhicules importés par voie maritime et mis à la consommation directe, du bureau des Régimes particuliers pour les véhicules importés et soumis au régime d'entrepôt, d'admission temporaire ou d'exonération. Le réseau terrestre a nécessité aussi la mise en

place de bureaux frontières. Ainsi, sont regroupés dans ces ports européens des véhicules de marques diverses et variées, à la fois européennes qu'asiatiques ou américaines. Mais les plus répandues dans les transports populaires à Abidjan sont essentiellement les japonaises et les françaises pour leurs coûts d'achat et de réparation moins onéreux. Ce qui guide les clients dans leurs choix, c'est surtout la disponibilité des pièces de rechanges sur le marché local. Or, les pièces des marques de véhicules les plus rencontrées dans les activités de transports inondent le marché. Ce réseau parallèle importe également ces marchandises essentiellement composées de pièces contrefaites d'origine taïwanaise et chinoise.

Carte 26 – EXPORTATIONS DE VEHICULES D'OCCASION ET DE PIECES DETACHEES D'EUROPE ET D'ASIE VERS L'AFRIQUE



La carte illustre cet « *informel mondialisé* » par les flux provenant de l'Europe et de l'Asie vers l'Afrique. Avec l'essor des nouveaux pays industrialisés asiatiques, ce commerce au départ très important a considérablement chuté en faveur des pays subsahariens. L'Afrique du nord et du sud sont les plus gros marchés d'importation de véhicule d'occasion sur le continent.

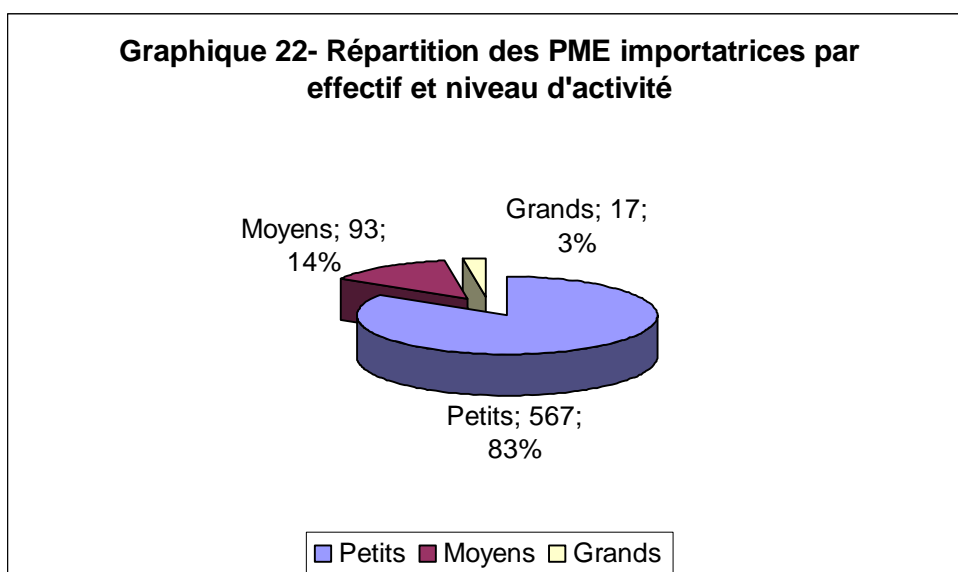
Cependant à Abidjan, la réglementation du secteur des importations des véhicules usagés, notamment la limitation d'âge, les mesures restrictives de départ et la proximité des gros marchés que constituent Lomé et Cotonou surtout, a permis le développement parallèle d'un réseau terrestre. Ces villes ouest africaines dont l'économie urbaine se fait en partie grâce à ce commerce sont devenues de véritables nœuds d'ancrage des réseaux à la fois terrestre et maritime. Elles mettent quotidiennement en route de nombreux acheteurs et principalement des garagistes, qui s'y rendent aussi pour les pièces de rechange. C'est un secteur d'activité urbaine qui marche à l'instar des transports populaires et qui occupent tout autant une part non négligeable des actifs urbains. Comme on peut le constater la fin de vie de ces véhicules fait naître de nombreux emplois. Selon la SICTA, ce sont environ 677 sociétés importatrices de véhicules d'occasion recensées sur l'ensemble du territoire ivoirien en 1998, dont 94% implantées à Abidjan en raison de la proximité du port, qui est un haut lieu de la mondialisation³⁵, et 6% localisées dans les villes secondaires. Ici, le marché est plus émietté à l'inverse du marché européen contrôlé par un petit groupe.

**Tableau 20 – Nombre d'importateurs professionnels par dossiers traités
(du 14 avril 1996 au 31 janvier 1998)**

Tailles des PME importatrices	Les importateurs		Dossiers traités	
	Effectif	%	Nombre	%
Petits	567	83,8	10 079	22,5
Moyens	93	13,7	19 152	42,8
Grands	17	2,5	15 566	34,8
Total	677	100	44 797	100

Source : SICTA, février 1998

³⁵ Le port Autonome d'Abidjan assure près de 90% des importations et exportations de la Côte d'Ivoire.



Source : SICTA, février, 1998

Les investisseurs du secteur ont été regroupé en trois catégories dans le **tableau 20**: les petits opérateurs rassemblent tous les importateurs dont le niveau d'activité est compris entre 0 et 100 véhicules importés sur la période 1998. Ils représentaient 83,8% des importateurs soit 567 sociétés, pour un volume global estimé à 10 079 véhicules importés, correspondant à 22,50% du volume total des importations. Les entreprises de taille moyenne regroupent les sociétés ayant un niveau d'activité compris entre 100 et 500 véhicules importés. Elles représentent 13,7% de l'ensemble des sociétés importatrices avec un effectif de 19 152 véhicules soit 42,75% du volume des importations. Enfin, les grandes sociétés de vente au nombre de 17 représentent 2,5% de l'effectif. Elles disposent de structures assez solides avec des relais dans les pays exportateurs. Grâce à leur organisation logistique, elles ont importé 15 566 véhicules, soit 34,75% des parts de marché. Le marché reste dominé par une minorité d'importateurs (17%) qui contrôle plus de 77,50% des importations. L'évolution croissante de ces véhicules pose un certain nombre de problèmes.

II – Les effets des importations de véhicules d’occasion

Les importations des véhicules usagés permettent de répondre à la demande soutenue en transport des ménages abidjanais, par un accroissement des parcs automobiles en général et plus particulièrement ceux des transports populaires. Cependant, leurs impacts sur le vieillissement du parc automobile de la ville et les risques environnementaux qu’ils peuvent engendrer sont considérables. *« Des chercheurs n’hésitent pas à évoquer le terme de « glocalisation » pour souligner combien les flux globaux ou encore transnationaux sont entrain de recomposer entièrement la sphère du local »* (Ghorra-Gobin, 2001). Ces importations ont en effet transformé le paysage automobile mais aussi spatial de la ville, au travers des activités des transports populaires, avec des conséquences que nous allons aborder à présent.

1 – caractéristiques des véhicules d’occasion importés et leurs impacts sur les transports populaires

Les mesures de libéralisation sans condition d’âge ont permis l’entrée massive dans la ville de véhicules très anciens et souvent en mauvais état. L’âge moyen de ces véhicules est compris entre 12 et 13 ans, les plus usagés excèdent les 20 ans. Ainsi, les importations massives ont davantage renforcé le vieillissement du parc automobile de la ville. Les analyses à ce sujet ont parfois été biaisées par une vision globale du phénomène. Certes, ces véhicules participent au vieillissement du parc en général mais dans le sous secteur des transports urbains on a pu observer, une légère baisse de l’âge de la majorité des véhicules destinés au transport de personnes. La norme serait que ces véhicules de transport de personnes soient de qualité donc plus neufs pour garantir la sécurité des usagers. La libéralisation des importations n’est pas non plus la panacée pour une résolution durable des problèmes de transport au regard de certains préjudices qu’occasionnent ces véhicules. Cependant, elle a permis de résoudre partiellement le problème du vieillissement des parcs des transports populaires, qui se posait dans la ville par faute de politique de subvention pour le renouvellement de ces parcs en automobiles neuves.

A l’origine, les véhicules utilisés pour les taxis collectifs provenaient presque entièrement des circuits constitués en majorité de véhicules de particuliers, de marchandises, de taxis compteurs, totalement délabrés, qui sont reconvertis dans l’activité de transport public de personnes. Du fait du coût prohibitif des véhicules neufs, les entrepreneurs des taxis collectifs, surtout, se sont toujours

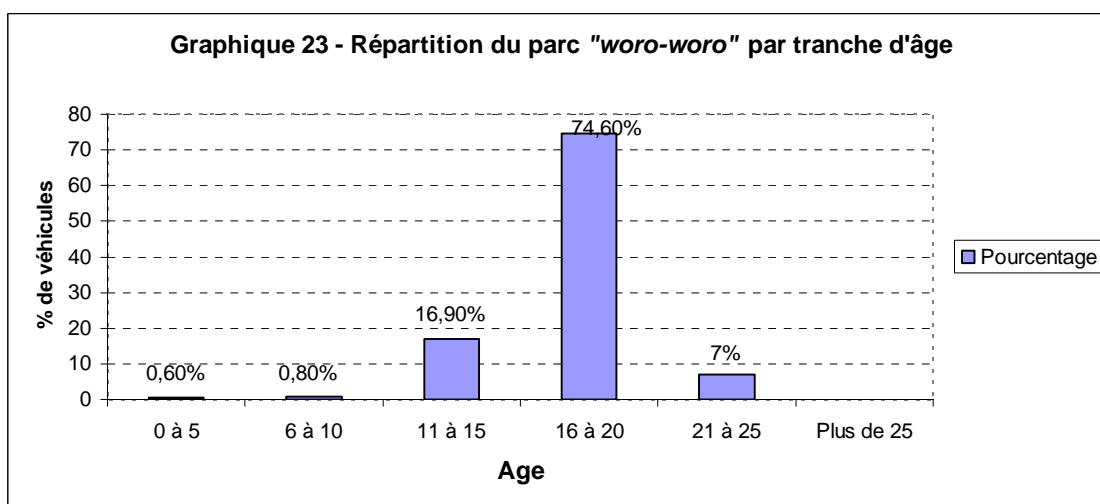
rabattus sur les véhicules d'occasion et très souvent hors d'usage. C'est également pour les mêmes raisons qu'aujourd'hui encore ces entrepreneurs se tournent de plus en plus vers le secteur d'importation pour s'approvisionner. La vétusté a toujours été la caractéristique première de ces modes de transport, qui se démarquent, de ce fait, des modes dits formels. Ce qui leur a valu l'appellation de transport traditionnel pour marquer la différence avec le modernisme, caractérisé par le secteur conventionnel ou formel dont le parc automobile est à l'image ou presque de ceux des sociétés occidentales. Les véhicules d'occasion importés ont été parfois dans un état meilleur que ceux acquis « *localement* » pour le transport de personne.

Les importations avaient permis de baisser sensiblement l'âge du parc « *woro-woro* ». En effet, le BNETD évaluait l'âge moyen des « *woro-woros* » au début de l'année 1999 à 15 ans, alors qu'il était de plus de 18 ans. Cette baisse a été de courte durée puisqu'il continue de rentrer dans le secteur les véhicules les plus âgés issus ou non des importations. Aujourd'hui, on estime à 18 ans l'âge moyen du parc « *woro-woro* ». Cette situation est aussi le fait des particuliers qui insèrent systématiquement dans l'activité de transport leurs véhicules hors d'usage. Les véhicules importés même acquis par des particuliers se retrouvent dans le circuit des « *woro-woros* » quand ils ne servent plus, faisant de ce secteur un « *dépotoir* » pour véhicules usagés. Cela dit, les importations des véhicules d'occasion participent directement (par l'entrée des véhicules importés les plus âgés) ou indirectement (après utilisation par des particuliers) à la vétusté du parc des transports populaires et plus particulièrement celui des « *woro-woros* ». Le tableau ci-après donne un aperçu de l'âge des « *woro-woros* » communaux, recueilli à partir de données issues des dossiers de demande d'autorisation au 30 septembre 2005.

Tableau 21 - Répartition des véhicules par classes d'âge

Age du véhicule (années)	Nombre de véhicules	%
0 à 5	6	0.6
6 à 10	8	0.8
11 à 15	166	16.9
16 à 20	731	74.6
21 à 25	69	7.0
Plus de 25	0	0.0
Total	980	100.0

Source : AGETU – SSD, 30 septembre 2005



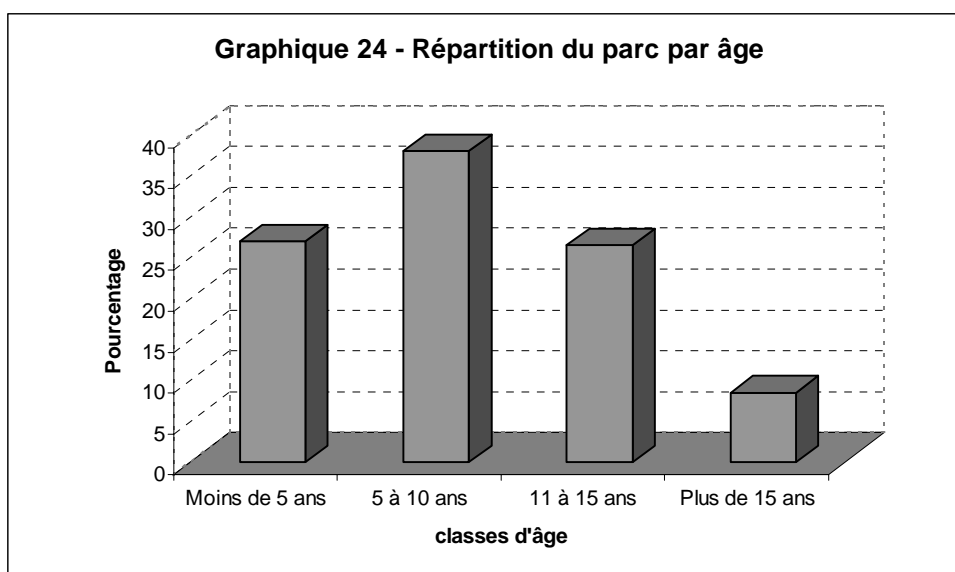
Source : AGETU-SSD, 30 septembre 2005

Cet échantillon montre que le secteur « woro-woro » est en majorité constitué de véhicules dont l'âge se situe entre 16 et 20 ans, moins de 2% des effectifs ont un âge inférieur ou égal à 10 ans et 7% excèdent les 20 ans. En revanche, le secteur « gbakas » a été moins touché par le phénomène des importations des véhicules usagés. Les transporteurs du secteur acquièrent le plus souvent leurs véhicules, neufs ou d'occasion, auprès des concessionnaires automobiles. L'état général du parc était appréciable et reste d'ailleurs une exception des transports populaires à Abidjan mais également par rapport à certains modes de transport en Afrique subsaharienne comme les cars rapides de Dakar. Plus de 72% des cars rapides auraient plus de 10 ans en 1999, alors qu'à Abidjan, ce taux se situait à 44,5% à la même année. Le reste du parc « gbakas » en circulation aurait moins de 10 ans et environ la moitié aurait 5 ans au plus (SSATP, 2000).

Tableau 22 - Age du parc de « gbakas » à Abidjan

Age	% du parc
Moins de 5 ans	27
5 à 10 ans	38
11 à 15 ans	26,5
Plus de 15 ans	8,5

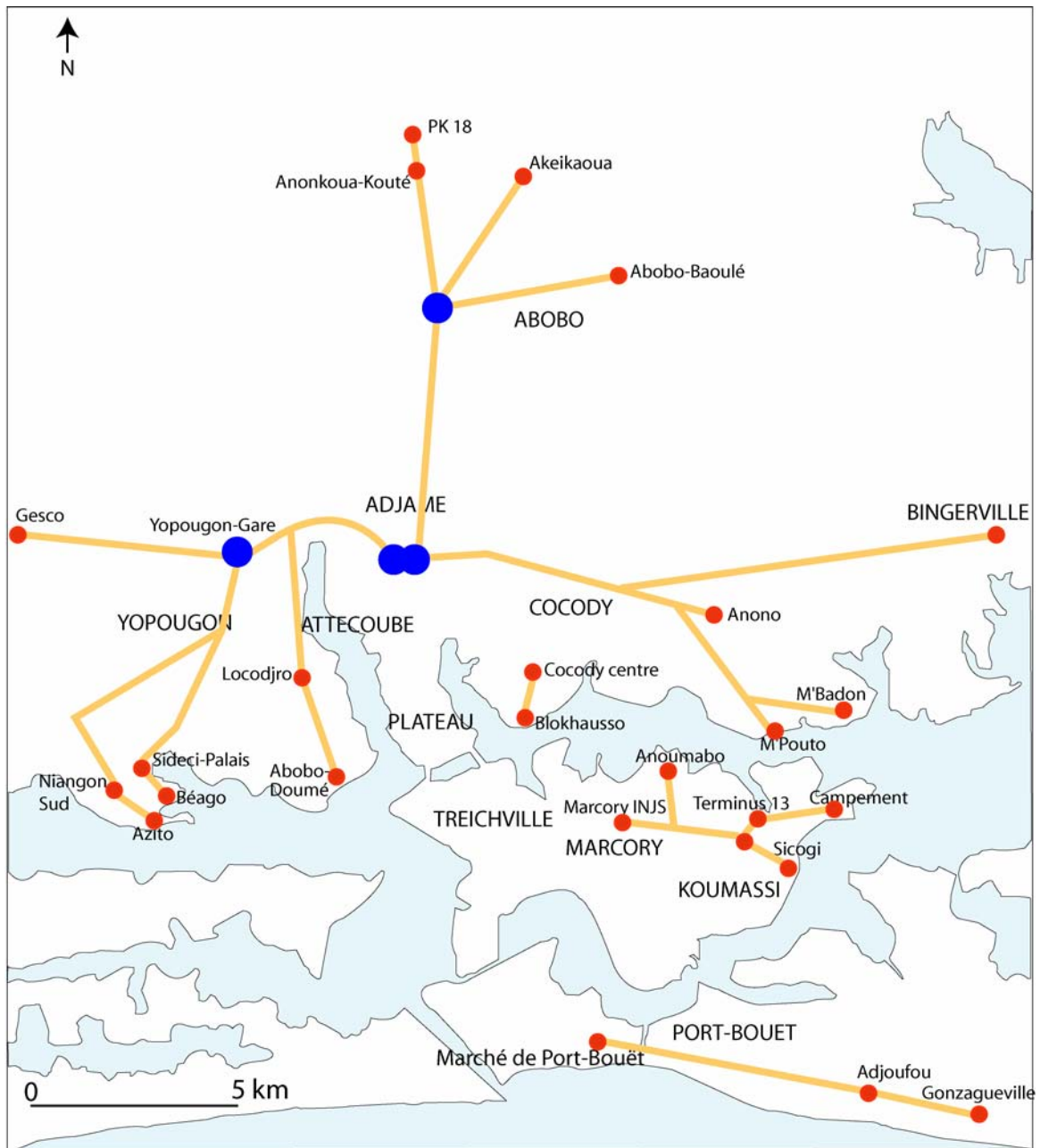
Source : SITRASS, exploitation fichier cartes grises de la DTT, janv. 1999



Source : SITRASS, exploitation fichier Cartes grises de la DTT, janv. 1999

La forte présence de véhicules de moins de 10 ans dans le secteur « *gbaka* » s'explique par le fait que les entrepreneurs de ce secteur, mieux structuré, ont souvent accès aux crédits pour l'achat de véhicules neufs. Mais ceux-ci ont chuté depuis la libéralisation des importations de véhicules d'occasion. Selon le SSATP (2000), le nombre des minibus d'occasion ayant passé la visite technique en 1998 était supérieur à celui des minibus neufs immatriculés au cours de la même année (193 contre 117). Ce qui voudrait dire que ce parc risque d'être vétuste à court terme. En général, dans les secteurs des transports populaires, les véhicules très vétustes et gênant pour la circulation (à cause des pannes à répétition) vont achever leur vie sur les itinéraires loin des lignes urbaines.

Carte 27 – LOCALISATION DES VEHICULES LES PLUS VETUSTES SUR QUELQUES ITINERAIRES DE DESSERTE DES TRANSPORTS POPULAIRES



Source: Biagoné, 1984; enquêtes Personnelles, 2005

Conception et réalisation: Irène Kassi, 2005

— Principaux itinéraires des véhicules en fin de vie

● Principales gares routières

● villages périurbains desservis/Gares spontanées relais

La **carte 27** montre les itinéraires où l'on rencontre le plus souvent ces véhicules en fin de vie. Ils exercent sur les axes à faible demande, généralement sur les itinéraires reliant le centre ville (Adjamé) aux villages péri-urbains, ou les centres des communes vers ces villages. Ces minibus encore appelés « *badjan* » (30 ans âge moyen) se retrouvent sur les lignes Adjamé-Locodjro, Abobo-Doumé, Anono, etc. Il en est de même pour les taxis collectifs qu'on retrouve par exemple sur la ligne Niangon-Azito ou encore Sideci palais-Béago.

Le constat de l'accélération du vieillissement du parc automobile de la ville, dont les trois quarts sont d'occasion, a engendré des mesures réglementaires. Ainsi, le décret présidentiel du 07 mars 1997 limitait l'âge maximum pour les véhicules de transport de marchandises et de personnes à 10 ans. Il sera suppléé par le décret présidentiel du 22 juillet 1998 qui fixe dorénavant la limite d'âge pour tout type de véhicule d'occasion importé à 7 ans. Mais ces mesures ont toujours été contournées avec la complicité des douaniers peu scrupuleux, qui falsifient parfois les documents de référence (carte grise, modification de l'âge réel du véhicule etc.), de sorte que ces véhicules trop âgés continuent de rentrer sur le territoire national.

La douane est un maillon central de la chaîne de corruption dans le transport qu'on retrouve au port d'Abidjan et aux frontières terrestres comme aériennes, mais aussi dans les autres pays africains. Il s'est développé dans ce secteur, un vaste réseau d'acteurs qui vivent des rentes de corruption liée à la douane. Parmi ceux-ci, on rencontre des pisteurs, des intermédiaires professionnels comme les transitaires agréés, des « *transitaires ambulants* », etc. qui forment une jonction de plusieurs niveaux de corruption. Comme l'explique Nassirou Bako Arifari (2005), les « *transitaires ambulants* » disposent de la liquidité qui leur permet de régler sur le champ les factures de la douane. Tandis que les commissionnaires agréés mènent des transactions douanières dont les paiements sont différés. Cette forte complicité entre les douaniers et les acteurs ambulants oblige les commissionnaires agréés à sous-traiter eux aussi avec ces ambulants, en leur « *vendant leur cachets* » pour faire d'eux leurs agents indirects. C'est par une pratique de corruption que les commissionnaires agréés en douane tentent eux aussi de compenser ce qu'ils considèrent comme un manque à gagner. Les nombreux intervenants ainsi que les délégations de pouvoir accroissent la fraude et laisse le champ ouvert à toute sorte de falsification, comme pour les documents des véhicules d'occasion importés.

La quête de rapidité et d'accélération des procédures face au jeu de la lenteur pérennise ce phénomène. Pour les usagers des services de transport (chauffeurs, transporteurs etc.) le temps est un

facteur important dont le gain permet de rentabiliser leurs activités. Ils sont en perpétuelle quête de rapidité et pour cela il leur faut se donner les moyens d'accélérer les procédures. Pour les agents publics (agents de contrôle, douaniers) ce sont là des opportunités réelles d'extorsion, dans lesquelles le coût de la corruption pour l'usager est souvent en deçà de la perte envisagée si l'acte recherché était différé. De fait, les usagers rentrent souvent de manière tout à fait consentante dans les pratiques de corruption, dont ils prennent même l'initiative. Les opportunités structurelles de corruption sont plus nombreuses dans la douane du fait à la fois des pouvoirs dont disposent les agents publics chargés de réguler ce secteur et de la très grande propension des usagers de ces services à ne pas se conformer aux règles en vigueur.

Les réformes de 2006 engagées par la douane relativement au Guichet unique automobile, a l'effet de réduire la fraude sur le dédouanement des véhicules et ont depuis freiné ces importations. Un système de contrôle informatisé prend en charge quasiment toute la procédure de dédouanement dans laquelle la douane met l'accent sur l'évaluation exacte du véhicule avec le concours de la SICTA. Le sentiment d'une hausse des tarifs de dédouanement chez les importateurs n'est en réalité qu'une application effective des tarifs en vigueur. Ils payent plus cher parce que le contrôle est plus strict. Ces réformes ont eu un effet direct sur le coût des véhicules qui, de fait, se vendraient difficilement. De cette situation, est apparu une nouvelle stratégie de vente : la « *vente de main à main* », qui consiste à utiliser le véhicule pendant quelque temps et à le revendre ensuite à quelqu'un, qui à son tour l'utilise avant de le céder à une autre personne, ainsi de suite. Ces réformes encore récentes peuvent-elles vraiment infléchir la tendance aux importations de ces véhicules et par ricochet le vieillissement du parc de la ville ? Il faut reconnaître que le but rechercher n'est pas surtout de freiner ces importations mais plutôt de favoriser une augmentation des recettes douanières dans cette filière. Celles-ci ont doublé en 2006, passant de 15 milliards à 30 milliards de F CFA (environ 23 et 45 millions €) (Direction générale de la douane, 2007). Or, l'état du parc est inquiétant au moment où se pose à l'échelle planétaire des problèmes écologiques et environnementaux graves. L'accroissement et le vieillissement du parc automobile de la ville pose ainsi plusieurs problèmes d'ordre urbanistique, sécuritaire et environnementaux.

2 – Les risques environnementaux

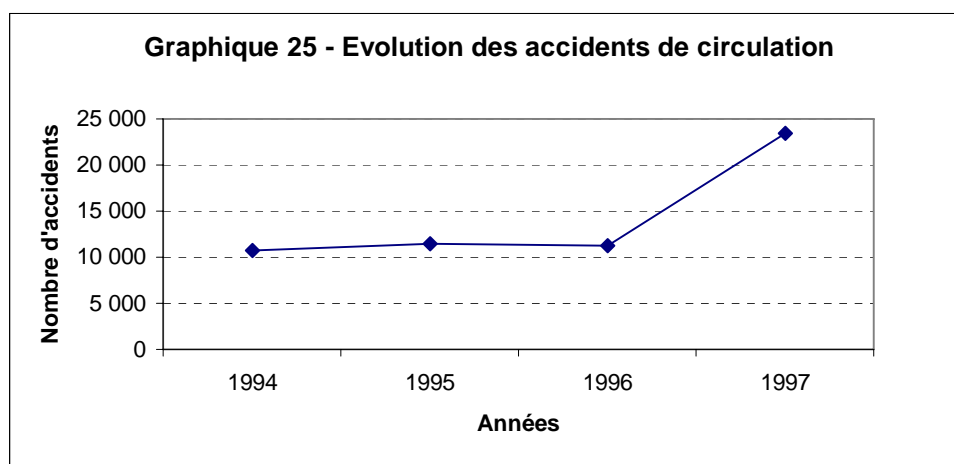
La mondialisation peut donc être source d'instabilité par l'afflux des importations, fragilisant l'environnement à l'échelle planétaire (Dubresson, 1999). Les effets de ces importations sont

multiples. L'accroissement et le vieillissement du parc qu'elles occasionnent posent des problèmes de circulation. A Abidjan, malgré l'interdiction des importations des véhicules âgés de plus de 7 ans depuis 1998, la croissance des nouvelles immatriculations qui se situe autour 20 000 par an, est encore trop élevée pour la capacité d'absorption de la ville, dont le réseau viaire n'a pas sensiblement évolué. Cette situation a entraîné une augmentation des accidents, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 23 – Evolution des accidents de circulation

Année	1994	1995	1996	1997	Total
Nombre d'accidents	10 780	11 509	11 288	23 420	56 997

Source : Statistiques du commissariat de la voie publique, in Djatti, 1998



Source : Statistiques du commissariat de la voie publique, in Djatti, 1998

Le **graphique 25** montre une évolution très importante des accidents à partir de 1996. Entre 1996 et 1997 le nombre d'accidents a plus que doublé, passant de 11 288 à 23 420. Cette évolution met en évidence l'implication des véhicules d'occasion qui ont accru le parc automobile de la ville. L'âge et l'état mécanique de ces derniers représentent de gros risques d'accidents. De plus, l'implication des transports populaires ces dernières années dans les accidents de circulation est grandissante. Avec l'accroissement du parc automobile, on assiste également à une congestion de plus en plus importante sur les axes principaux aux heures de pointe.

Nul n'ignore les effets de la congestion liés à la pollution et à l'émission de gaz à effet de serre. La congestion engendre en effet une surconsommation de carburant, or plus une voiture est vieille plus elle en consomme et rejette de CO₂ dans l'atmosphère. Plus de 50% du parc utilisent le gasoil à l'origine des fumées noires, particules fines de carbones émises principalement par la combustion des moteurs diesel, dont le niveau d'émission est jusqu'à 70 fois plus important que celui des moteurs à essence. Du fait de l'âge des véhicules et de leur état technique précaire, beaucoup plus de polluants sont rejetés par la circulation automobile dont : le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO₂), les hydrocarbures volatiles légers imbrûlés (HC), les oxydes d'azote (NOX), les poussières contenant du plomb et des hydrocarbures aromatiques cycliques auxquelles s'ajoutent les poussières résultant de l'usure des plaquettes de freins (amiante) et des pneus, les aldéhydes ; l'anhydride sulfureux (SO₂) pour les moteurs diesels. L'utilisation de l'essence de la contrebande contribue aussi à polluer davantage l'atmosphère. Selon l'étude Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2002), à Abidjan, les transports collectifs ne représentent pas plus de 50% des émissions de polluants, alors qu'ils assurent plus de 70% de la mobilité. Sur le plan environnemental, ils apparaissent plus efficaces que les transports individuels. Ces transports apparaissent comme les principaux émetteurs de CO, de HC et de plomb, qui sont trois polluants caractéristiques des véhicules à essence. Quant aux transports collectifs, ils émettent une part importante de NOX (pollution mixte des moteurs à essence et diesel) et des PM₁₀ (pollution caractéristique des moteurs diesel). Toutefois, il est certain que les véhicules d'occasion représentent une source importante de rejets de polluants dans l'atmosphère, compte tenu de leurs âges et leur état mécanique, comme illustrent les épaisses fumées noires que drainent derrière eux le plus souvent les « *gbakas* » et les « *woro-woros* ».

La quantification des impacts générés par les gaz des automobiles sur l'environnement à Abidjan est estimée par le Certu (2002). Certains polluants comme le PM₁₀ sont importants, en raison de la diésélisation du parc de véhicules. Comme le préconise cette étude, les émissions de plomb dont le niveau est élevé, devraient être réduites prioritairement, en raison de leurs conséquences sanitaires très importantes. En effet, l'une des conséquences majeures de la pollution de l'air touche naturellement la santé publique. A ce jour, de nombreuses études démontrent clairement les effets sanitaires de la pollution urbaine. Les effets de cette situation se feront sentir dans les années à venir. A long terme, le facteur de risques pour les maladies respiratoires chroniques (comme l'asthme), les troubles cardiovasculaires, les cancers de poumon ou d'autres localisation cancéreuses seront plus manifestes. A court terme, on peut évoquer certaines pathologies respiratoires à caractère irritatif, allergique ou infectieux. Le tableau suivant énumère les impacts sanitaires connus des principaux polluants.

Tableau 24 – Principaux polluants et leurs effets sanitaires

Origine	Pollution générée	Effets sur la santé
Le dioxyde de soufre (SO₂)		
Combustion des combustibles fossiles contenant du soufre : fuel, charbon.	En présence d'humidité, il forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de bâtiments.	Gaz irritant qui peut provoquer des troubles respiratoires (toux, gênes respiratoires, baisse de la capacité respiratoire chez l'enfant, crise d'asthme).
Particules en suspension (Ps)		
Particules très fines composées de substances minérales et organiques. Sont émises par les volcans ou lors des combustions (industrie, chauffage, incinération, moteur des véhicules, etc.).	Transport de composés toxiques dans les voies respiratoires inférieures. Elles renforcent ainsi les polluants acides, dioxyde de soufre et acide sulfurique notamment.	Ils dépendent de leur taille et de leur nature physico-chimique. Les particules les plus fines pénètrent très profondément dans les voies respiratoires, pouvant provoquer des irritations ou des altérations de la respiration. Certaines particules ont également des effets cancérigènes.
Les oxydes d'azote (NOx)		
Combinaison à hautes températures de l'oxygène et de l'azote présents dans l'air ou dans les combustibles. Ils sont émis par les moteurs (environ 75%) et les installations de combustion (centrales énergétiques, ...).	Ils interviennent dans la formation de l'ozone de basse atmosphère et contribuent au phénomène des pluies acides (formation d'acide nitrique en présence d'humidité).	Le dioxyde d'azote pénètre dans les voies les plus fines de l'appareil respiratoire et entraîne : <ul style="list-style-type: none"> – une hyper réactivité de l'asthmatique ; – une augmentation de la sensibilité des bronches des enfants aux infections microbiennes.
Les composés organiques volatils (COV)		
Composants très divers : <ul style="list-style-type: none"> – hydrocarbures (évaporation des bacs de stockage pétroliers, remplissage des réservoirs automobiles) ; – composés organiques d'origine industrielle ou naturelle (procédés industriels, combustion incomplète des combustibles, agriculture) ; – solvants (application des peintures, encres, nettoyage surfaces et vêtements). 	Ils interviennent dans le processus de formation de l'ozone dans la basse atmosphère.	Effets très variables selon les composés. Ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation (aldéhydes), à une diminution de la capacité respiratoire, jusqu'à des risques d'effets mutagènes et cancérigènes (benzène).

L'ozone (O ₃)		
Contrairement aux autres polluants, l'ozone n'est pas émis par une source particulière, mais il est issu de réactions chimiques, initiées par le rayonnement solaire, entre les oxydes d'azote et les hydrocarbures. Ses précurseurs sont le trafic routier et l'industrie.	Il contribue aux pluies acides ainsi qu'à l'effet de serre.	C'est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque, dès une exposition prolongée de 150 à 200 µg/m ³ , des irritations oculaires, de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets sont accentués par l'exercice physique et sont variables selon les individus.
Le monoxyde de carbone (CO)		
Combustion incomplète des combustibles et carburants. Forts taux de CO : <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant dans un espace clos (garage, tunnel, parking, ...); - mauvais fonctionnement appareil de chauffage (chauffe-eau, ...). 		Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur et de s vaisseaux sanguins. Il peut être à l'origine de céphalées, vertiges, asthénie ou vomissements. En cas d'exposition prolongée, il peut être mortel ou laisser des séquelles neuropsychiques irréversibles.
L'acide chlorhydrique (HCl)		
Incinération des ordures ménagères (certains plastiques sont riches en chlore), combustion du charbon, certaines unités industrielles.	Il contribue à l'acidité de l'atmosphère.	Il peut entraîner une irritation des muqueuses, des yeux et des voies respiratoires.
Le plomb (Pb)		
Principalement les véhicules. L'utilisation d'essence sans plomb permet d'obtenir des concentrations dans l'air bien en dessous des seuils de nuisance. Certains procédés industriels.		Toxique neurologique, hémato-logique, le plomb peut entraîner des troubles du développement cérébral et des difficultés d'apprentissage chez l'enfant.

Source : Ministère français de l'Environnement, in Certu 2002

Mais les conséquences seront aussi écologiques. La surexploitation de ces véhicules d'occasion dans les activités de transport engendre inévitablement une augmentation de la concentration des gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique. Même si l'ampleur du phénomène est causée par les grands industriels et entretenue par les politiques occidentales, l'intense utilisation des véhicules trop âgés fera de ces villes peu industrialisées, à long terme, des zones urbaines très polluées avec tous les risques écologiques qui s'en suivent. Or, le continent africain est probablement le plus

vulnérable au réchauffement de la terre et celui qui est confronté aux plus grands défis d'adaptation. Sécheresses récurrentes, diminution du rendement des cultures, la famine, plusieurs villes du continent pourraient être partiellement englouties par les eaux. Le golfe de Guinée, le Sénégal, l'Égypte, la Gambie, la façade orientale de l'Afrique et les îles de la partie occidentale de l'Océan Indien sont particulièrement exposés aux élévations du niveau de la mer. Somme toute les impacts de telles activités (les importations des véhicules d'occasion) peuvent être dramatiques au plan environnemental sans oublier les conséquences économiques, sociales et humanitaires.

Conclusion

Les importations de véhicules d'occasion ont sans conteste amélioré les déplacements des Abidjanais. Elles ont permis d'accroître le parc automobile de la ville et renforcé celui des transports populaires. Le phénomène des véhicules d'occasion a ainsi contribué à atomiser davantage le secteur. Les infrastructures routières sont en nombre insuffisant et ne permettent pas d'accueillir tous ces véhicules. Leurs conséquences sur les routes sont importantes aussi bien en raison des embouteillages que des accidents de la route qu'ils favorisent. Vétustes et souvent dangereux pour l'utilisateur, ces véhicules d'occasion dont l'âge moyen est compris entre 12 et 13 ans mais pouvant aller au-delà de 20 ans génèrent également, de par ces dysfonctionnements, des effets négatifs sur l'environnement. Le seul phénomène de la pollution atmosphérique peut avoir un impact sensible et croissant sur la santé publique et sur la qualité de l'environnement urbain. Les consommations énergétiques des transports urbains constituent un des défis les plus difficiles à relever.

Remédier à ces dysfonctionnements nécessite un ensemble de mesures relatives aux infrastructures, à la gestion de trafic, à l'introduction de l'essence sans plomb (déjà en vigueur), le recours à des mesures fiscales incitatives et de sensibilisation. Les acteurs locaux doivent être davantage sensibilisés sur la gravité de l'impact de la pollution croissante due aux transports motorisés. Les émissions par tête dans les villes des PVD peuvent atteindre, pour certains polluants des niveaux comparables voire supérieurs à ceux observés dans les pays développés, alors que la mobilité motorisée y est nettement plus faible. À terme, les déplacements constituent un véritable enjeu de développement durable pour une agglomération comme Abidjan. Dans ce contexte, il est essentiel d'œuvrer au maintien d'une offre de transports collectifs de qualité, car l'étude menée à Abidjan montre que les transports collectifs sont systématiquement moins polluants que les transports individuels.

De même, pour lutter contre le fléau de la pollution liée aux transports, le soutien au renouvellement ou à l'amélioration de la qualité des véhicules en circulation est indéniable. La seule mesure de

limitation de l'âge des importations, non respectée, ne suffit pas et appel à d'autres réglementations pour agir directement sur le parc de véhicules. De telles actions, comme préconise la Banque mondiale, participent bien à une politique d'amélioration du fonctionnement de la ville au sein de laquelle la politique de transports urbains a un rôle déterminant. La pollution, qui fut longtemps un risque mineur en Afrique lié au faible niveau de développement, est en passe de devenir un risque majeur. Les villes sont des lieux propices à ce type de risque et la vulnérabilité croît avec la pauvreté de la population. Les villes africaines sauront-elle réduire les risques associées aux nouvelles opportunités économiques qu'apporte la mondialisation ? Cette interrogation permet d'ouvrir le débat sur le lien entre la mondialisation et l'évolution de la ville d'Abidjan d'une part, et entre les activités de transport et la dérégulation de l'espace urbain d'autre part.

CHAPITRE 8

IMPACT DES ACTIVITES DE TRANSPORTS POPULAIRES SUR L'ESPACE URBAIN

Les transports populaires s'inscrivent, du fait de la crise économique, dans la durée et dans l'espace avec un fort impact sur l'aménagement de celui-ci. L'augmentation rapide de leurs parcs, alimentés par les innombrables véhicules importés, se ressent aussi bien au niveau de la circulation que sur les espaces publics, entendus ici comme les espaces ressortissant strictement de la sphère publique, caractérisés par les rues, les trottoirs etc. (Mai Lequan, 2003)³⁶. L'occupation de ces espaces : rues, trottoirs, carrefours, et tout autre espace vide dans la ville par les petits commerces, auxquels se sont remarquablement « greffés » les transports populaires, sont autant d'éléments à noter au chapitre des mutations du paysage urbain. Ainsi, les bouleversements socioéconomiques ont davantage renforcé ces comportements spatiaux, jadis circonscrits dans les quartiers populaires, surtout à la périphérie pour ces modes de transport et à des degrés moins importants qu'aujourd'hui. Ces activités qui se diffusent largement, ces dernières décennies, semblent traduire une nouvelle réalité urbaine et renvoient à la difficulté pour les pouvoirs publics de gérer la ville. En effet, ces modes de transport, que les autorités ont bien des difficultés à contrôler et à réglementer, s'organisent à l'échelle de la rue et cela pose des problèmes. Quels sont les impacts et les problèmes que pose « l'invasion » de ces transports sur l'espace urbain ? Les mécanismes classiques d'aménagement sont ils pertinents face à ces évolutions ? Pour répondre à ces interrogations nous aborderons dans une première partie les conséquences spatiales de la politique libérale et dans une seconde partie nous verrons l'efficacité ou non des mécanismes classiques d'aménagement.

I – La politique de libéralisation et les dysfonctionnements de l'espace urbain

L'insertion spatiale des transports populaires est source de dysfonctionnements de l'espace urbain. Les entrepreneurs de transport qui installent des gares à travers la ville se préoccupent très peu des problèmes engendrés par l'insertion de telles activités sur les espaces publics. Or la façon dont ils utilisent ces espaces a un très fort impact sur l'aménagement spatial, le façonnement des paysages, la

³⁶ In dictionnaire de la géographie (2003), sous la direction de Jacques Lévy et Michel Lussault.

circulation, etc. Cependant, les pouvoirs publics demeurent incapables, pour diverses raisons, de gérer au mieux ces activités et (r)établir un ordre spatial. Mais ces « *revendications économiques fortes autour de la valorisation et l'aménagement des espaces ouverts à l'usage public* » (Couret, 1997), permettent de mettre en lien l'affaiblissement de l'Etat dans le contexte néolibéral et les usages multiples de l'espaces par les citoyens.

1 – Les effets spatiaux de la politique libérale

Le libéralisme économique prôné dans le contexte de la mondialisation et véhiculé par les politiques d'ajustement structurel a eu deux types d'effets. Le premier type a été direct et concerne la réduction des services publics, la faiblesse institutionnelle et budgétaire de l'Etat et donc son incapacité à faire face aux diverses demandes exprimées par les citoyens, dont celles des transports. Le libéralisme fait que d'une part, l'Etat n'a plus le droit de subventionner les entreprises publiques (qui sont souvent privatisées une fois qu'il se désengage de leur gestion) dans l'optique de faire jouer la concurrence. D'autre part, il doit œuvrer pour une plus grande ouverture du pays sur l'extérieur et l'ouverture du marché intérieur à de nouveaux opérateurs. L'Etat a donc été entraîné dans une spirale de libéralisation à outrance, « *sans même s'interroger sur le mode et le degré d'ouverture souhaitable pour l'économie ivoirienne, ni sur les effets réels de l'ouverture extérieure relative que le pays connaît depuis son indépendance* » (Bohoun et Kouassy, 1997). Les imprécisions et les limites de ces politiques, se sont immédiatement ressenties au niveau des retards dans les grands aménagements urbains (routes, ponts, réseaux d'assainissement, etc.) qui ont au fil du temps entériné les limites matérielles de la planification urbaine globale. Le plafonnement de l'essor économique n'a pas permis l'accroissement des possibilités d'emploi mais au contraire les ont réduites. Tous ces facteurs s'ajoutent au maintien de normes urbanistiques coûteuses pour aggraver l'inégalité dans l'accès aux avantages urbains et accentuer la fragmentation sociale de la ville (Couret, 1997). De plus, le désengagement de l'Etat n'a pas été qu'économique, il a été aussi politique.

En effet, l'Etat a été également amené à se désengager de son rôle d'opérateur principal de la gestion et de l'aménagement de la ville. Comme le dit Dominique Couret (1997), ce mouvement a été débuté avec la création en 1980 des dix communes politiquement autonomes. Il s'est poursuivi avec la privatisation des grandes sociétés d'Etat, qui marquait de ce fait l'entrée du pays dans l'ère de la mondialisation. Ce faisant, comme l'a signifié Christian Bouquet (2005), la mondialisation avait tranquillement opéré un recouvrement global de l'économie ivoirienne, avec cependant, « *un fort*

accent français ». Bouygues restait maître de l'eau et de l'électricité, par le biais de Saur, et avait obtenu le chantier du terminal conteneur du port Autonome d'Abidjan, ainsi que quelques assurances sur les travaux conséquents (500 milliards de F CFA, 762 245 086 €) qui seraient entrepris à Yamoussoukro pour y accueillir le gouvernement. Bolloré était en position monopolistique dans le transit (Saga) et le transport maritime ; il contrôlait également le tabac (Sitab), le chemin de fer (Sitarail) ; il était bien implanté dans les plantations d'hévéa. Total et Elf possédaient 25% de la SIR. Les télécommunications fixes et portables étaient majoritairement dominées par France Télécom et Orange. Le secteur bancaire était entre les mains de la BNP, du Crédit Lyonnais et de la Société Générale³⁷. On retrouve également les américains dans la filière café-cacao avec Cargill ; dans la téléphonie mobile les sud-africains avec MTN, etc. Tandis que d'autres secteurs d'activités comme les transports ont été envahis par une multitude d'entreprises nationales non structurées. Pour plusieurs raisons, malgré la libéralisation, les multinationales ne se sont pas précipitées sur le marché des transports urbains. Etant un secteur des plus difficiles et vraisemblablement des moins rentables par rapport à ceux précités, n'a pas eu preneur malgré la privatisation souhaitée de la SOTRA. La privatisation a été menée plus aisément dans les secteurs où le monopole de l'Etat fut total comme ceux de l'électricité et de l'eau. Or le contrôle des transports urbains est partagé avec le secteur populaire dont le principe directeur consiste à contourner les règles. Les nombreux problèmes de dysfonctionnements du marché des transports font que ce secteur n'attire pas les investisseurs. Le faible niveau des infrastructures routières, l'absence d'une politique de transport collectif clairement définie et la concurrence sauvage du secteur populaire bloquent toute initiative de privatisation du transport urbain. Ainsi, les politiques de libéralisation sans restriction recommandées au pays par les PAS (Bohoun et Kouassy, 1997) ont eu aussi pour conséquence, l'émiettement de certains secteurs d'activités et ont impulsé l'apparition de nombreux acteurs, tels que les entrepreneurs du secteur privé, jusque-là ignorés.

Le deuxième type d'effets induits par la politique libérale a été indirect et concerne le désordre spatial dans la ville d'Abidjan. Le libéralisme a plus que favorisé le secteur informel à l'instar des transports collectifs.

³⁷ In Géopolitique de la Côte d'Ivoire, Christian Bouquet, 2005.

Tableau 25 – Croissance annuelle moyenne des emplois dans les secteurs d'activités à Abidjan

Emplois Abidjan	% de croissance annuel moyenne du secteur 1976-88	% de croissance annuel moyenne du secteur 1988-90
Fonction Publique	4,2	-0,4
Grands établissements	4,1	-1,14
PME	11,5	6,2
Marchés	5,9	2,15
Rue	0,07	8,6
Employés de maison	4,5	7,05
Emplois ruraux	1,6	-1,5
TOTAL emplois	6	2,8

Source : Abidjan, perspectives à long terme, DCGTX, 1989 in Dominique Couret, 1997.

Le **tableau 25** montre une décroissance des emplois dans le secteur public à partir de 1988, soit sept ans après les premiers PAS. En 1990, les offres d'emplois dans la fonction publique et dans les grands établissements étaient déficitaires, avec une réduction des emplois dans ces deux secteurs mais aussi dans les PME. En revanche, on assistait déjà à une montée très rapide des activités de rue, dont la croissance des effectifs est passée de 0,07% à 8,6% en deux ans. Un tel accroissement des activités de rue y compris celles des transports populaires a inéluctablement un impact sur l'espace urbain, qui permet d'établir un lien entre le libéralisme économique en cours en Côte d'Ivoire et le désordre spatial qui prévaut dans la ville d'Abidjan. L'ouverture du marché aux importations des véhicules d'occasion montre combien les flux globaux ou transnationaux peuvent recomposer la sphère du local, en aggravant des situations déjà chaotiques. L'accroissement du parc des transports populaires par ces importations va accentuer le désordre spatial qu'ils induisaient.

Il va donc s'engager des revendications sur la valorisation économiques des espaces publics, considérés à juste titre comme des lieux très privilégiés, des lieux « *de la débrouille* ». L'essor du secteur informel a fait des espaces publics, des lieux de travail, le théâtre d'activités diverses. Par conséquent définir tous ces lieux à Abidjan apparaît difficile, parce qu'ils n'ont pas le même sens, ni surtout la même utilité. Comme disait Jean Lafargue (1996) « *la rue africaine n'est pas vécue comme un espace fini. Elle est prolongée par des voies publiques autres et elle renvoie à des lieux divers qui*

lui sont consubstantiels ». Ces voies publiques, carrefours et trottoirs, « *dégagent des significations aussi importantes que la rue, parce qu'elles sont les endroits d'une sociabilité qui s'exprime dans l'informel* ». Appropriés par les citoyens, ces lieux, dévolus à la circulation, prennent quotidiennement des allures de gares routières, de marchés, de foyer d'activités économiques diverses. Leur totale réceptivité engendre un pouvoir d'attraction sur les opérateurs, permet un développement de ces activités. L'espace public n'est donc pas une notion pertinente pour de nombreux opérateurs de rue. La formalisation de ces espaces n'est pas encore acquise, à l'absence d'un statut stable et durable, dont les propriétés et les limites doivent être intériorisées par les citoyens et matérialisées spatialement par un réel construit (Leimdorfer, 1999). Cela dit, ces opérateurs ont conscience de l'illégalité de l'usage qu'ils font de ces lieux.

Sur ces occupations, Coralli (2001) écrivait qu'à observer la pratique faite de ces espaces, on s'aperçoit de la flexibilité des notions de public et de privé qui restent fortement pertinentes en occident, alors qu'ici elles sont à tout moment susceptibles de fusionner voire s'annuler. La situation des villes occidentales n'est pas identique à celle observée dans les villes africaines, même si, là aussi la question du statut des espaces publics traditionnels se pose à l'heure où la ville, change d'échelle et subit le processus de la métropolisation. Cette question apparaît d'autant plus essentielle que ces espaces représentent les fondements de la ville européenne. La transformation de ces villes (certaines bien entendu) en points d'ancrage de réseaux économiques transnationaux, a également engendré une progressive disparition des cadres de la vie publique au profit d'espaces essentiellement produits par le secteur privé (Ghorra-Gobin, 2001). Ce changement participe à la dévalorisation des espaces publics en faveur du renforcement des fonctions marchandes et ludiques. L'espace public perd sa légitimité mais conserve tout de même un héritage essentiel : « *celui d'une culture urbaine qui n'est pas balayée du tout au tout par les changements* » (Hancock, 2001). Beaucoup d'installations telles les terrasses des cafés, les restaurants ou les marchés aux fleurs s'établissent sur les places ou sur les trottoirs des rues environnantes, cependant, elles sont réalisées dans un cadre strictement réglementé. Au-delà de leurs utilités et des fonctions qui leur sont attribuées, ces espaces relèvent surtout d'un urbanisme durement ancré dans les politiques d'aménagement. Ces occupations domaniales, selon leur nature, sont assujetties à des réglementations particulières, adoptées par divers arrêtés municipaux. En revanche, la rue africaine apparaît moins comme un lieu de passage et de circulation que comme un espace investi au quotidien par un ensemble d'activités sociales, politiques, religieuses et surtout économiques, qui n'auraient pas trouvé place ailleurs.

Quelle que soit sa définition, juridique ou institutionnelle, l'espace public apparaît pour ces acteurs comme un lieu de non droit, une solution à la capacité interne d'adaptation, en d'autres termes, un lieu de dynamisme et de créativité. Eu égard aux pratiques qui s'y déroulent, ces espaces publics peuvent être considérés comme des espaces de promotion de l'auto-emploi et de la mise au travail des citoyens plus vulnérables économiquement ou plus jeune (Mbouombouo, 2005). Ils sont utilisés par les groupes marginaux comme lieux de mise en relief de leur exclusion, en même temps que lieux de survie économique. L'appropriation et le détournement de ces espaces publics incarnent en quelque sorte la possibilité laissée à chacun d'exprimer son individualité et c'est ce qui donne, selon Nicolas Hossard et Magdalena Jarvin (2005) une âme à la ville. En se les appropriant, ceux-ci y deviennent des acteurs.

Nous avons pu noter dans le chapitre 5 la diversité des formes d'insertion spatiales des activités de transport populaire, dont les facteurs sont la disponibilité de l'espace de travail, celle de la clientèle, l'absence ou l'insuffisance de l'offre du secteur moderne etc. A vrai dire, elles obéissent à une série de facteurs dont le plus déterminant est l'accessibilité, que seul les espaces publics sont à mesure de satisfaire pleinement. En effet, l'espace support est généralement un espace public localisé aux abords des établissements socio-collectifs tels que les marchés, les écoles, les hôpitaux etc. et à proximité des zones d'emplois. Tous quasiment y trouvent en ces endroits spécifiques, des lieux privilégiés pouvant offrir toutes sortes d'opportunités. Partant des discours des acteurs socio-économiques impliqués dans ces pratiques spatiales, nous pouvons saisir la façon dont chaque acteur, construit et catégorise les espaces, les temporalités et les pratiques dans lesquels il s'insère.

Ainsi pour ces acteurs socio-économiques, l'espace public n'est autre qu'un espace ouvert et libre, un lieu d'échange et de commerce où la propriété appartiendrait à tous et à personne à la fois, autrement dit un espace ni public ni privé et dont l'usage ne devrait en principe poser de problèmes. Les pratiques d'occupation et les conceptions de l'espace sont donc anarchiques, faisant fi des règles d'urbanisme. La fonction de rencontre que peuvent constituer ces espaces s'organise autour du bien vendu. L'aspect commercial apparaît plus évident que toute autre fonction et constitue dorénavant l'interface entre les diverses cultures qui se rencontrent. La rue, espace public par excellence, est devenu le réceptacle privilégié de ces marqueurs. Ceci amène à revisiter la question de l'espace public mis en mal, en raison des inégalités socioéconomiques, par des pratiques adaptatives. On comprend dès lors combien la dévalorisation de ces espaces au profit de la fonction marchande pose le problème de leur occupation. Les installations anarchiques se légitiment d'un pouvoir social sur l'espace, traduit par un processus de privatisation. Privatisation dans le sens où ces espaces relèvent davantage du

secteur privé et leur accès ne serait plus libre. Or, il n'y a de libre accès qu'en l'absence d'appropriation ou d'usage exclusif.

L'appropriation et l'usage de l'espace se posent avec acuité à mesure que se développent les activités de rue et celles des transports. Dès lors, il reste à savoir comment la pratique de l'espace public, surtout son appropriation, participe à recomposer le territoire urbain.

2 – l'accroissement des activités de transports populaires et le dysfonctionnement de l'espace urbain

La prolifération des entrepreneurs de transports privés ainsi que les conflits entre les collectivités locales alimentent le désordre. Elle interroge la capacité des pouvoirs centraux et décentralisés à combiner modèles de gestion importés et pratiques locales d'organisation des transports. En l'absence de volonté politique, de prise en compte à la fois des modèles de gestion importés et des pratiques locales, l'occupation spatiale anarchique par le transport s'est accentuée. En effet, les taxis collectifs et les minibus préoccupés par leurs clients préfèrent ignorer très souvent les règles d'urbanisme pour l'implantation d'une telle activité dans les espaces publics. Avec deux ou trois véhicules ceux-ci s'installent, puis le cercle professionnel s'agrandit et lorsque intervient l'interdiction, il est généralement trop tard. Ces derniers sont presque certains qu'il ne se trouvera aucune autorité pour les déloger, même si de temps à autres les menaces exprimées par les mairies se concrétisent par des déguerpissements. Mais aussitôt naissent d'autres lieux. Les « *woro-woros* » et les « *gbakas* » savent créer les opportunités des lieux de transport profitant du laxisme apparent qui transparait à tous les niveaux de l'administration publique. Ainsi se multiplient les lieux de transport, dans un environnement social, culturel et administratif relativement propice.

Cette « *invasion* » des rues engendre des dysfonctionnements de l'espace urbain. L'utilisation anarchique des carrefours et des trottoirs pour l'implantation des gares pose des problèmes de circulation très graves. En général, la circulation automobile est très réduite en ces endroits, où la chaussée se rétrécit considérablement, du fait du stationnement de ces véhicules de transport. Les arrêts intempestifs de ces derniers dans la circulation, en l'absence de points fixes de chargement, sont aussi source d'obstruction à la fluidité du trafic routier. De même que les stationnements sur les trottoirs sont une entrave à la circulation piétonne.

La multiplication de ces gares est un problème grave car l'anarchie s'est répandue dans toute la ville. Par la faute de ces pratiques, Abidjan est devenue une ville « *anarchique* ». Ces gares spontanées sont réputées pour leurs désordres à cause des nombreux « *coxeurs* » et autres jeunes de la rue qui y travaillent. Le désordre notoire de ces lieux engendre insécurité et violence. La présence de ces jeunes dans les gares est d'autant plus effrayante pour les usagers que l'insécurité qui y règne est des plus inquiétantes. Elles abritent de nombreuses bandes de délinquants qui ne travaillent pas forcément en ces lieux mais qui y traînent à longueur de journée avec un seul objectif, celui de dépouiller les usagers. Ils sèment la terreur et imposent leur diktat au grand désarroi des syndicats et chauffeurs impuissants face à cette montée de violence. Par les flux importants qu'elles drainent, les gares sont d'importants points de passage pour les citoyens qui s'y retrouvent en très grand nombre. Le risque pour eux de se faire déposséder de leurs biens est omniprésent. Les gares sont donc des lieux idéaux pour s'adonner aux vols, rackets, trafics de drogues, attaques à main armée etc. Pour ces délinquants, dont la majorité est issue de la rue, le vol est une stratégie de survie. La gare routière d'Adjamé et ses multiples gares spontanées des transports populaires sont les plus dangereuses de la ville. C'est par milliers que se retrouvent ces jeunes en ce lieu devenu par la force des choses leur territoire et où les forces de l'ordre ne s'y rendent que rarement, surtout pas pour ces délits classés mineurs. Pourtant ces agressions peuvent être très violentes avec parfois mort d'homme. Les gifles, les bastonnades, les coups de couteaux etc. sont autant de scènes de barbarie auxquelles se livrent ces jeunes pour dépouiller leurs victimes.

L'envahissement de ces lieux par les petits commerces les rend plus insalubres, du fait des débris abandonnés par les vendeurs. L'implantation anarchique de ces gares est d'autant plus préoccupante pour les autorités locales, quand on sait l'importance du petit commerce qui s'y installe et s'y développe tout naturellement avec un cadre de travail peu reluisant. On y retrouve des activités diverses et variées, telles que les activités liées à l'entretien et à la réparation des véhicules, les magasins de vente de pièces détachées ou encore les gargotes, les cabines téléphones, les cireurs de chaussures, les buvettes, etc. Certaines gares sont devenues le prolongement des marchés de vivriers dont les produits tout aussi variés sont proposés aux usagers des transports. Les vivriers qui sont d'ordinaire localisés uniquement dans les marchés, s'exposent dans des lieux du reste inappropriés. C'est un phénomène qui s'est développé avec la privatisation des marchés publics de la ville. La série d'incendies qui a ravagé la plupart des marchés importants de la ville, par faute de moyens, l'Etat a dû confier la reconstruction de ces derniers à des opérateurs privés. Cela a eu pour conséquence une montée des enchères des places offertes. Les places vendues à des prix exorbitants ne sont pas à la portée de nombreux marchands qui préfèrent s'établir aux alentours des marchés, obstruant les voies

de circulation. Le forum d'Adjamé en est une illustration. L'encombrement des lieux surtout des rues environnantes entraîne très souvent des répressions qui contraignent les vendeurs à rechercher des espaces qui offrent un bon niveau de fréquentation comme les gares. Cette articulation entre commerces et gares est très répandue. Il est souvent observé chez les voyageurs, même de courte distance, une propension à solliciter ces services informels, ce qui favorise leur accroissement. Mais au-delà, cette articulation contribue surtout à renforcer l'effet d'engorgement de la circulation.

Planche 4 :
OCCUPATION ANARCHIQUE DU TROTTOIR
PAR LES VEHICULES "GBAKAS" ET LES PETITS
COMMERCES A TREICHVILLE ET A ADJAME



Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12

Clichés: Irène Kassi, Abidjan Treichville - Adjame, 2006



Photo 13

Les clichés ci-dessus montrent cette occupation anarchique de l'espace à Abidjan. Les rues et les trottoirs abondent d'activités diverses y comprises celles des transports. Nous sommes en présence

d'un détournement de fonction de ces lieux conçus pour circuler, d'une appropriation privé abusive du domaine public. La rue et principalement les activités de transport font vivre une multitude de personnes qui ont trouvé en ces lieux les moyens d'améliorer leur sort. Comme le disaient Découdras et Lenoble-Bart (1996), l'informel, reste malgré sa précarité et son incertitude, un secteur refuge que l'on atteint à force de courage, de ténacité, d'inventivité pour se débrouiller afin d'échapper à la pauvreté. Le développement des capacités dans ce secteur revêt des effets multiplicateurs. Ces effets s'apprécient par rapport aux divers métiers induits dont les nombreux métiers exercés par le secteur informel : vente de pièces détachées, mécaniciens, apprentis-mécaniciens, etc. ; les métiers de chauffeurs, *balanceurs*, *coxeurs*, *chargeurs*, chef de gare, etc. En effet, l'impact social de ces activités de transport, en particulier le nombre d'emplois générés, est considérable. Par faute de données précises en l'absence d'un système statistiques adapté ou d'enquêtes, nous nous limiterons à quelques estimations. Toutefois, ces estimations sont fragiles et approximatives car le fonctionnement informel du secteur ne permet pas la connaissance exacte des emplois générés. Pour un parc en circulation à Abidjan estimé à environ 12 000 véhicules pour les « *woro-woros* » et 4 000 pour les « *gbakas* » en 2005, si on considère qu'un véhicule est conduit par deux chauffeurs (le titulaire et le second) alors l'activité aura générée près de 30 000 emplois de ce type. Le secteur étant atomisé on peut estimer à près de 13 000 le nombre de propriétaires. Au total, ce sont environ 50 000 emplois directement induits par les transports populaires si l'on ajoute les emplois annexes comme : *coxeurs*, *chageurs*, etc.

L'espace public ainsi dérouté et perverti soulève la question de la stabilité de la ville, sa permanence : stabilité des délimitations d'espaces, des attributions, des fonctions etc. Abidjan est une ville « *instable* » écrivait Leimdorfer (1999) dans la mesure où les lieux et leur occupation se muent rapidement, et où l'appropriation et la destination des espaces sont sujettes à de très nombreux conflits ainsi qu'à des changements relativement rapides. La séparation des espaces et leurs usages sont des éléments importants de la structuration et de la formalisation de la ville, autrement elle devient hybride. Ces séparations doivent être avant tout fonctionnelles (activités, circulation, etc.) et privatives (exclusion d'activités ou d'acteurs). Les multiples activités dans les espaces ouverts sont donc une des caractéristiques de l'économie urbaine. Le paysage social se transforme sous la pression économique, engendrant simultanément la transformation des espaces publics qui perdent leurs aspects traditionnels. En somme, toutes ces occupations illégales posent des problèmes d'aménagement et de gestion urbaine auxquels les administrations locales ont du mal à faire face.

II – les limites gestionnaires des collectivités locales

Si les activités de transports posent problème à l’instar de toutes les activités de rue, c’est parce que leur localisation s’adapte mal avec les normes juridiques, économiques et environnementales qui président à l’élaboration du schéma d’occupation du sol urbain. En s’installant de cette manière dans les rues, les entrepreneurs de transport transgressent les normes urbaines, quoique certaines implantations aient fait l’objet d’une autorisation expresse, ce qui est rarement le cas dans le milieu. En général, ces entrepreneurs implantent leurs activités sur le site de leur choix et il arrive que les agents municipaux entérinent dans certains cas ce choix, car les mairies négocient parfois leur implantation dans le périmètre communal. En règle générale, ces lieux se produisent en marge de la légalité et il n’est donc pas surprenant que surviennent des conflits avec les mairies à qui incombent la gestion des espaces communaux et qui doivent en principe veiller à l’application des plans d’urbanisme directeurs. Ces occupations remettent en cause les notions d’infrastructures de transport, de stabilité et d’ordre.

1 – les mairies et le contrôle du jeu territorial des transports populaires

Le contraste entre le mode d’insertion des activités de transport et les aménagements urbains est un fait marquant de la ville d’Abidjan. Ces territoires « *informels* » qui se dessinent tirent la sonnette d’alarme sur la question du devenir de la ville. Comme écrivait Abdou Touré (1985) « *il s’agit, de part et d’autre, de s’approprier l’espace urbain. Mais l’espace des gouvernants n’est pas celui des gouvernés. Les uns veulent l’ordre et la discipline ; les autres veulent vivre, tout simplement, en oubliant ou en contournant la loi* ». La réflexion sur cette question qui met en évidence le dualisme des activités modernes et des activités informelles sur l’espace urbain va au-delà du cadre économique proprement dit pour se transposer sur le domaine de l’espace (Gnammon-Adiko, 1996). Pour les autorités locales, réguler les points d’arrêts et les gares répond au souci d’optimiser le service des transports en commun. Les mairies essayent de s’impliquer davantage au service offert par les transports populaires à Abidjan même si cette implication reste insuffisante comme dans la plupart des domaines d’intervention municipale. Le rôle d’arbitrage des mairies dans l’organisation des taxis collectifs sur le terrain se situe à plusieurs niveaux. Bien que les transporteurs choisissent le site d’implantation de leurs activités, le rôle des mairies est de contrôler et de veiller à ce que les activités se déroulent en respectant un minimum de règles. Cependant par faute de moyens efficaces, elles sont

dans l'impossibilité de lutter contre tout le semis de nœuds anarchiques créés çà et là et de les canaliser.

Si ces activités se développent dans la rue c'est bien parce qu'elles n'ont pas été prises en compte dans les études d'élaboration des plans d'urbanisme. En dehors des gares routières mises à la disposition des transporteurs pour le service interurbain, aucun autre espace n'est prévu dans la ville pour ce type d'activité relativement récent et qui s'accroît résolument. Les espaces parfois affectés, comme les gares routières, sont souvent impraticables (espaces nus, sans bitumes, sol défoncé par la pluie et les passages de véhicules, sans éclairage etc.), ce qui pousse les usagers et les chauffeurs à les désertier pour s'installer sur la voirie.

Planche 5 :

GARES ROUTIERES D'ABOBO ET DE YOPOUGON



Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17



Photo 18

Clichés: Irène Kassi, Abidjan - Abobo - Yopougon, 2006

Ces images attestent du niveau de dégradation des gares routières d'Abobo et de Yopougon qui concentrent encore quelques véhicules « *woro-woros* » et « *gbakas* ». Ces lieux ne sont ni viabilisés ni

aménagés pour accueillir les véhicules et les usagers qui ont investi les carrefours et trottoirs environnant. De même, il n'existe pas dans les quartiers des endroits fixes pour les stationnements provisoires, si ce n'est quelques panneaux signalétiques parfois installés par les mairies (Cocody et Plateau) pour indiquer des points de chargement des taxis collectifs. Une attitude qui choque les entrepreneurs des transports populaires qui ne comprennent pas qu'après avoir payé toutes les taxes administratives et la carte de stationnement, aucune mairie n'ait aménagé un véritable point de stationnement pour les véhicules de transport. Pourtant, l'amplification du phénomène requiert désormais une prise en compte dans l'aménagement de la ville. Il nécessite une planification plus adaptée aux conditions économiques et sociales des démunis qui font de la rue un support de travail. Mais le manque de financement fait que les projets élaborés depuis des années et tenant compte de cette réalité ne sont pas encore réalisés. D'ailleurs cette mission a été confiée à l'AGETU, qui doit effectuer l'étude et la programmation des infrastructures spécifiques au transport public urbain notamment les couloirs réservés, les gares routières, les aires de stationnement et les stations de taxis. Il serait judicieux d'entreprendre ce type de démarche qui vise à intégrer ces espaces interstitiels dans la modernité, à la mesure de l'urbanisme projeté. En intégrant ces activités dans les plans d'aménagement cela permettra un meilleur contrôle de l'espace urbain et par ricochet celui des activités de transport populaire. L'usage à bon escient des réseaux de transport populaire tient pour une part importante du plan d'occupation des sols. Le mauvais emplacement des centres générateurs de trafic surcharge les réseaux tout en augmentant les dépenses additionnelles. Apporter des solutions satisfaisantes et durables aux problèmes de transports en ville constitue une difficulté majeure pour les élus locaux et les urbanistes. Avec de faibles moyens financiers, les collectivités locales ne peuvent pas agir efficacement sur le terrain. Mais aussi les pratiques de corruption et de racket font que ces activités se pérennisent dans les espaces publics.

Toutefois, la prolifération anarchique des activités de transport ne laisse pas indifférentes les collectivités locales, qui tentent d'établir l'ordre par des interdictions qui n'ont jamais été respectées. L'utilité de ces transports fait qu'à chaque fois ces lieux sont réinvestis, créant parfois des conflits avec les mairies, comme au Plateau. Plusieurs arrêtés municipaux ont été pris en vain pour débarrasser les rues du quartier des affaires de ces transports qui entraînaient beaucoup de désordre et troublaient la tranquillité des travailleurs. Ainsi en 1997, un nouvel arrêté municipal interdisait ce type d'activité, qui a malgré tout continué jusqu'à l'arrivée de la nouvelle équipe municipale. Cette interdiction a dû être réitérée en 2001, par un autre arrêté municipal. Par cette interdiction, les autorités locales entendaient redorer l'image de ce quartier dégradé par les taxis collectifs qui causaient de nombreux désagréments tant au niveau de la circulation qu'au niveau de l'espace. Le Plateau ne disposant pas

d'artères suffisamment larges, il ne pouvait être toléré de telles activités qui entravent la circulation. En effet, étant la principale destination des Abidjanais, les flux engendrés par ces transports ne pouvaient être maîtrisés. La capacité de la voirie communale était, elle-même, insuffisante pour accueillir l'ensemble du trafic automobile, sans compter les installations anarchiques des gares. Pour faire respecter cette interdiction, la nouvelle équipe municipale a confié la mission au commissariat du 1^{er} arrondissement, en écartant les agents municipaux qui avaient fait preuve d'incompétence lorsque la mairie avait décidé en 1997 de réprimer les « *woro-woros* ». Cette incompétence relevait surtout de nombreux cas de corruption et de racket, qui n'ont d'ailleurs pas disparu avec la police et qui permettaient aux transporteurs de se maintenir dans la commune. A cause de ces pratiques, aujourd'hui encore on rencontre de nombreux véhicules « *woro-woros* » (banalisés) et des gares spontanées au Plateau. Pour combler le vide laissé par la SOTRA et surtout à la demande des travailleurs, les autorités municipales ont infléchi leur position en admettant les taxis-compteurs qui assurent le transport collectif autre que les autobus. Les mesures prises endiguent le flot mais apportent rarement des solutions à long terme. Elles prouvent aussi que l'existence des transports populaires tient au choix fait par les collectivités locales en matière de transport.

La reconnaissance officielle par le biais des autorisations a été un moyen pour les mairies de tirer surtout profit de ces activités, au lieu d'élaborer des plans d'urbanisme qui soient en harmonie avec l'évolution des transports.

2 – les retombées économiques des activités de transport populaire pour les collectivités locales

Débarrasser les rues de ces activités qui témoignent, par leur présence massive, du niveau de dégradation des espaces communaux, pose problème. Le comportement usuel des responsables des communes est de tolérer ces activités afin de les rentabiliser par le paiement des taxes. Ce profit met dans l'embarras les mairies qui ne peuvent empêcher leur développement au risque de perdre une source de revenu. La recherche d'un certain manque à gagner les amène à cautionner ces occupations anarchiques. Les autorisations pour ce type d'activité rapportent des sommes importantes. Ce sont plusieurs centaines de millions de F CFA que les activités de transports populaires rapportent chaque année aux collectivités locales. En 2002, le Certu estimait pour l'année 1998 à environ 114 millions de F CFA (173 791 €) générés par les « *woro-woros* » aux communes, par le biais des prélèvements des taxes de stationnement et des cartes de cession. La participation des « *gbakas* » à la production fiscale

du secteur des transports s'élevait à près 159 millions de F CFA (242 393 €) (étude Sitrass, 2001) pour seulement trois types de prélèvements : autorisation, droit de stationnement et patente.

L'ensemble des activités de rue constitue un secteur ressource à l'origine de certains conflits entre communes et municipalité centrale, portant sur la revendication de leur autorité respective en tant que gestionnaires de l'espace public. Le même espace, parce que partie prenante de territoires différents, est parfois l'objet d'oppositions et renvoyant aux rapports de force en jeu. Avec la mise en place des dix communes en 1980, la limite posée entre les espaces qui relèvent de l'une ou de l'autre autorité permet la controverse. Où s'arrête l'espace public d'intérêt urbain et où commence celui d'intérêt communal ? Parfois la limite ne tient qu'à un trottoir. Les concessions faites à ces activités se fondent sur la base de l'arrêté municipal de 1961, encore en vigueur, qui stipule que la vente est interdite sur la voie publique sauf autorisation spéciale délivrée par le maire lui-même et paiement d'une taxe forfaitaire mensuelle. Cette autorisation est rarement donnée et les collectivités locales sont généralement mises devant le fait accompli. Mais cela ne les empêche pas pour autant de recouvrer des taxes.

La recherche du profit engendre la souplesse dans le traitement des dossiers, ce qui a été un moteur de la prolifération des taxis collectifs. N'importe quel individu, propriétaire d'un véhicule peut obtenir une autorisation de transport, sous réserve de présenter les modalités suivantes : résider dans la commune, avoir effectué la visite technique, contracter une assurance transport public de voyageurs, avoir un véhicule de moins de dix ans d'âge et avoir la nationalité ivoirienne. Les mairies sont moins regardantes sur ces détails une fois le droit acquitté. Les autorisations sont délivrées à volonté, de sorte que toutes les demandes introduites sont quasiment satisfaites même lorsqu'elles comportent des insuffisances, comme sur l'âge du véhicule et l'assurance transport. En agissant ainsi, les mairies donnent l'impression d'œuvrer à l'insertion de cette frange de la population à la vie active, d'aider cette population démunie à quitter le domaine improductif, à avoir une relative responsabilité professionnelle et se procurer des revenus propres. Mais, comme écrivait Abdou Touré (1985) on tient compte des élections municipales et on est souvent plus laxiste que répressif. Ce qui apparaît comme une grande générosité de la part des mairies n'est en réalité qu'un moyen rapide de remplir de façon conséquente les caisses municipales mais également de préserver leur électorat.

En passant en revue leurs actions, on note plutôt les avantages pécuniaires que leur confère cette gestion plutôt que l'organisation pratique sur le terrain. Hormis les dispositifs de fichage (la couleur des véhicules de transport dans les quartiers, l'imposition de macarons et d'antennes), les mairies

manquent de moyens d'actions. Les polices municipales n'existent que de nom pour la plupart des communes. Leurs pouvoirs se limitent au contrôle des cartes de stationnement, qui est en réalité un droit d'exploitation sur le territoire communal, et autres documents délivrés par les mairies. Les transporteurs se livrent trop souvent à des écarts de comportements, notamment dans l'instauration anarchique des lignes ou gares, qui ne peuvent être sanctionnés et finissent par s'imposer dans l'espace. Beaucoup d'efforts restent encore à accomplir de la part des mairies dans l'organisation spatiale des transports communaux afin de permettre à la fois une meilleure mobilité des populations et surtout contribuer à la formalisation à terme de ces transports. Toutefois, l'insuffisance des moyens de contrôle des agents municipaux a favorisé une approche informelle de la gestion du milieu, qui se fait au quotidien sur le terrain par les transporteurs eux-mêmes.

Conclusion

L'espace public est une notion qui permet d'approfondir la lecture des espaces urbains africains. Il apparaît comme un moyen permettant de toucher du doigt les réalités socio-spatiales de la ville d'Abidjan en particulier. L'économie des trottoirs s'impose de fort belle manière. Les espaces publics, supports de toutes ces innovations, ne sont plus ici de simples paysages fonctionnels. Ils deviennent un des enjeux de politique urbaine et sociale des plus importants. Si les entrepreneurs informels choisissent les rues comme « *territoire entrepreneurial* », qu'ils investissent de façon permanente malgré toutes les difficultés et tracasseries qu'ils rencontrent, c'est bien parce qu'elles sont identifiées comme particulièrement rentables (Steck, 2007). En l'absence de modèles de régulation locale des stratégies économiques, sociales et culturelles, la ville et son paysage se dégradent sous l'action collective ou individuelle des acteurs urbains. Bien plus que les transports, c'est tout le système urbain qui se trouve dans une conjoncture rendant obsolètes les politiques urbaines, en particulier l'aménagement spatial. Les questions de la salubrité, de l'encombrement, de la sécurité sont souvent posées, indiquant l'importante contribution de l'informel à la dégradation de la rue, que les pouvoirs publics centraux et locaux peinent à résoudre. L'intervention non efficace des collectivités locales pose problème car elles n'ont pas suffisamment de moyens pour y faire face. Très souvent associée à la corruption, cette intervention ne bénéficie ni d'une gestion stricte du foncier public, ni d'un suivi réel de décisions.

Si l'accent a été mis sur les transports populaires, ce sujet a permis d'explorer, entre autres, la relation entre les formes d'occupation anarchique de l'espace par le commerce de rue et l'affaiblissement du rôle de l'Etat et ses institutions décentralisées. Toutes ces évolutions et notamment la mobilité quotidienne favorisent l'émergence d'un espace urbain anarchique. Les services de transports urbains devraient être intégrés dans le développement économique et social de la cité, dans son plan d'occupation des sols, dans sa politique de logement et dans l'amélioration des voiries. La prise en compte des gares et points d'arrêts dans les schémas d'aménagement urbain est une nécessité. Elle peut se faire de plusieurs manières, en prévoyant des réserves dans les communes pour les gares, ainsi que des espaces suffisants sur la voirie pouvant servir d'arrêts à ces modes de transport.

CONCLUSION GENERALE

Nous pouvons retenir qu'à Abidjan, à l'instar de nombre de secteurs d'activité et de services publics, les transports collectifs publics ont affronté une grave crise qui a entraîné une déficience de l'offre de transport, aussi bien en nombre de places qu'en qualité du service offert. Le schéma d'intégration urbaine du service public de transport ne s'est révélé ni durable ni satisfaisant, comme le prouvent nombre de quartiers périphériques exclus du réseau d'autobus. Les raisons sont multiples, entre autres les difficultés budgétaires de l'entreprise de transport et la crise économique de l'Etat. Les conséquences de cette situation se ressentent sur l'ensemble du réseau d'autobus avec une offre, même dans les quartiers centraux, de moins en moins adaptée et une prise en charge par les transports populaires en pleine expansion.

Afin de dresser un bilan de la recherche, nous voudrions revenir sur les principales interrogations qui sous-tendent cette thèse. Nos préoccupations ont porté sur les facteurs qui ont favorisé l'émergence et le développement des transports populaires sur l'ensemble du territoire urbain, nous nous sommes interrogé sur la manière dont ces transports répondent à la demande exprimée. Leur impact sur l'espace a été pour nous l'une des préoccupations majeures. Ces interrogations permettent de dégager le bilan suivant :

Les transports populaires : un développement accentué par la crise urbaine

L'amplification de l'urbanisation d'Abidjan, engendrée par ses fonctions de capitale économique et politique³⁸, a créé un dysfonctionnement du système des transports urbains. La capitale ivoirienne n'a cessé de se développer spatialement et démographiquement, quoique ce rythme soit moins rapide qu'il y a vingt ans. Depuis le déclenchement de la crise économique, au début des années 1980, cette croissance soutenue durant les années fastes de l'économie nationale est devenue un goulot d'étranglement pour les pouvoirs publics. La situation économique n'a cessé de se dégrader et avec elle les services collectifs dans la plupart des domaines d'intervention publique, le tout couronné par

³⁸ La capitale politique a été transférée théoriquement à Yamoussoukro depuis 1983. Dans la pratique, Abidjan conserve encore ce statut, tous les services administratifs de l'Etat : ministères, institutions, directions et services publics, etc. y sont encore présents.

une situation politique des plus graves depuis 2002. L'extension spatiale et la croissance démographique se sont avérées un obstacle à l'efficacité des transports collectifs publics. Elles ont été à la base du développement des transports populaires, d'abord réprimés, puis autorisés pour remédier à l'insuffisance du secteur public. Désormais, le paysage local du transport urbain se compose des modes de transport public et des modes de transport populaire, évoluant les uns par rapport aux autres, au gré des réglementations et des performances de l'entreprise publique.

L'amplification du phénomène des transports populaires tient aussi aux diverses réglementations politiques et économiques imposées par les PAS. Pour les institutions financières internationales, la voie de sortie de crise serait de respecter un certain nombre de principes qui conduiraient à terme au développement économique. La période actuelle est empreinte des conséquences de ces mesures d'ajustement structurel. Face à la dégradation de la situation macro-économique, le premier programme de stabilisation imposé (1981-1982) s'est prioritairement attaqué aux finances publiques, par une réduction drastique des dépenses d'investissement, par un plan de restructuration des entreprises publiques, par la mise en place de nouvelles mesures fiscales et par une politique monétaire restrictive. C'est ainsi que des mesures restrictives sont amorcées du côté des dépenses courantes. Les salaires nominaux sont gelés, la politique d'embauche dans la fonction publique est restreinte et se traduit par l'arrêt du recrutement automatique des jeunes diplômés dans la fonction publique. Cependant, ces réformes ne suffisent pas à redresser les comptes publics et vont nécessiter d'autres programmes. Les mesures de redressement préconisées vont davantage s'inscrire dans une démarche libérale : libéralisation des marchés, privatisation des entreprises publiques, déréglementation des marchés, etc. Ces institutions ont remis en question le rôle de l'Etat et ont imposé de nouvelles prescriptions à la fois infranationales (développement local) et supranationales (globalisation). « *Les villes sont ainsi considérées comme des territoires de nouvelles politiques économiques dont l'application généralisée est présentée comme la condition d'une nouvelle croissance* » (Monié, 1997). Deux décennies plus tard, l'ajustement est enlisé, le problème de la dette demeure pour la plupart des pays, ce qui laisse penser que la décennie 1980 qui voit naître ces politiques (le premier PAS est proposé à la Côte d'Ivoire en 1981) est une « *décennie perdue* » pour l'Afrique (Hibou, 1997). Cette politique d'austérité aggrave encore les conditions de vie des masses populaires déjà dégradées. Dans ces pays, il est de plus en plus question de corruption, de trafic, de criminalisation, de guerre et d'anarchie.

En Côte d'Ivoire, le retrait de l'Etat du domaine du transport s'est produit au moment où la situation économique du pays se détériorait, où les ajustements structurels comprimaient les dépenses

étatiques et où la valorisation de l'entrepreneuriat entrainait dans le vocabulaire du gouvernement (Lombard, 2006). Le libéralisme imposé dans le secteur du transport urbain, loin d'attirer des entreprises modernes, s'est soldé par l'entrée massive de petits entrepreneurs par faute d'un cadre réglementaire adéquat, d'améliorations aux conditions de circulation et d'une régulation de la concurrence. Les nombreux licenciements consécutifs aux mesures d'ajustement structurel et la permanence de la crise économique ont mis hors du circuit des emplois modernes nombre de citoyens. Les emplois administratifs par lesquels l'Etat redistribuait les revenus urbains se sont avérés moins disponibles. Depuis 1990, le chômage est devenu un moteur du développement des activités informelles et en particulier des transports populaires. L'essor des « *woro-woros* », particulièrement, s'explique par l'entrée massive des chômeurs et des « *déflatés* » d'entreprises publiques et privées, contraints à conduire un taxi pour assurer leur survie dans la ville. La crise socioéconomique a favorisé une reconversion mentale des Ivoiriens, qui font une irruption dans ce secteur d'activités autrefois abandonné aux étrangers.

Dans l'espace urbain, la place occupée par les autobus est rapidement investie par les transporteurs du secteur privé. Cette progression des opérateurs de transport est renforcée par la décentralisation politique qui a transféré des compétences en matière des transports urbains aux collectivités locales. Très vite l'activité de transport va se révéler une source de revenus importante pour ces collectivités, qui tirent des bénéfices par le biais des autorisations octroyées. Les conflits de compétence entre pouvoirs publics centraux et locaux et en l'absence du développement d'intercommunalité vont profiter aux opérateurs de transport. Ils vont sortir des périmètres communaux, pour lesquels ils avaient une autorisation, et investir la ville entière. Avec l'ouverture du marché local aux importations de véhicules d'occasion, le secteur va davantage s'atomiser.

C'est en faveur de toutes ces mutations spatiales, démographiques, politiques et socioéconomiques, que se sont développées les activités de transport populaire qui constituent désormais les modes principaux de déplacement des Abidjanais. La dynamique d'insertion spatiale de ces moyens de transport ne signifie pas pour autant une absolue efficacité du système.

Fonctionnement des transports populaires et efficacité du système

Le développement des transports populaires a reconfiguré le paysage local du transport urbain. La domination des transports populaires peut s'appréhender à travers leurs réseaux de lignes. Celles-ci

maillent l'ensemble du territoire urbain, des fronts d'urbanisation jusqu'aux quartiers centraux. Les transporteurs s'implantent au gré des opportunités de la clientèle, sur les segments de marché laissés vacants par les autobus et sur le périmètre dévolu à ces derniers pour les suppléer. Ils assurent des liaisons indispensables au bon fonctionnement de la ville, telles que les liaisons domicile-travail, domicile-étude, domicile-achat, course, etc. C'est une desserte de proximité qui rapproche les usagers de leur mode de transport. En somme, ces transporteurs font du « *porte à porte* » et contribuent à solutionner les problèmes de déplacements qui se posaient avec acuité dans la ville. Cette dynamique du secteur populaire est suffisamment pertinente pour en déduire une certaine amélioration du transport urbain local.

Cependant, l'expérience de la libéralisation est riche d'enseignements sur les conséquences négatives d'une ouverture du marché, sans mise en place préalable d'un nouveau cadre réglementaire et sans mesures de régulation effective. L'insuffisance d'organisation des professionnels, l'atomisation du secteur, le découpage de l'espace urbain en petits territoires et les pratiques de corruption occasionnent des dysfonctionnements. Ce dernier point est une gangrène des services publics à Abidjan et plus particulièrement dans le transport. La corruption sur la route est un phénomène contemporain à la crise et à la déliquescence de l'Etat. La corruption et la fraude sont des caractéristiques de ce secteur qui mettent en présence divers acteurs à la fois publics et privés. La police, la gendarmerie et la douane sont des sites de la corruption institutionnalisée, banalisée et à grande visibilité. La « *corruption à ciel ouvert* » (Bako Arifari, 2005) est une réalité quotidienne dont une des manifestations est la généralisation du racket sur les routes. Presque toutes les prestations de ces services publics sont plus ou moins privatisées. Cette privatisation interstitielle de l'Etat associant parfois des relations d'alliance concourt à une certaine pérennisation de la corruption. Du permis de conduire aux transactions douanières, en passant par les visites techniques et les contrôles routiers, ce secteur est une chaîne d'opportunité de corruption qui s'opère sous des formes diverses. La corruption dans le secteur des transports et de contrôle est le fait de plusieurs facteurs agissant comme des facilitateurs. Parmi ceux-ci figurent le refus de la légalité, la forte propension aux transactions, la fraude massive, la forte informalisation de l'économie, etc. Dans les gares, cette pratique est le fait des syndicats qui font des ponctions systématiques à chaque chargement de véhicules et ont imposé diverses taxes aux chauffeurs. Le lien entre ce fléau et le fonctionnement ou les dysfonctionnements des services de contrôle et de l'Etat est souvent ignoré dans les réformes concernant les transports urbains. Il faut dans l'avenir intégrer cette dimension non moins importante dans les politiques de transport pour un meilleur fonctionnement du secteur.

Parce qu'ils se développent anarchiquement dans l'espace, ces transports s'intègrent mal dans un schéma global de desserte. Les multiples conflits autour de ces activités, entre organisations professionnelles pour le contrôle des gares ou entre collectivités locales pour le recouvrement des taxes ne permettent pas une meilleure efficacité de ce système de transport au service de la collectivité. Certes, il semble plus adapté au contexte socio-économique actuel. Toutefois, l'étude a montré qu'une solution s'appuyant sur ces transports n'est pas sans inconvénient pour les usagers. Dans un contexte de crise des transports, les opérateurs privilégient plutôt les créneaux rentables. Les stratégies de rentabilité par le sectionnement des lignes s'avèrent très préjudiciables pour les usagers, ne serait-ce qu'en raison de la hausse des tarifs. Le coût de ces transports, en perpétuelle augmentation, ne garantit pas l'accessibilité aux couches de la population les plus défavorisées. Pour une efficacité de ce système de transport, il est impératif de recourir à une régulation professionnelle mais également territoriale.

De la nécessité de réguler le territoire urbain

L'évolution des transports populaires s'accompagne d'un dysfonctionnement de l'espace urbain. L'impact de ces activités s'appréhende aussi bien au niveau de la circulation, de l'environnement qu'au niveau du paysage. Elles engendrent : insécurité routière, pollution atmosphérique, congestion, etc. L'utilisation anarchique des rues, des trottoirs et des carrefours pose également le problème de la cohésion de l'espace urbain. Investi par toutes ces activités de rue, y compris le commerce, l'espace urbain d'Abidjan s'est profondément transformé. Ces occupations illégales mettent en péril le projet urbanistique, car les détournements de ces espaces participent du développement « *d'un urbanisme de débrouillardise et du laisser-faire* » (Lelo, 1989). Elles montrent l'inefficacité des pouvoirs publics locaux à gérer toutes ces activités conjoncturelles qui s'insèrent insidieusement dans l'espace. La responsabilité de l'entretien de ces espaces leur incombe, de même que la régularité de leur exploitation à travers le respect des procédures³⁹. Le manque d'intérêt de leur part, pour la régulation de ces activités, en raison de la source de liquidité non négligeable qu'elles représentent, ne fait qu'accentuer la dégradation du cadre de vie urbain. Les troubles qu'occasionnent ces transports dans l'espace témoignent de cette insuffisance de régulation. Les pouvoirs publics centraux et locaux sont interpellés pour formaliser les usages de ces espaces. Cela passe par une intervention directe dans le fonctionnement de ce système de transport, notamment par un assainissement de ce secteur, caractérisé par l'anarchie et le désordre. Au stade actuel de l'évolution de ces transports, il est nécessaire de

³⁹ L'arrêté municipal de 1961, toujours en vigueur, stipule que la vente est interdite sur la voie publique sauf autorisation spéciale délivrée par le maire lui-même et paiement d'une taxe forfaitaire mensuelle.

redéfinir leur rôle et leur affectation sur les lignes, sous coordination publique. Dans le contexte de forte demande et de par leur utilité, on ne peut œuvrer ni à leur élimination ni à leur réduction mais plutôt à les corriger par une meilleure réglementation. Réguler ces activités reviendra à réguler le territoire urbain, en rétablissant les espaces publics dans leur fonction de circulation automobile et piétonne et en insérant des aménagements pour ces transports dans le plan d'urbanisme de la ville. Aujourd'hui, les collectivités locales sont dépossédées de leur rôle de gestionnaires de ces activités au profit de l'Agence de régulation, qui a bien du mal à s'imposer aux professionnels et aux collectivités locales. Cette situation pose la question de l'efficacité et la pérennité de l'Autorité de régulation. Loin d'avoir épuisé toutes les pistes, la présente étude ouvre la réflexion sur la nécessité de « *penser les transports populaires* » dans le cadre de l'aménagement urbain.

LISTE DES SIGLES

- AGETU** – Agence des Transports Urbains
- BIT** – Bureau International du Travail
- BNETD** – Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
- CCT** – Centre de Cartographie et Télédétection
- CERTU** - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- CODATU** – Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports
Urbains et Périurbain
- DCTGX** – Direction et Contrôle des Grands Travaux
- ENV** – Enquête Niveau de Vie
- F CFA** – Franc de la Communauté Financière Africaine
- FMI** – Fond Monétaire International
- FPI** - Front Populaire Ivoirien
- GIPA** – Groupement Interprofessionnel de l'Automobile
- INS** – Institut National des Statistiques
- IRD** – Institut de Recherche pour le Développement
- OCDE** – Organisation de Coopération et de Développement Economique
- OSER** – Office de Sécurité Routière
- PAS** – Programme d'Ajustement Structurel
- PAST-CI** – Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports en Côte d'Ivoire
- PDCI** – Parti Démocratique de Côte d'Ivoire
- PNUD** – Programme de Nations Unies pour le Développement
- PVD** – Pays en Voie de Développement
- RAN** – Réseau Abidjan-Niger
- RDR** – Rassemblement Des Républicains
- SATCI** – Société d'Aménagement de Terrains de Côte d'Ivoire
- SICOGI** – Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière
- SICTA** – Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobile et Industriel
- SIDECI** – Société Immobilière de Côte d'Ivoire
- SIR** – Société Ivoirienne de Raffinage
- SITRASS** – Solidarité Internationale sur les Transports et Recherche en Afrique Sub- Saharienne

SNTMVCI – Syndicat National de Marchandises et Voyageurs de Côte d’Ivoire
SOGEFIHA – Société de Gestion et de Financement de l’habitat
SOPIM – Société de Promotion Immobilière
SOTRA – Société de Transport Abidjanais
SOTU – Société de Transport Urbain
SSATP – Sub Saharian African Transport Program
SYNATACI – Syndicat National Autonome des Transports et Assimilés de Côte d’Ivoire
SYNTTCI – Syndicat National des Transports Terrestres de Côte d’Ivoire
UNITRACI – Union des Transporteurs de Côte d’Ivoire
URC – Unité de Régulation et de Contrôle

BIBLIOGRAPHIE

- AJAVON A., 1994, Caractéristiques des grandes villes côtières d'Afrique de l'Ouest, le cas d'Abidjan, In PDM-4 (Programme de Développement Municipal), *Gestion de la croissance des grandes villes d'Afrique de l'Ouest*, Séminaire de Cotonou, 28 juin -1^{er} juillet 1993, Cotonou, Ceda, p. 73-191.
- AKA KOUADIO A., 1988, *L'organisation des transports collectifs à Abidjan*, Thèse de doctorat de l'université de Paris X – Nanterre (Géographie Humaine), 333 p.
- ALOKO N'GUESSAN J., 1999, Les taxis communaux ou « woro-woro » et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé, Abidjan, Côte d'Ivoire, In *Géo-Eco-Trop*, n°23, p. 143-159.
- ALOKO-NGUESSAN J., 2001, Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux, *Revue Ivoirienne des lettres et Sciences Humaines*, P 117-132.
- ALOKO N'GUESSAN J., 2002, Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké, *Recherche Transports sécurité*, n°74, p. 67-84.
- ALOKO N'GUESSAN J., AKA KOUADIO A., 1996, Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-villes ou « woro-woros » à Abidjan-Cocody, *Revue tunisienne de géographie*, n°29, p. 41-64.
- AMOA Y., 2002, *La gestion du transport informel assurée par les taxis wôrô-wôrôs : cas de la commune d'Adjamé*, Rapport de stage, 60 p.
- ANGEON V., HOUEDE T., 2004. Le développement entre gouvernement et gouvernance : réflexion critique sur le rôle des institutions dans le développement. In Ferguène Améziane (éd.) *Gouvernance locale et développement territorial, Le cas des pays du Sud*, Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003, Paris, Budapest, Torino, L'harmattan, p. 117 – 139.
- ANTOINE Ph., HERRY Cl., 1983, *La population d'Abidjan dans ses murs*, Cahier ORSTOM, Sér. Sci. Hum., vol. 19, n° 4, pp. 371-395.
- ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A., 1987, *Abidjan « côté cours »*, Paris, ORSTOM, Karthala, 274 p.
- APPADURAI A., 2001, *Après le colonialisme les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, éditions Payot et Rivages, 322 p.

Association Internationale des Maires et Responsables des Capitales et Métropoles partiellement ou entièrement francophones, 1988, *Les transports urbains*, édition de la communauté urbaine de Casablanca, 466 p.

ATTAHI K., 1993, Côte d'Ivoire, Evaluation des réformes de gestion urbaine, In STREN R. E. (Dir.), WHITE R. R. (Dir.), COQUERY M., (collab.), *Villes africaines en crise, Gérer la croissance urbaine au Sud du Sahara*, Paris, L'Harmattan, p. 125-158.

AVEROUS C., 1981. *La gestion des systèmes de transports urbains existants dans les pays en développement*, In *Transports*, n 262, Paris, 208-213 p.

AZFAR O., WILLIAM ROBERT NELSON J.R., 2004, *Transparence, salaire et séparation des pouvoirs : une analyse expérimentale des causes de la corruption*, In *Rapport Mondial sur la corruption 2004*, Paris : Karthala, 399-402 p.

BAILLY A. et al., 1984, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 333 P.

BAILLY A. et al., 1992, *Encyclopédie et géographie*, Paris, economica, 1132 p.

BAMAS S., 1995, *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : la recherche d'une Articulation*, Université Bordeaux 3, 356 p.

BANQUE MONDIALE, 1972, *Urbanisation : Etude sectorielle*, Washington, Banque Mondiale, 130 p.

BANQUE MONDIALE, 1975, *transports urbains : politique sectorielle*, Washington, Banque Mondiale, 118 p.

BANQUE MONDIALE et Commission économique pour l'Afrique. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. Document de travail SSATP n°58F, 2001, Gestion des transports urbains. Abidjan, du 3 au 14 juillet 2000, 222 p, [en ligne] réf. du 09 – 05 – 2007, disponible sur <http://www4.woldbank.org/afr/ssatp/ressources/ss>

BANQUE MONDIALE, 2003, Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne. Rapport d'avancement 1998-2002. Document de travail n°11, [en ligne] réf. du 13 – 03 – 2007, disponible sur http://www.cleanairnet.org/ssa_fr/1444/articles-41152_pdf.pdf

BASSAND M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 245p.

BAUMAN Z., 2006, *Vies perdues. La modernité et ses exclus*, Paris, éditions Payot et Rivages, 254 p.

BAYART J.F., ELLIS S., HIBOU B., 1997, *La criminalisation de l'Etat en Afrique*, Bruxelles, Editions complexe, 167p.

BEAUCHEMIN C., 2002, Des villes aux villages : l'essor de l'émigration urbaine en Côte d'Ivoire, *Annales de Géographie*, Paris, Armand Colin, n°624, p. 156-178.

- BEDA F. R., AGETU – DEP - SEP, 2005, *Les taxis communaux de Cocody*, Abidjan, 62 p.
- BELMHOUD M. C., 2004, Modernisation de l'administration publique : éléments de réflexion autour de la notion de gouvernance et des conditions de son implantation au niveau local. In FERGUENE A. (éd.) *Gouvernance locale et développement territorial. Le cas des pays du Sud*, Actes du colloque international de Constantine 26 et 27 avril 2003, Paris, Budapest, Torino, L'harmattan, p. 111–116.
- BIAYA, T.K., 2002, *Enfant en situation de conflit armé et de violence urbaine*, série des monographies, Dakar, CODESRIA, 63 p., [en ligne] réf. du 15 – 06 – 2006, disponible sur <http://www.coseria.org/Links/publications/monographs/Biaya.pdf>.
- BNETD-DAUC (Bureau National d'Etude Technique et de Développement - Département Aménagement Urbain et Construction), 1996, *Etude d'urbanisme pour actualisation du schéma directeur d'Abidjan*, étude n°4, Phase 1, bilan-diagnostic urbain.
- BODSON P., ROY M.P., *Survivre dans les pays en développement. Approche du secteur informel*, In *Villes et Développement*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, 299 p.
- BOGUIFO J-C., 2002, Colloque international, *Villes et économie informelle*, 16 et 17 mars 2002, Bamako, Atelier 1, 30 p., [en ligne] réf. du 29 – 08 – 2005, disponible sur http://www.aimf.asso.fr/pres/col_bamako/abidjan-7.html
- BOHOUN B., KOUASSY O., 1997, Ouverture sur l'extérieur et performances macro-économiques en Côte d'Ivoire, In CONTAMIN B., MEMEL -FOTÊ H. (éds.), *Le modèle ivoirien en question : crises, ajustements, recompositions*, Paris, Karthala-Orstom, pp. 11-37.
- BONFILS G, BAMAS S, 1994, Systèmes de déplacements dans les villes moyennes d'Afrique : Cas de Bobo et Bouaké, In GODARD, *les transports dans les villes du Sud recherche de solutions durables*, Conférence CODATU Tunis n°6 février 1993, Paris, karthala, Arcueil, CODATU, p. 339-351.
- BONNAFOUS A, DERYCKE P. H., 1978, *Transport et société*, In A.T.P socio-économie des transports, Actes de colloque Royaumont 26-27 avril 1978, Economica, 731 p.
- BONNAMOUR L., 1991, Le transport urbain en Afrique au sud du sahara, In *Afrique contemporaine*, n° 158, p. 14-30.
- BOUQUET C., 2005, *Géopolitique de la Côte d'Ivoire*, Paris, Armand Colin, p.315.
- BOYABE J-B., 1999, « *Marché informel* » : une lecture critique du modèle d'Akerlof. *Revue Tiers monde*, tome XL, n° 157, p. 169-177.
- BREDELOUP S., 2004, Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites : confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites, Sénégal - Côte d'Ivoire - Afrique du Sud, IRD, pp. 1-9. [en ligne] réf. du 05 – 05 – 2006, disponible sur www.isted.com/programmes/prud/syntheses/Atelier_C/Sylvie_Bredeloup.pdf
- BROT J. (Dir.), 2000, *Infrastructures et développement*, Cahiers de l'association tiers-monde, Université d'Artois, EREIA, INRETS-TRACES, PRELUDES, n°15, p. 238.

BUGNICOURT J., 1981, Transports « informels » ou « transitionnels » dans les villes du tiers-monde : les remplacer ou les promouvoir ? In BUGNICOURT J. et al. Transports en sursis ? Quelles politique des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? *Environnement africain*, Dakar/Londres, ENDA/IAI, p. 103-120.

CAZES G., DOMINIQUE J., 1994, *Tiers monde le temps des fractures*, Paris, Bréal, 313 p.

CETUR (Centre d'Etudes des transports Urbains), Manuel d'Urbanisme pour les pays en développement, 1982, *Les transports urbains*, Paris, Coopération et Aménagement, Agence française pour l'aménagement et le développement à l'étranger, vol. 4, 344 p.

CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), 2002, *Coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan*, Abidjan, Rapport à l'Agence des Transports Urbains (AGETU), 131 p.

CHALAS Y., *L'invention de la ville*, Paris, Edition Economica, 2000, 195 p.

CHALINE C., 1980, *La dynamique urbaine*, Paris, puf, 206 p.

CHIVALLON C., Fin des territoires ou nécessité d'une conceptualisation autre ? In *Géographie et Cultures*, automne 1999, n° 31, p. 127-137.

CLAVAL P., 1973, *Principes de géographie sociale*, Paris, M. th Génin, 351 p.

CLAVAL P., 1974, *Eléments de géographie humaine*, Paris, M. th Génin, 412 p.

CLAVAL P., 1981, *La logique des villes, essai d'urbanologie*, Paris, Litec, 633 p.

CLAVAL P., 1999, Qu'apporte l'approche culturelle à la géographie ? *Géographie et Cultures*, n°31, pp. 5-47.

CODATU (Conférence sur le Développement et l'Aménagement des Transports Urbains) VII, 1996, *Transports urbains dans les pays en développement*, Actes de la conférence, tome 2, 12-16 février 1996 New Delhi, [n.p.].

COING H., 1981, Crise des transports urbains et transports « non conventionnels », In BUGNICOURT J. et al. Transports en sursis ? Quelles politique des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? *Environnement africain*. Dakar/Londres, ENDA/IAI, p 5-13.

COQUERY M., 1988, La notion de « mode de composition urbaine » : un outil opératoire en urbanisme (le cas de l'Afrique Noire). In Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, *Les grandes villes africaines*, Séminaire de Montpellier 18-25 septembre 1980, tome 16, p. 123-144.

CORALLI M., 2001. *Espace public et urbanité le cas de Kounghoul au Sénégal*, Paris, Montréal, Budapest, Torino, L'Harmattan 108 p.

CREPIN X., GABAS J-J., 2004, *Gouverner les villes du sud*, In ville en développement, n° 63-64, 27 p.

CROUSSE B., LE BRIS E., LE ROY E., 1986, *Espaces disputés en Afrique Noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Karthala, 426 p.

D'ALMEIDA T. H., CHANSON J C., LAKROUM M., 1990, *Les transports en Afrique XIXe-XXe siècle*, Actes de colloque sur les transports en Afrique 19^e-20^e siècle. 16-17 février 1990 Paris, Paris, L'Harmattan, 365 P.

DCGTX, 1989, Plan de transport de l'air métropolitaine d'Abidjan, Perspectives à long terme, Cadre démographique et économique, Vol. xv, 214 p.

DCGTX (Direction de la Construction et des Grands Travaux), 1994, *Actualisation du schéma directeur d'Abidjan*, étude n°3, Analyse de l'occupation du sol et rapport de synthèse, [n.p.].

DEBARBIEUX B. (Dir.), et al., 2004, *L'effet géographique construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques*, Grenoble, CNRS-MSH-Alpes, 248 p.

DECOUDRAS P-M., LENOBLE-BART A., 1996, La rue : le décor et l'envers, *Politique africaine*, n° 63, Paris, Karthala, p. 3-12.

DEMBELE O., Le modèle d'urbanisme ivoirien face à la crise économique. Observation à propos de l'habitat métropolitain, In CONTAMIN B., MEMEL-FOTÊ H., *Le modèle ivoirien en question*, Paris, Karthala, Orstom, p 483-513.

DEMUR C., 1969, *Les transports urbains à Abidjan*, Paris, Mémoire de maîtrise, 44 p.

DEPU/DCGTX, 1993, *Proposition de programme sectoriel urbain 1995-1999*, 165 p.

DJATTI A. L., 1998, *Impact de la libération de l'importation des véhicules d'occasion sur la circulation à Abidjan*, Mémoire de fin d'études, INP-HB (Institut National Polytechnique Houphouët Boigny) ESTP (Ecole Supérieure des Travaux Publics), 59 p.

DORIER-APRIL E., 2001, *Vocabulaire de la ville. Notion et références*, Paris, éditions du temps, 191 p.

DUBRESSON A., JAGLIN S., 2002, La gouvernance urbaine en Afrique subsaharienne. Pour une géographie de la régulation, In Regard sur l'Afrique, Première partie, Afrique des recompositions territoriales, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 379, p 161-169.

DUBRESSON A., JAGLIN S., 2005, Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés. Approche et méthode, In ANTHEAUME B., GIRAUT F., *Le territoire est mort vive les territoires*, Paris, IRD Editions, p. 337-352.

DUBRESSON A., RAISON J-P., 1998, *L'Afrique Subsaharienne. Une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 247 p.

DUCHEMIN J-P., TROUCHAUD J-P., 1969, *Données démographiques sur la croissance des villes en Côte d'Ivoire*, Cahiers ORSTOM, n°1, vol VI, p 71-82.

- DUPONT L., 1999 La postmodernité une réalité entre pensée et discours, *Géographie et Cultures*, n° 31, p. 95-114.
- FERRAS R., BRUNET R., THERY H., 1992, *Les mots de la géographie*, Dictionnaire critique, Montpellier, Reclus, Paris, la Documentation française, 518 p.
- FISCHER G.N., 1981, *La psychosociologie de l'espace*, Paris, PUF, 128 p.
- FODOUOP K., 1985, Les transports clandestins autour de Yaoundé, In les Cahiers d'outre mer, n°150, pp. 175-195.
- FOURCHARD L., 2004, *Etat, gouvernement local et acteurs privés : La gestion des espaces urbains et des services publics à Lagos et à Ibadan, 1952-2004*, Paris, Ministère des affaires étrangères, pp. 98-103.
- FOURCHARD L., 2006-2007, Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés, In *Flux*, n°66-67, pp. 62-72.
- FREMONT A., GALLAIS J., CHEVALIER J., BERTRAND M-J., METTON A., 1982, *Espaces vécus et civilisations*, Paris, éditions CNRS, 106p.
- FRISON-ROCHE M. A., 2000, La prise en charge par le droit des systèmes à risques, In *le droit face à l'exigence contemporaine de sécurité*, Presse Universitaire d'Aix Marseille, 259-283 p.
- GBADAMASSI F., 2004, *Le racket qui excède. Chronique d'une pratique qui empoisonne la vie*, In afrik.com, Jeudi 12 février 2004, [en ligne] http://www.afrik.com/article_7046.html
- GENDREAU F., 1980, Croissance humaine et croissance spatiale des villes perspective de population des grandes villes africaines, In Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, *Les grandes villes africaines*, Séminaire de Montpellier 18-25 septembre 1980, tome 16, p. 111-121.
- GERVAIS-LAMBONY P., 1994, *De Lomé à Harare le fait urbain*, Paris, Karthala, 472 p.
- GNAMMON-ADIKO A., 1996, Les femmes, la restauration rapide et l'aménagement de la ville d'Abidjan, pp. 14-20, [en ligne] réf. du 19 – 04 – 2006, disponible sur <http://www.fao.org/docrep/w3699T/w3699t04.htm-34>
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Paris, édition Karthala-INRETS, 243 p.
- GODARD X. (Dir), 1992, *Mobilité et transports dans les villes en développement, transfert de modèles et échanges économiques Nord-Sud*, CODATU Sao Paulo 1990, Paris, L'harmattan, 232p.
- GODARD X. (Dir), 1994, *Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables*, Paris, éditions Karthala, 358 p.
- GODARD X., 2001, *Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement*, Les Cahiers Scientifiques du Transport n° 39, pp. 15-41.

GODARD X. (Dir), 2002, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Paris, karthala/INRETS, 408p.

GODARD X., 2002, Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulation à partir d'observations africaines, In LEVY J-P., DUREAU F., *l'accès à la ville les mobilités spatiales en question*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, p99-112.

GODARD X. 2006, Les transports urbains et l'environnement dans les villes du sud, In DORIER-APPRILL E., *ville et environnement*, Paris, SEDES, pp. 169-196.

GUEYE B., BAMAS S., 1996, Analyse comparative des systèmes de déplacements de Bouaké en Côte d'Ivoire et de Bobo-dioulasso au Burkina-faso, In CODATU VII, *Transports urbains dans les pays en développement*, Actes de conférence CODATU VII, New Delhi 12-16 février 1996, [n.p.].

GUYOT S., Essai de sociologie territoriale sud-africaine. Connexion et déconnexion entre zones et réseaux, In *Espaces Temps net*, [en ligne] Réf. du 24-03-2006, disponible sur : <http://www.espacetemps.net/document1317.html?format=print>

HAUHOLOT A., 1973, *Etude géographique des migrations quotidiennes de travailleurs à Abidjan*. Abidjan, Ann. Univ., Série G, tome V, p. 147-266.

HOSSARD N. (Dir.), JARVIN M. (Dir.), 2005, « *C'est ma ville !* » *De l'appropriation et du détournement de l'espace public*, Paris, Budapest, Kinshasa, Torino, Ouagadougou, L'Harmattan, 284 p.

HUGON P., 1982, *Le développement des petites activités à Antananarivo : l'exemple d'un processus involutif*, In *Revue Canadienne des études africaines*, Vol 16, n°2, p. 293-312.

HUGON P., 1980, Le secteur « non structuré » dans les villes du Tiers-Monde, In *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, Les grandes villes africaines*, Séminaire de Montpellier 18-25 septembre 1980, tome 16, p. 85-101.

HUGON P., 1980, Dualisme sectoriel ou soumission des formes de production du capital, In *Tiers-Monde, Secteur informel et petite production marchande dans les villes du Tiers Monde*, tome XXI, n°82, p. 235-259.

HUYETTE P., 1997, Mobilité et informalité : des nouvelles formes au régulations modernes de l'emploi en Colombie, In *Revue Internationale du Travail*, vol. 136, n° 2, p. 753-776.

INGELAERE R., 2004, Transports urbains et intégration métropolitaine à Montréal, In SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp. 145-166.

INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) FIGUEROA O., GODARD X., HENRY E., 1997, *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Journées spécialisées INRETS 30-31 janvier 1997, Actes n°55, juin 1997.

KLITGAARD R., 1998, La coopération internationale contre la corruption, In *Finances et développement*, vol. 35, n°1, mars 1998, p 3-6.

KLITGAARD R., 2000, A l'assaut de la corruption, In *Finances et Développement*, vol. 37, n°2, juin 2000, p 2-5.

KASSI I., 2000, *La SOTRA et le transport urbain à Cocody*, Mémoire de maîtrise de Géographie, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 134 p.

LAFARGUE J., 1996, La rue africaine en mouvement : politique et action collective, *Politique africaine*, Paris, Karthala, n° 63, p. 24-38.

LAMBSDORFF J G., 2004, Indice de perception de la corruption 2003, In *Rapport Mondial sur la corruption 2004*, Thème spécial : *la corruption politique*, Paris, Karthala, p. 335-340.

LAMBSDORFF J G., 2004, Comment la corruption affecte le développement économique, In *Rapport Mondial sur la corruption 2004*, Thème spécial : *la corruption politique*, Paris, Karthala, p. 371-374.

LANDAIS S., 2004, *La rue : auto-formation informelle d'adolescents (Natal-RN-Brésil)*, [en ligne] réf. du 15 – 06 – 2006, disponible sur <http://www.ambafrance.org.br/refeb/projets/landais.pdf>

LASSAVE P., HAUMONT A., 2001, *Mobilités spatiales une question de société*, Paris, l'Harmattan, 195 p.

LAUTIER B., 1994, *L'économie informelle dans le tiers monde*, Paris, édition la découverte, 125p.

LEIMDORFER F., 1999, Enjeux et imaginaire de l'espace public à Abidjan, *Politique africaine*, juin 1999, n°74, p. 51-75.

LESOURD M. et al., 2003, *Questions de Géographie L'AFRIQUE Vulnérabilité et Défis*, Nantes, édition du temps, 447 p.

LEVY JP. (Dir.), DUREAU F. (Dir.), 2002, *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, 411p.

LIA BIAGONE G. M., 1984, *Transport informel et intégration de la banlieue à la dynamique urbaine d'un pays du tiers monde. Application à la ville d'Abidjan*, Thèse de doctorat 3è cycle de l'université d'Aix-Marseille II, (Sciences Economiques), 381 p.

LIAISON ENERGIE-FRANCOPHONIE, 2003, *Transport et énergie*, n°58, p.67.

LOMBARD J., 2005, Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ?, In *les Cahiers d'outre mer*, vol. 58, n°229, pp. 73-88.

LOMBARD J., 2006, Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar, In *Géocarrefour*, vol. 81, n°2, pp. 167-174.

LOMME R., La réforme des transports publics urbains à l'épreuve de l'intégration du secteur informel, In GAULME F. (éd.), VIRCOULON T. (introd.), *Afrique contemporaine, Dossier Afrique du Sud*, Eté 2004, Paris, Agence Française de Développement, n°210, p 79-93.

MANDON-ADOLEHOUME B., 1994, Secteur privé et service public : résultats et perspectives, les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif urbain, In *les transports dans les villes du sud, la recherche de solutions durables*, Editions Karthala, CODATU / INRETS, pp. 127-147.

MARFAING L., SOW M., 1999, *Les opérateurs économiques au Sénégal : Entre le formel et l'informel (1930-1996)*, Paris, Karthala, 290 p.

MARGUERAT Y., 1998, L'étude des violences urbaines : d'Ibadan (1994) à Abidjan (1997), In *Cahiers d'Etudes Africaines*, 150-152, XXXVIII-2-4, pp. 665-671.

MAURO P., 1998, La corruption, causes, conséquences et voies à explorer, In *Finances et développement*, Volume 35, n°1, mars 1998. pp. 11-14.

MBASSI E., 1981, L'offre de transport par le secteur informel des villes du tiers monde. In BUGNICOURT J. et al., *Transports en sursis ? Quelles politique des « petits transports » urbains dans le tiers monde ? Environnement africain*, Dakar/Londres, ENDA/IAI, pp. 25-41.

MBOUOMBOUO P. Usages et détournements des trottoirs à Yaoundé : entre logiques économico-sociales et marginalité urbaine. In HOSSARD N., JARVIN M. « *C'est ma ville !* » de l'appropriation et du détournement de l'espace public. Paris, Hongrie, Kinshasa, Italia, Burkina Faso, l'Harmattan, pp. 271.

MONNET J., 1997, Espace public et urbanité, en France, au Mexique et aux Etats-Unis, In *Géographie et cultures*, n° 24, pp. 71-90.

MERENNE E., 1995, *Géographie des transports*, Paris, édition Nathan, 192 p.

MERENNE E., 2003, *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 279 p.

MERLIN P., 1991, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, Presse Universitaire de France, 472 p.

MERLIN P. (Dir), 2000, *Géographie humaine*, Paris, Presse Universitaire de France, 578p.

MERLIN P., CHOAY F., 2000, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presse Universitaire de France, 902 p.

MEZGHANI M., 1993, La gestion de la circulation urbaine et ses impacts sur l'énergie et la pollution atmosphérique, In CODATU VI, *les transports urbains dans les pays en développement*, Actes de conférence CODATU VI, 15-19 février 1993, Tunis, 358P.

MONIE F., 1997, transports collectifs et production de l'espace urbain à Rio de Janeiro (Brésil) de la polarisation à la fragmentation socio-spatiale, thèse de Doctorat de l'université de Paris 3 (sociologie urbaine) 397 p.

MWANZA W. M., 1997, Le transport urbain à Kinshasa un nœud gordien, In *Cahiers Africains*, n°30, Paris, L'Harmattan, 149 p.

NOLHIER M. (Dir.), 1990, *Coopération Française pour le Développement Urbain*, Ministère de la coopération et du développement, Caisse centrale de coopération économique, Paris, 90 p.

NTETURUYE J A., 2000, *Le transport informel des « woro-woro » dans la commune de Koumassi*, mémoire de maîtrise de Géographie, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 121 p.

ORI B., 1997, Crise, gestion municipale et participation populaire ou jeux de pouvoirs dans la ville, In CONTAMIN B. et MEMEL-FOTÊ H., *Le modèle ivoirien en question, crise, ajustements, recompositions*, Paris, Karthala, ORSTOM, pp. 417-428.

PARENTEAU R., ATTAHI K., BERGERON R., 1989, Institut d'urbanisme, Université de Montréal (IUM). Centre de recherches architecturales et urbaines, Université nationale de Côte d'Ivoire (CRAU), *Habitat économique et promotion sociale*, Abidjan et Montréal, 23 p.

PAULET J. P. (Dir.), 2000, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 315 p.

PARIS D., 2003, Métropole, métropolisation : question de mots (41-62 p). In EL-HAGGAR N. (Dir.), PARIS D. (Dir.), SAHROUR I. (Dir.) et al. *La ville en débat*, Paris, Budapest, Torino, L'Harmattan, 288 p.

PINCHEMEL P., PINCHEMEL G., 1997, *La face de la terre*, Paris, Armand Colin, 517 p.

PRADEILLES J-C., GARCIA-ORIOU G., TALL I., 1991, L'organisation corporative des chauffeurs de taxis collectifs à Bamako et Lomé, In *Les transport urbains en Afrique au sud du Sahara, Afrique contemporaine*, n° 158, pp. 4-13.

RAGOT G., 1980, Le développement des villes à travers les documents d'urbanisme, In *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie, Les grandes villes africaines*, Séminaire de Montpellier 18-25 septembre 1980, tome 16, pp. 199-213.

RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F., 2004, *La corruption quotidienne en Afrique francophone*, In *Rapport Mondial sur la corruption 2004, Thème spécial : la corruption politique*, Paris, Karthala, pp. 415-417.

REICHMAN S., (Dir.), 1983, *Les transports : servitude ou liberté ?*, Paris, Presse universitaire de France, 197 P.

République de Côte d'Ivoire, Ministère des travaux publics, des transports, de la construction et de l'urbanisme, 1978, *Perspectives décennales de développement d'Abidjan*, tome 3 : étude des transports, 152 p.

République de Côte d'Ivoire, Ministère des travaux publics et des transports, BCET, 1983, *Abidjan. Gbakas : le secteur des transports informels dans la Banlieue d'Abidjan*, 58p.

République de Côte d'Ivoire, Ministère des travaux publics et des transports, Banque Mondiale, 1989, *Plan de transport de l'aire métropolitaine d'Abidjan. Abidjan perspectives à long terme, cadre démographique et économique projections localisées habitat/emploi*, vol. XV, 214 p.

République de Côte d'Ivoire, Ministère du logement, du cadre de vie et de l'environnement, 1998, *Actualisation des données sur l'emploi à Abidjan*, BNETD, [n.p.].

République de Côte d'Ivoire, Ministère des transports, 2001, *Coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan*, CERTU, 126 p.

République de Côte d'Ivoire, Ministère des transports, 2003, *Plan de circulation de la ville d'Abidjan*, Dossier Diagnostic, [n.p.].

RIVIERE D'ARC H., SCHNEIER G., 1983, Activités informelle et espace : le cas des villes nouvelles de Ciudad Guayana (Venezuela) et Camaçari (Brésil), In Revue *Tiers-Monde*, Paris, pp. 653-667.

ROCHEFORT M. (Dir.), 2000, *Le défi urbain dans les pays du Sud*, Paris, L'harmattan, 184 p.

SARR M., 1999, Mobilité et système de transport dans l'agglomération urbaine Dakaroise, cas de la ville de Pikine, Rapport de Mémoire, université Cheik Anta Diop, 78 p.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 1992, *Organisation des transports urbains, les acteurs, les méthodes*, Actes de colloque SITRASS 2, 14-17 janvier 1992, Ouagadougou, p. 236.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 1999, *Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub-Saharienne : bilan et réflexions*, Actes de colloque SITRASS 5, 2-4 novembre, Cotonou, p. 420.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 2001, *Sphère publique - sphère privée : quelle organisation et quels financements pour les transports en Afrique Sub-Saharienne*, Actes de colloque SITRASS 6, 5-7 novembre, Bamako, 455 p.

SPINDLER M., 1996, Les embarras d'Antananarivo ou l'économie politique des trottoirs, *Politique africaine*, Paris, Karthala, n° 63, pp. 39-50.

STASZAK J. F., 2001, Nouvelles approches du lieu, In K. J. ANDERSON et al., *Géographies Anglo-saxonnes tendances contemporaines*, Paris, Belin, pp. 249-255.

STECK J.F., 2006-2007, La rue africaine, territoire de l'informel ?, In *Flux*, n°66-67, pp. 73-86.

TOURE A., 1985, *Petits métiers à Abidjan*, Paris, Karthala, 290 p.

TSHONDA O., 2002, Vivre à Kisangani, le cas de l'économie du transport, In *Manière de vivre. Economie de la « débrouille » dans les villes du Congo-Zaïre*, Cahier Africain, n° 49-50, pp. 91-111.

Université de Lille et Agence de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise, 1993, *Métropolisation une nouvelle géographie du développement*, 35p.

VENNETIER P. (Dir.), 1993, *Villes africaines activités et structures*, Talence, CEGT (Centre d'Etudes de Géographie Tropicale), 222 p.

- VENNETIER P., 1991, *Les villes d'Afrique tropical*, Paris, Milan, Barcelone, Bonn, Masson, 244 p.
- VERNIERE M., 1969, Anyama : Etude de la population et du commerce kolatier, *Cahiers ORSTOM*, n°1, vol VI, pp. 83-112.
- WOLKOWITSCH M. (Dir)., 1992, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 191p.
- YAPI DIAHOU A., 1981, *Etude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan : l'urbanisation de Yopougon*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle de l'université de Toulouse-Le-Mirail, 322 p.
- YAPI DIAHOU A., 1985, *Bidonvilles d'Abidjan, de la baraque à la maison en dur, conditions de logement, perspectives de résidence et perception de l'espace, Abidjan (CIV)*, Centre ORSTOM de Petit-Bassam, 29 p.
- YAPI DIAHOU A., 1984, Bidonvilles d'Abidjan, origine géo-culturelle et profil socio-économique de 65 locataires du quartier Zoe-Bruno, Abidjan, Centre ORSTOM de Petit-Bassam, 89 p.
- YAO A., 2002, *La gestion du transport informel assurée par les taxis woro-woros : cas de la commune d'Adjamé*, Rapport de stage, 60 p.
- YEO DOFOUNGO A., AGETU – DEP - SEP, 2005, *Les taxis communaux de Yopougon*, Abidjan, 57 p.
- ZERBO A., 2001, *Les économies urbaines subsahariennes et le problème de la mobilisation de ressources via le secteur informel*, Université Montesquieu-Bordeaux IV, Centre d'économie du développement, Pessac, CED, 30 p.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE	10
I – Justification du choix du sujet et réflexion sur quelques concepts	13
1 – Quelle a été la motivation du choix du sujet ?	13
2 – Réflexion sur quelques concepts	14
II – Revue de la littérature et problématique	21
1 – Revue de la littérature	21
a – Quelques études portant sur le thème à Abidjan	21
b – Historique des transports collectifs à Abidjan	24
c – Transports collectifs et espace urbain	25
2 – Problématique	27
III – Objectifs de recherche	27
IV – Méthodologie de recherche	28
1 – Hypothèse de recherche	28
2 – Présentation de l'espace d'étude	28
3 – Méthode de collecte des données	30
Première partie – Mutations spatiales, institutionnelles et transports collectifs à Abidjan	34
Chapitre 1 – Extension et structure spatiale dans la problématique des transports collectifs	36
I – Les transports comme grille de lecture du développement d'Abidjan	37
A – La ville coloniale et portuaire	38
1 – La ville coloniale et la naissance des premiers modes de transport	38
2 - La ville portuaire et la création de l'entreprise de transport	40
B – La période post-indépendance : forte extension de la ville et lacune des transports Urbains	45

1 – L'éclatement de l'espace urbain : de 1970 à nos jours	45
2 – Les principales causes de la croissance urbaine	52
a – Une des conséquences : l'accroissement démographique	52
b – La libéralisation de la production foncière et immobilière	56
II – La division fonctionnelle d'Abidjan et le problème des transports collectifs	60
A – La ségrégation spatiale	60
1 – La division fonctionnelle de l'espace	61
2 – Le rôle des schémas directeurs	63
B – Les lacunes du réseau viaire comme un des éléments explicatifs de l'émergence des transports populaires	65
1 – Disparité de la structure viaire : handicap et opportunité	66
2 – Les contraintes à l'amélioration du réseau routier	71
Conclusion	73
Chapitre 2 – La montée en puissance des transports populaires	75
I – Transports conventionnels et urbanisation dans un contexte de croissance urbaine contrôlée et maîtrisée par l'Etat	76
1 – Les transports conventionnels, instrument privilégié de l'extension spatiale	76
a – Le rôle central joué par les autobus dans l'urbanisation de la périphérie ouest	79
b – Les transports conventionnels et la formation de la périphérie nord	83
c – Un rôle moins décisif des autobus dans l'urbanisation de la périphérie est	85
2 – L'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles	86
II – Les transports populaires dans la recomposition du territoire urbain	88
1 – Un nouveau rôle dans l'expansion et la densification de la périphérie	88
2 – Les atouts du secteur privé dans le nouveau contexte urbain	92
III – De la nécessité des transports populaires	93
1 – Les réseaux de quartier : une présence indispensable pour le bon fonctionnement des communes	93
2 – Le réseau de lignes structurantes ou intercommunales	101
a – De la nécessité des lignes structurantes ou intercommunales	102
b – Les « woro-woros » et la nouvelle structuration des lignes de desserte	104
c – le fonctionnement des lignes intercommunales	104
Conclusion	105

Chapitre 3 – Changements des principes gestionnaires	106
I – La politique de décentralisation municipale et la gestion des transports collectifs	107
1 – Le transfert de compétence dans le domaine des transports	107
2 – Les enjeux du transfert	110
II – La nécessité d’un encadrement étatique	112
1 – Le rôle d’arbitrage de l’Etat	113
a – Les visites techniques : de l’obligation au contournement de la réglementation	113
b – Les transports populaires : une profession souvent critiquée pour son comportement agressif sur les routes	116
2 – Un arbitrage compromis par la corruption	120
a – La corruption : le nerf de la guerre	121
b – L’échec des tentatives pour éradiquer la corruption	125
III – Le Programme d’ajustement sectoriel des transports en Côte d’Ivoire : le PAST-CI	128
1 – Réglementation, déréglementation, dérégulation du transport public	129
2 – La situation avant la déréglementation : le temps du monopole	131
3 – Les réformes de transports publics urbains à l’heure de la mondialisation : la question de la privatisation et de la libéralisation	141
Conclusion	143
Deuxième partie – La réponse des transports populaires à la demande de service à Abidjan	145
Chapitre 4 – Les acteurs des transports populaires	146
I – Les intervenants professionnels : comment devient-on entrepreneur ?	147
1 – la crise urbaine et l’insertion des citoyens dans l’activité de transports	147
2 – De l’autorisation syndicale à l’insertion professionnelle	153
II – Les opérateurs des transports populaires dans le jeu de régulation de l’offre des transports urbains	158
1 - Des conditions de travail, entre exploitation et débrouille	158
2 – Les déterminants des secteurs des transports populaires : l’irruption des Ivoiriens	161
Conclusion	169

Chapitre 5 – Les transports populaires : entre espace et territoire	170
I – Les formes d’inscription spatiale	171
1 – les logiques de localisation des «micro-territoires»	172
2 – Les formes d’insertion spatiale	177
a – L’insertion dans les carrefours	177
b – l’insertion à proximité des marchés	182
c – La localisation à proximité des établissements publics	184
3 – Recomposition du paysage urbain : nouvelle géographie de la ville	185
a – Des innovations de débrouillardise : le foisonnement des gares	185
b – Le pouvoir structurant des transports populaires	189
II – Les transports populaires : une insertion insidieuse dans l’espace urbain	190
1 – Les révélateurs de la demande	191
2 – La typologie de naissance des lignes	193
3 – La création des lignes dans leur contextualité : quelques exemples à Yopougon	193
a – La création des lignes intercommunales à Yopougon	193
b – L’implantation des lignes dans la Zone Industrielle	194
c - La création des lignes Abobo-Doumé – Yopougon-Gare	195
Conclusion	195
Chapitre 6 – Le paradoxe des transports non conventionnels : popularisation <i>versus</i> exclusion des classes défavorisées	197
I – Démocratisation des transports populaires	198
1 – Crise urbaine et mutations des modes de vie	198
2 – Utilisation quasi généralisée des modes de transport populaire	199
II – Eviction des couches défavorisées	201
1 – Des tarifs trop élevés	201
2 – analyse comparative des coûts	202
III – Les facteurs explicatifs	210
1 – La flambée des prix du carburant	210
2 – La stratégie de segmentation des lignes de desserte	213
3 – Exclusion des quartiers lointains	215
Conclusion	216

Troisième partie – Transports populaires : réseaux d’approvisionnement et impacts sur les espaces	218
Chapitre 7 – Les transports populaires dans la mondialisation	219
I – Un marché internationalisé	220
1 – L’importation des véhicules d’occasion : un secteur en plein expansion	220
2 – Impacts de la libéralisation des véhicules d’occasion sur les transports urbains	223
3 – les filières d’approvisionnement	224
II – Les effets des importations de véhicules d’occasion	229
1 – caractéristiques des véhicules d’occasion importés et leurs impacts sur les transports populaires	229
2 – Les risques environnementaux	235
Conclusion	240
Chapitre 8 – Impact des activités de transports populaires sur l’espace urbain	242
I – La politique de libéralisation et les dysfonctionnements de l’espace urbain	242
1 – Les effets spatiaux de la politique libérale	243
2 – L’accroissement des activités de transports populaires et le dysfonctionnement de l’espace urbain	248
II – Les limites gestionnaires des collectivités locales	253
1 – les mairies et le contrôle du jeu territorial des transports populaires	253
2 – les retombées économiques des activités de transport populaire pour les collectivités locales	257
Conclusion	259
Conclusion générale	261
Liste des sigles	267
Bibliographie	269
Table des matières	281
Table des illustrations	286

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Liste des tableaux	287
Liste des graphiques	288
Liste des cartes	289
Liste des planches	290
Liste des annexes	291

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Evolution de l’espace urbain abidjanais en hectares	46
Tableau 2 - Croissance démographique de la ville d’Abidjan (1912-1998)	53
Tableau 3 - Evolution de la population d’Abidjan de 1965 à 1998	54
Tableau 4 – Mode de déplacement des populations de Yopougon et Abobo en 1988	81
Tableau 5 – Le réseau de lignes des taxis collectifs à Yopougon	100
Tableau 6 – Evolution de la création des lignes intercommunales	102
Tableau 7 - Répartition des taux de visites selon les différentes catégories de véhicules	114
Tableau 8 – Evolution des accidents de la circulation et implication des taxis communaux et des <i>gbakas</i> à Abidjan (1999-2002)	116
Tableau 9 - Evolution des accidents de la circulation et implication des <i>gbakas</i> (1999 – 2002)	117
Tableau 10 - Evolution des accidents de la circulation et implication des « <i>woro woro</i> » à Yopougon (1999- 2002)	118
Tableau 11 - Répartition des accidents impliquant les taxis communaux par commune	119
Tableau 12 - Indice et déterminants de la petite corruption en Afrique francophone	124
Tableau 13 - Répartition des chauffeurs par secteur d’activité et par nationalité	164
Tableau 14 – Répartition des conducteurs des transports populaires par âge	168
Tableau 15 - Evolution des tarifs « <i>gbakas</i> » entre 2000 et 2005	203
Tableau 16 - Tarification de la SOTRA sur quelques lignes de desserte	204
Tableau 17 - Evolution des tarifs des taxis collectifs intercommunales	206
Tableau 18 - Tarifs pratiqués sur les principales lignes desservies à Cocody	208
Tableau 19 - Coûts d’exploitation d’un <i>woro-woro</i> (la ligne Cocody – Angré)	211
Tableau 20 – Nombre d’importateurs professionnels par dossiers traités (du 14 avril 1996 au 31 janvier 1998)	227
Tableau 21 - Répartition des véhicules par classes d’âge	230
Tableau 22 - Age du parc de « <i>gbakas</i> » à Abidjan	231
Tableau 23 – Evolution des accidents de circulation	236
Tableau 24 – Principaux polluants et leurs effets sanitaires	238
Tableau 25 – Croissance annuelle moyenne des emplois dans les secteurs d’activités à Abidjan	245

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 – Evolution démographique de la ville d'Abidjan	54
Graphique 2 – Evolution de la population par commune	55
Graphique 3 – Répartition des taux de visites techniques selon les différentes catégories des véhicules	115
Graphique 4 – Evolution des accidents de la circulation et implication des transports populaires	117
Graphique 5 – Implication des « <i>woro-woros</i> » dans les accidents de la circulation à Yopougon	118
Graphique 6 – Indice comparatif de la petite corruption dans quelques villes en Afrique francophone	124
Graphique 7 – Evolution du parc autobus de la SOTRA de 1961 à 1990	134
Graphique 8 – Décroissance du parc SOTRA à partir de 1990	134
Graphique 9 – Evolution des parts de marché entre 1988, 1998 et 2002	137
Graphique 10 – Les systèmes de financement (en %)	149
Graphique 11 – Catégories socioprofessionnelles des propriétaires (en %)	150
Graphique 12 – Les groupes d'exploitants selon leurs caractéristiques socioprofessionnelles	150
Graphique 13 – Niveau d'instruction des chauffeurs « <i>woro-woro</i> »	162
Graphique 14 – Niveau d'instruction des chauffeurs « <i>gbaka</i> »	162
Graphique 15 – Niveau d'instruction des chauffeurs (<i>gbaka</i> et <i>woro-woro</i>)	162
Graphique 16 – Répartition (en %) des chauffeurs selon leur nationalité	165
Graphique 17 – Répartition des chauffeurs « <i>gbaka</i> » par tranche d'âge	168
Graphique 18 – Répartition des chauffeurs « <i>woro-woro</i> » intracommunaux par tranche d'âge	168
Graphique 19 – Répartition des chauffeurs « <i>woro-woros</i> » intercommunaux par tranche d'âge	169
Graphique 20 – Tarifs comparatifs entre autobus et « <i>gbakas</i> »	205
Graphique 21 – Evolution des tarifs sur quelques lignes « <i>woro-woros</i> » entre 2000 et 2005	207
Graphique 22 – Répartition des PME importatrices par effectif et niveau d'activité	228
Graphique 23 – Répartition du parc « <i>woro-woro</i> » par tranche d'âge	230
Graphique 24 – Répartition du parc par âge	232
Graphique 25 – Evolution des accidents de circulation	236

LISTE DES CARTES

Carte 1 – Localisation de la zone d'étude	29
Carte 2 – Abidjan 1932	39
Carte 3 – Tache urbaine d'Abidjan en 1965	41
Carte 4 – Réseau de la SOTRA en 1969	44
Carte 5 – Etendue d'Abidjan en 1990	47
Carte 6 – Réseau de la SOTRA en 1990	49
Carte 7 – Abidjan en 2005	51
Carte 8 – Quartiers précaires à Yopougon	58
Carte 9 – Niveau du réseau viaire dans les quartiers centre : Plateau et Adjamé	68
Carte 10 – Niveau d'infrastructure viaire à Abobo	69
Carte 11 – Réseau viaire à Yopougon	69
Carte 12 – Quelques voies structurantes existantes et en projet	71
Carte 13 – La croissance explosive de Yopougon	80
Carte 14 – Réseau SOTRA à Yopougon	82
Carte 15 – Réseau SOTRA à Abobo	84
Carte 16 – Répartition des lignes de bus desservant les quartiers de Cocody	90
Carte 17 – Réseaux de transports populaires à Yopougon	97
Carte 18 – Réseaux de transports formel et populaire à Yopougon	99
Carte 19 – Réseau de lignes « <i>gbakas</i> »	103
Carte 20 – Train urbain d'Abidjan	138
Carte 21 – Localisation et hiérarchie des gares carrefours	178
Carte 22 – Localisation et hiérarchie des « marchés gares »	183
Carte 23 – Localisation et hiérarchie des nœuds des transports populaires	187
Carte 24 – Réseau de lignes « <i>woro-woro</i> » à Cocody	209
Carte 25 – Réseau de lignes en fonction des tarifs pratiqués à Cocody	209
Carte 26 – Exportations de véhicules d'occasion et de pièces détachées d'Europe et d'Asie vers l'Afrique	226
Carte 27 – Localisation des véhicules les plus vétustes sur quelques itinéraires de desserte des transports populaires	233

LISTE DES PLANCHES

- Planche 1** – Occupation anarchique de chaussées et trottoirs par les « woro-woros » à Treichville, ex gare de Bassam (photo 1) et à Cocody (photo 2). 176
- Planche 2** – Carrefour Siporex, et ses encombrements avec les « gbakas », les « woro-woros » et les coxeurs (photos 3 à 7). 180
- Planche 3** – Les taxis compteurs de la gare routière d’Abobo. 192
- Planche 4** – Occupation anarchique du trottoir par les véhicules « gbakas » et les petits commerces à Treichville et Adjamé. 251
- Planche 5** – Gares routières d’Abobo et de Yopougon (photos 14 à 18). 255

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Questionnaire adressé aux usagers	292
Annexes 2 – Questionnaire adressé aux chauffeurs	293
Annexe 3 – Questionnaire adressé aux chargeurs	294
Annexe 4 - Questionnaire adressé aux chefs de gare	294
Annexe 5 - questionnaire adressé aux propriétaires	295
Annexe 6 - Textes de loi sur la décentralisation en Côte d'Ivoire.	296
Annexes 7 - Ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres.	299
Annexes 8 - Décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports publics urbains et routiers non urbain de personnes.	304
Annexes 9 – Décret n°99-189 du 24 février 1999 portant approbation de la convention de concession à la SOTRA de l'exploitation du service public de transport collectif de personnes dans la ville d'Abidjan	308

ANNEXE 1 - QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX USAGERS

Quartier

Date de l'enquête

I – 1 Identification

1 – nom et prénom (facultatif)

2 – âge

3 – sexe M

F

4 – situation matrimoniale

5 – profession.

I – 2 Type d'habitat

1 – habitat de standing

2 – habitat économique

3 – habitat de cour

4 – habitat précaire

I – 3 Mode de déplacement

1 – « woro-woro »

3 – autobus

2 – « gbaka »

4 – bateau bus

5 – taxis

6 – véhicule personnel

7 – marche

8 – deux-roues (vélo, moto...)

I – 4 Problèmes

1 – Quels sont les problèmes de transport que vous rencontrez ?

- absence de moyens de transports

- irrégularité des moyens de transport

- l'accessibilité

- les frais de transport

- autre

2 – Quels sont les problèmes que vous vivez du fait de la proximité des gares de vos habitations ?

- bagarres

- bruit

- odeurs

- pollution

- activités de commerces

ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX CHAUFFEURS

- 1 – Nom et prénom
- 2 – L'âge
- 3 – La nationalité : ivoirienne ressortissant CEDEAO autres précisez
- 4 – Le nombre d'années de fonction
- 5 – Le statut : chauffeur chauffeur-proprétaire
- 6 – Le lieu d'habitation
- 7 – Le niveau scolaire : primaire collège lycée analphabète
- 8 – La région d'origine
- 9 – La recette journalière
- 10 – La recette journalière
- 11 – Quel est le processus de création et de localisation des gares ?
- 12 – À quel syndicat appartenez-vous ?
- 13 – Votre syndicat est-il compétent dans la gestion de vos activités ? Oui non
- 14 – Quel est le statut des terrains que vous occupez ? Municipal privé espace vert trottoir
- 15 – Y a-t-il un lien entre les acteurs autour des gares et vous ? Oui non
- 16 – Quel est l'âge de votre véhicule ?
- 17 – Etes-vous propriétaire ? Oui de combien
- 18 – Quels sont vos moyens de financement ? Banque famille votre propre économie
- 19 – Exercez-vous d'autres activités ? Oui lesquelles ? Non
- 20 – Qu'est ce qui vous a amené à faire du transport ? Manque d'emploi revenu élevé activité familiale autres précisez
- 21 – Louez-vous les véhicules ? Oui a combien ? Non
- 22 – quelles sont les périodes de forte activité dans la journée ? 6-8h 9-11h 12-14h 15-17h 18-20 21-22h
- 23 – Quels sont les principaux frais effectués ? Carburant pneumatiques pièces de rechange assurance patente vignette contrôle routier mécanique gardiennage lavage chargeur balanceur deux visite technique
- 24 – Pratiquez-vous le transport clandestin ? Oui non
- 25 – Combien êtes-vous payé ? Journallement mensuellement
- 26 – Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ? Etat des routes vétusté du parc manque de financement corruption autres précisez
- 27 – Faites-vous souvent des surcharges ? Oui non
- 28 – Quelles sont vos relations avec les autorités ? Police ministère mairie
- 29 – Combien de voyages effectuez-vous par jour ?

ANNEXE 3 – QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX CHARGEURS

- 1 – Nom et prénom
- 2 – L'âge
- 3 – La nationalité : ivoirienne ressortissant CEDEAO autres précisez
- 4 – Le nombre d'années dans la profession
- 5 – Le lieu d'habitation
- 6 – Le niveau scolaire : primaire collège lycée analphabète
- 7 – La ville d'origine
- 8 – Le gain journalier
- 9 – Comment êtes-vous rémunéré ? Journallement mensuellement
- 10 – Qui crée les gares ? Est-ce vous ? Oui non
- 11 – Appartenez-vous à un syndicat ? Oui lequel ? Non
- 12 – Existe-t-il des syndicats de chargeurs ? Oui non
- 13 – Y a-t-il un lien entre les acteurs autour des gares et vous ? Oui non
- 14 – Exercez-vous d'autres activités que celle de chargeur ? Oui lesquelles ? Non
- 15 – Qu'est-ce qui vous a amené à cette activité ?
- 16 – Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ?

ANNEXE 4 – QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX CHEFS DE GARE

- 1 – Nom et prénom
- 2 – L'âge
- 3 – La nationalité : ivoirienne ressortissant CEDEAO autres précisez
- 4 – La ville d'origine
- 5 – Combien de véhicules enregistrez-vous par jour ?
- 6 – À quelle heure quittez-vous la gare ?
- 7 – Comment gérez-vous la gare ?
- 8 – Connaissez-vous le nombre de chauffeurs de votre gare ? Oui combien non
- 9 – Connaissez-vous le nombre de chauffeurs de cette gare ? Oui combien ? Non
pourquoi ?
- 10 – Êtes-vous rémunéré ? Oui combien ? Non pourquoi
- 11 – Combien de voyages enregistrez-vous par jour ?
- 12 – Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ?

ANNEXE 5 – QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX PROPRIETAIRES

- 1 – Nom et prénom
- 2 – L'âge
- 3 – La nationalité : ivoirienne ressortissant CEDEAO autres précisez
- 4 – Le niveau scolaire : primaire collège lycée analphabète
- 5 – La région d'origine
- 6 – La recette journalière
- 7 – La profession d'origine
- 8 – Le nombre d'employés
- 9 – Etes-vous affiliés à un syndicat ? Oui non
- 10 – Quel est l'âge de votre ou vos véhicules ?
- 11 – Y a-t-il un lien entre vous et les acteurs autour des gares ? Oui non
- 12 – Etes-vous propriétaire de combien de véhicules ?
- 13 – Quels sont vos moyens de financement : banque famille votre propre économie
- 14 – Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ?

ANNEXE 6 – TEXTES DE LOI SUR LA DECENTRALISATION EN COTE D’IVOIRE

Textes de loi sur la décentralisation en Côte d'Ivoire

Lois	Date
Décentralisation	
Loi n°80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale, modifiée par les lois n° 85-578 du 29 juillet 1985 et 95-608 ainsi que la loi 95-611 du 3 août 1995	17/08/1980
Loi n° 80-1181 du 17 octobre 1980, portant régime électoral municipale	17/08/1980
Loi n° 80-1182 du 17 octobre 1980, portant statut de la ville d'Abidjan	17/08/1980
Loi n° 81-1129 du 30 décembre 1981, Portant régime financier des communes et de la ville d'Abidjan	30/12//1981
Loi n° 81-1130 du 30 décembre 1981 portant régime fiscal des communes et de la ville d'Abidjan	30/12//1981
Loi n° 85-578 du 29 juillet 1985, portant modification de la loi no 80-1180 du 17 octobre 1980, relative à l'organisation municipale	29/07/1985
Loi n° 85-582 Du 29 juillet 1985, déterminant le régime des transfert de compétences de l'Etat aux communes et à la ville d'Abidjan	29/07/1985
Loi n° 95-608 du 3 août 1995 portant modification de la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale	03/08/1995
Loi n° 95-611 du 3 août 1995 portant modification de l'article 2 de la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale	03/08/1995
Décret n° 95-941 du 13 décembre 1995 portant création de nouvelles communes.	13/12/1995
Décret n°95-942 du 13 décembre 1995 fixant le ressort territorial des nouvelles communes	13/12/1995
Décret n° 81-237 du 15 avril 1981 déterminant les modalités transitoires de préparation et d'exécution du budget des communes pour l'exercice 1981	15/04/1981
Décret n° 82-67 du 13 janvier 1982 déterminant les modalités transitoires de préparation et d'exécution du budget pour l'exercice 1982 des communes autres que celles composant la ville d'Abidjan	13/01/1982
Décret n° 82-1093 du 24 novembre 1982 portant règlement financier et comptable des communes et de la ville d'Abidjan	24/11/1984

Textes de loi sur la décentralisation en Côte d'

Lois	
Décentralisation	
Loi n°80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale, modifiée par les lois n° 85-578 du 29 juillet 1985 et 95-608 ainsi que la loi 95-611 du 3 août 1995	17
Loi n° 80-1181 du 17 octobre 1980, portant régime électoral municipale	17
Loi n° 80-1182 du 17 octobre 1980, portant statut de la ville d'Abidjan	17
Loi n° 81-1129 du 30 décembre 1981, Portant régime financier des communes et de la ville d'Abidjan	30
Loi n° 81-1130 du 30 décembre 1981 portant régime fiscal des communes et de la ville d'Abidjan	30
Loi n° 85-578 du 29 juillet 1985, portant modification de la loi no 80-1180 du 17 octobre 1980, relative à l'organisation municipale	29
Loi n° 85-582 Du 29 juillet 1985, déterminant le régime des transferts de compétences de l'Etat aux communes et à la ville d'Abidjan	29
Loi n° 95-608 du 3 août 1995 portant modification de la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale	03
Loi n° 95-611 du 3 août 1995 portant modification de l'article 2 de la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale	03
Décret n° 95-941 du 13 décembre 1995 portant création de nouvelles communes.	1
Décret n°95-942 du 13 décembre 1995 fixant le ressort territorial des nouvelles communes	1
Décret n° 81-237 du 15 avril 1981 déterminant les modalités transitoires de préparation et d'exécution du budget des communes pour l'exercice 1981	1
Décret n° 82-67 du 13 janvier 1982 déterminant les modalités transitoires de préparation et d'exécution du budget pour l'exercice 1982 des communes autres que celles composant la ville d'Abidjan	1
Décret n° 82-1093 du 24 novembre 1982 portant règlement financier et comptable des communes et de la ville d'Abidjan	2

**ANNEXE 7 – ORDONNANCE N° 2000-67 DU 9 FEVRIER 2000 DETERMANT LES PRINCIPES
FONDAMENTAUX DU REGIME DES TRANSPORTS TERRESTRES**

2000

9 février... Décret n° 2000-68 portant nomination de contrôleurs financiers.

11 février... Arrêté n° 14 MEPDCG, portant nomination de M. EZOUA Marcel, conseiller spécial au Cabinet du ministre d'Etat chargé de la Planification, du Développement et de la Coordination du Gouvernement.

11 février... Arrêté n° 16 MEPDCG, portant nomination de M. TOURE Vakamoué, chargé de Mission au Cabinet du ministre d'Etat chargé de la Planification, du Développement et de la Coordination du Gouvernement.

MINISTERE DE LA JUSTICE

1978

9 février... Décret n° 78-72 portant naturalisation de Mme COULIBALY Denise Hélène.

TEXTE PUBLIE A TITRE D'INFORMATION

2000

Concours d'entrée à l'Ecole militaire préparatoire technique (E.M.P.T.) de Bingerville 2000.

PARTIE NON OFFICIELLE

Direction de l'Enregistrement, du Timbre, du Domaine, de la Conservation foncière et du Cadastre. — Bureau d'Abidjan. — Avis de demandes d'immatriculations.

Avis et annonces.

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT

ORDONNANCE n° 2000-67 du 9 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres.

TITRE PREMIER

OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DE L'ORDONNANCE

Section 1. — *Objet de l'ordonnance*

Article premier. — La présente ordonnance a pour objet de formuler les principes fondamentaux applicables au secteur des Transports terrestres, afin que celui-ci :

— Contribue à la compétitivité des productions nationales sur les marchés intérieurs et extérieurs par une réduction des coûts et une amélioration de la qualité des services ;

— Accroisse la mobilité des personnes et des biens ;

— Contribue à la réduction de la pauvreté et accompagne la mise en œuvre de la politique nationale de développement économique.

Section 2. — *Champ d'application de l'ordonnance*

Art. 2. — A l'exclusion des autres modes de transports, qui font l'objet de lois et réglementations spécifiques, la présente ordonnance s'applique au secteur des Transports terrestres, comprenant :

— Les transports routiers intérieurs et internationaux de marchandises ;

— Les transports routiers urbains, non urbains intérieurs et internationaux de personnes ;

— Les transports ferroviaires urbains et non urbains, intérieurs et internationaux de personnes ou de marchandises.

Les différents types de transport ci-dessus visés sont réglementés par la présente ordonnance, par décret ou par les dispositions des Conventions, Protocoles et Arrangements internationaux en vigueur.

Art. 3. — Constitue une activité de Transport urbain de personnes, le transport de personnes effectué à titre de profession habituelle ou de façon occasionnelle au moyen d'un véhicule d'une capacité dépassant la limite fixée par décret et qui s'opère à l'intérieur du périmètre d'une commune, d'une ville ou d'un Groupement de Collectivités territoriales défini par décret.

Constitue une activité de Transport non urbain de personnes, le transport de personnes effectué à titre de profession habituelle ou de façon occasionnelle au moyen d'un véhicule d'une capacité dépassant la limite fixée par décret et qui sort du périmètre d'une commune, d'une ville ou d'un Groupement de Collectivité territoriale défini par décret.

Art. 4. — Relève de la réglementation du Transport routier de marchandises tout transport routier exercé à titre de profession habituelle ou de façon occasionnelle, effectué avec un véhicule d'une capacité dépassant la limite fixée par décret.

TITRE II

PRINCIPES GENERAUX APPLICABLES AUX TRANSPORTS

Section 1. — *La politique des Transports*

Art. 5. — La politique des Transports est conçue et mise en œuvre pour assurer :

— La satisfaction, dans des conditions optimales, des besoins des usagers et la facilitation de la circulation des personnes et des biens ;

— Le développement du transit international ;

— L'accès aux régions, l'expansion des échanges nationaux et internationaux, par la mise en place et l'entretien des infrastructures, l'application de la réglementation et le fonctionnement des services permettant l'utilisation des différents modes de transports dans les conditions économiques et sociales les plus performantes.

La politique des Transports tend à assurer le développement des différents modes de transports individuels et collectifs en tenant compte de leurs incidences sur l'aménagement du territoire, la sécurité de la circulation, la protection de l'environnement, le développement régional et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Art. 6. — Le service public dans le secteur des Transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des marchandises dans des conditions satisfaisantes pour les usagers, par la construction et l'entretien des infrastructures nécessaires, et par une fiscalité adéquate, adaptée et efficiente pour la Collectivité.

Les Chambres consulaires, les Organisations professionnelles, les entreprises publiques ou privées peuvent participer à la mission de service public des Transports par le financement, la mise en place et la gestion d'infrastructures, d'équipements et autres installations à l'usage des transporteurs et des autres usagers.

Art. 7. — L'offre de transport est fondée sur la libre concurrence, qui s'exerce, pour chaque type de transport, dans un cadre réglementé par décret ou, s'agissant des Transports internationaux, en application des Conventions, Protocoles et Arrangements en vigueur.

L'Etat établit les bases et applique les principes d'une concurrence loyale entre les entreprises et entre les modes de transports, notamment, par une répercussion égalitaire des coûts d'usage des infrastructures mises à la disposition des transporteurs et des autres usagers.

Art. 8. — Sauf dispositions contraires prévues par la réglementation, chaque usager est libre de transporter lui-même son personnel, ses préposés ou ses marchandises, ou de confier ce transport à l'Organisme ou à l'entreprise de son choix, habilité à exercer cette activité.

L'usager a le libre choix des moyens de transport pour ses productions ou marchandises.

Art. 9. — Les usagers ont le droit d'être informés à l'avance et dans des conditions définies par voie réglementaire sur les moyens de transport qui leur sont offerts, les modalités de leur utilisation et les tarifs applicables.

Section 2. — *Transports réglementés*

Art. 10. — Est transport public, le transport de personnes ou de marchandises effectué contre rémunération.

Le service de Transport public doit s'exercer dans des conditions satisfaisantes de sécurité, de continuité, d'adaptabilité et d'égalité.

Le transport public ne peut être exercé que par les transporteurs bénéficiant d'une autorisation de transport et préalablement inscrits au registre des Transporteurs de leur catégorie dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Les autorisations de transport et les inscriptions au registre des transporteurs sont délivrées par les autorités de l'Etat, sauf dispositions contraires prévues par la présente ordonnance. Les inscriptions peuvent être supprimées ou suspendues en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des Transports, du Travail ou de la Sécurité. Cette réglementation peut pour chaque type de transport subordonner cette inscription à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et, le cas échéant, à des conditions de garantie financière et d'honorabilité professionnelle fixées par décret.

L'inscription au registre des Transports constitue la reconnaissance officielle de la qualité de transporteur public. Cette inscription est personnelle et incessible. Les transporteurs inscrits au registre à la date d'entrée en vigueur de la présente loi conservent le bénéfice de cette inscription et feront l'objet de mesures transitoires prévues par décret.

Art. 11. — Est transport pour compte propre ou transport privé, le transport effectué par une personne publique ou privée avec un véhicule lui appartenant ou pris en location de courte durée, transportant soit son personnel ou ses préposés, soit des marchandises appartenant à l'entreprise ou vendues,

produites empruntées, louées, transformées, réparées ou façonnées par elle, le transport ne constituant que l'accessoire ou le complément de son activité.

Le transport pour compte propre est soumis à autorisation préalable dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Art. 12. — Les conditions d'accès aux emplois liés à la conduite des véhicules de transport public et de transport pour compte propre sont fixées par décret.

Section 3. — *Transports internationaux*

Art. 13. — Les Transports internationaux routiers ou ferroviaires, qu'ils soient transports publics ou pour compte propre, sont effectués en conformité avec les Conventions, Accords et Arrangements internationaux en vigueur.

Section 4. — *Contrat de Transport*

Art. 14. — Il y a contrat de Transport entre un transporteur et un client dès lors que le transporteur s'engage à transporter des voyageurs ou à enlever, déplacer et livrer une certaine quantité de marchandises moyennant un prix déterminé et dans un délai fixé d'accord parties ou dans un délai raisonnable compte tenu du transport concerné.

En l'absence de Convention écrite, ou de référence expresse à un contrat-type, les contrats-type publiés par l'autorité administrative sont applicables de plein droit.

Art. 15. — Le contrat de Transport public de marchandises doit comporter notamment des clauses précisant, d'une part la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service pour ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des marchandises transportées, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, et du destinataire, et d'autre part, le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Section 5. — *Principes de tarification*

Art. 16. — Les tarifs applicables au contrat de Transport doivent permettre d'une part aux transporteurs une couverture du coût réel du service rendu incluant une marge bénéficiaire et d'autre part, à l'usager d'avoir accès, à un coût optimal et à des conditions de sécurité satisfaisantes, à des prestations de bonne qualité.

L'Etat peut, notamment pour concilier ces deux impératifs et après consultation des instances visées à l'article 30 et dans les conditions prévues par la législation sur la concurrence, fixer des tarifs officiels auxquels il donne valeur indicative.

Les tarifs publiés par les transporteurs doivent inclure non seulement le détail des sommes dues en paiement de la prestation de transport, mais également les conditions particulières d'application.

Section 6. — *Sécurité et conditions de travail*

Art. 17. — L'Etat réglemente les conditions de travail et fixe les règles de sécurité et de contrôle technique applicables aux transports.

Dans l'exercice de ses activités, le transporteur est tenu de se conformer à la réglementation du Travail et de la Sécurité routière ou ferroviaire.

Est nulle de plein droit toute disposition contractuelle relative au délai de livraison qui est de nature à compromettre la sécurité du transport, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée de travail, du temps de conduite et des vitesses autorisées.

S'agissant des transports de marchandises, la responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Section 7. — *Obligation d'assurance*

Art. 18. — Tout propriétaire d'un véhicule affecté au transport public ou privé de personnes ou de marchandises doit souscrire un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité envers les tiers, les usagers et le personnel affecté à la conduite et à l'exploitation du véhicule.

Art. 19. — Dans le cas de Transports internationaux de voyageurs et de marchandises, il est fait obligation aux transporteurs de se conformer aux Conventions, Protocoles ou Arrangements internationaux en vigueur.

TITRE III

INTERVENTIONS DES POUVOIRS PUBLICS

Section 1. — *Rôle des pouvoirs publics*

Art. 20. — Les pouvoirs publics assurent la protection de l'intérêt général dans le cadre de la politique générale des transports, laquelle intègre les planifications sectorielles, la programmation et le contrôle de l'exécution des investissements publics, la conception des ouvrages, l'application de la réglementation et le contrôle de tutelle des services délégués.

Ils veillent en particulier à la maintenance et au développement des infrastructures routières ou ferroviaires.

Les pouvoirs publics encouragent le développement du secteur privé et la création d'entreprises aptes à améliorer la qualité et à réduire le coût du transport.

Ils vérifient la bonne diffusion aux usagers des différents types de transports des informations visées à l'article 9, en veillant notamment à la constitution de bases de données fiables. Ils soutiennent également la recherche et élaborent les comptes économiques du secteur.

Art. 21. — Les pouvoirs publics assurent le développement des relations internationales en matière de transport par voie, en particulier, de Conventions internationales et d'Accords de facilitation et de trafic. Ils définissent et réglementent le fonctionnement des Organismes nationaux qui interviennent dans leur application.

Art. 22. — Les différents types de transport, et les investissements qu'ils impliquent sont coordonnés et harmonisés de manière à satisfaire les besoins à un prix minimum pour les usagers et à un coût économique et social minimum pour la Collectivité.

Section 2. — *Mode d'exécution des missions de service public de Transport*

Art. 23. — Chaque fois que la nature des missions de service public le permet, l'exécution de ces missions est confiée soit statutairement, soit par voie de permission ou de délégation, à des sociétés, entités ou personnes privées, publiques ou d'économie mixte.

Les cahiers des Charges de ces délégations ou de ces permissions fixent des normes de performance et prévoient, sous réserve des dispositions de l'article 25 ci-après, l'équilibre financier de la gestion par le moyen des recettes d'exploitation.

Tout contrat ou Convention entre les pouvoirs publics et une personne physique ou morale de Droit public à qui est confiée l'exécution d'une mission visée par le précédent alinéa, et qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, doit être assortie, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds publics ainsi engagés ou garantis.

Section 3. — *Fiscalité des transports et prélèvements parafiscaux pour usages des infrastructures routières*

Art. 24. — Outre la collecte de ressources budgétaires, la fiscalité des transports et les prélèvements parafiscaux pour usage des infrastructures routières ont pour objectif d'encourager l'exploitation et l'entretien efficient des ouvrages et équipements du secteur et de soutenir l'investissement dans le secteur.

Des péages, des redevances spécifiques ou des taxes peuvent être perçues pour l'utilisation des infrastructures et équipements publics dans le cadre des transports, que ces infrastructures ou équipements publics soient exploités par des opérateurs publics ou par des opérateurs privés.

Les sociétés délégataires de services ou d'ouvrages publics, y compris dans le domaine public routier, sont autorisées à percevoir, auprès de leurs usagers, des redevances pour service rendu ou pour l'usage des ouvrages, conformément aux termes et aux conditions des Conventions de délégation qui les lient à l'autorité ou à la Collectivité publique concernée.

La perception des redevances est conditionnée à l'approbation par décret en Conseil des ministres de la Convention de délégation y afférente.

Des décrets pris en Conseil des ministres préciseront, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent article.

Section 4. — *Subventions*

Art. 25. — Les subventions des services de Transport constituent une exception au principe suivant lequel toutes les entreprises privées ou publiques du secteur doivent couvrir leurs coûts d'exploitation.

Les subventions ne peuvent être accordés que pour un service spécifique dont les coûts sont connus. Il faut en outre que la preuve soit faite que les recettes ne peuvent pas couvrir les coûts et que, par ailleurs, la cessation du service, faute de subvention, entraînerait des pertes économiques et sociales supérieures aux coûts de la subvention pour les finances publiques.

Tout contrat, Convention ou décision unilatérale accordant une subvention publique doit contenir, à peine de nullité, des clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds ainsi accordés.

Les pouvoirs publics, après consultation du service ou de l'entreprise bénéficiaire de la subvention, peuvent à tout moment réduire ou interrompre le versement de la subvention, ou la supprimer définitivement, si une étude semblable à celle qui a motivé la mise en place de la subvention indique que celle-ci n'est plus justifiée.

TITRE IV

INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LES TRANSPORTS

Art. 26. — Les choix relatifs aux investissements dans le secteur du Transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur la justification économique et sociale de l'investissement. Ils tiennent compte notamment des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs de développement national, de l'évolution des flux de Transports nationaux et internationaux, de l'environnement, du coût financier et plus généralement des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

Art. 27. — Les projets d'investissement visées à l'article 26 ci-dessus et les choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes.

Art. 28. — Les investissements dans le secteur du Transport peuvent faire l'objet de fonds de concours, d'avances de trésorerie, de participation au capital, de prêts ou de dons de la part de personnes publiques ou privées. Les différents bénéficiaires ou catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des ouvrages ou équipements, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelés à participer au financement en application de dispositions législatives ou réglementaires particulières.

Art. 29. — Lorsque la gestion d'un ouvrage, d'un équipement ou d'un service est individualisée et fait l'objet de recettes spécifiques, elle est menée sur la base d'un recouvrement des coûts de fonctionnement et d'entretien, de la couverture des amortissements, d'une marge éventuelle et de la constitution de réserves permettant de contribuer aux coûts ultérieurs de développement.

TITRE V
INSTITUTIONSSection 1. — *Principe d'organisation*

Art. 30. — Le secteur des Transports est géré sur la base d'une collaboration étroite entre les Administrations publiques concernées, les Organisations professionnelles, les entreprises, les Chambres consulaires et les usagers.

A cet effet, le Gouvernement met en place des Instances consultatives à compétence nationale ou régionale, regroupant les pouvoirs publics, les opérateurs de Transport, les Chambres consulaires et les usagers. Elles ont pour objet de faciliter l'information des parties et la concertation entre elles dans les différents domaines des transports terrestres. Ces instances sont créées par décret.

Section 2. — *Organisation des transports urbains de personnes*

Art. 31. — En application du principe posé à la section 1 ci-dessus, l'organisation des transports urbains de personnes dans un périmètre donné est gérée par l'Administration, les Collectivités territoriales concernées, les professionnels et les usagers.

Une autorité en charge de l'organisation des transports urbains est créée pour chaque périmètre donné, l'organisation du secteur relève de la Collectivité territoriale concernée qui associe en tant que de besoin, l'Administration, les professionnels et les usagers.

Art. 32. — S'agissant des transports publics de voyageurs dans la Ville d'Abidjan et les communes limitrophes, l'organisation, la coordination et le contrôle de l'ensemble des modes, et notamment l'inscription au registre des Transporteurs, la délivrance des autorisations, l'approbation des tarifs et la proposition de création de redevances relatives à l'exploitation des services sont assurés par un Organisme associant l'Etat, la ville et les communes concernées, les transporteurs et les usagers.

Le statut et les attributions de cet Organisme sont déterminés par décret.

TITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRACTIONS

Art. 33. — Les infractions en matière de Transport sont constatées par les officiers de Police judiciaire et les agents assermentés spécialement habilités à cet effet dans les conditions définies par décret.

Art. 34. — Les officiers de Police judiciaire et les agents visés à l'article 33 ont le droit de visiter les cargaisons et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules.

Art. 35. — Sera puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs ou de l'une ou l'autre de ces deux peines quiconque aura conduit un véhicule sans être titulaire du permis requis ou sans avoir satisfait aux conditions d'accès aux emplois liés à la conduite des véhicules de transport public et de transport pour compte propre.

Art. 36. — Sera puni d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement de deux mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

1° Exercé l'activité de transporteur public, sans être inscrit au registre des Transporteurs de sa catégorie ou effectué des transports publics sans avoir obtenu au préalable les autorisations requises ;

2° Effectué un transport pour compte propre sans autorisation préalable ou sans se conformer à la réglementation en vigueur ;

3° Irrégulièrement cédé à un tiers, tout ou partie des autorisations relatives au transport public ou pour compte propre établies à son nom ou au nom d'une personne morale pour le compte de laquelle il agit ;

4° Comme complice, participé à la réalisation des infractions prévues à l'alinéa précédent ;

5° Enfreint les prescriptions de sécurité résultant des règlements pris en application de la présente loi en ce qui concerne les divers modes de transports terrestres ;

6° A l'occasion d'un contrôle effectué par un agent régulièrement habilité, fait opposition ou communiqué sciemment des renseignements inexacts ;

7° Au cours d'une procédure de délivrance d'une inscription ou d'une autorisation telles que définies aux articles 10 et 11, donné sciemment de faux renseignements.

En cas de récidive, le tribunal pourra, en outre, prononcer la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Art. 37. — Dans les cas d'infractions prévues à l'article précédent, il pourra dans les conditions qui seront définies par décret, être procédé en tout ou partie à la radiation des inscriptions aux registres des Transporteurs ou au retrait temporaire des autorisations délivrées.

**ANNEXE 8 – DECRET 2000 – 101 DU 23 FEVRIER 2000 PORTANT ORGANISATION DES TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS ET ROUTIERS NON URBAIN DE PERSONNES**

Vu le décret n° 2000-02 du 4 janvier 2000 portant nomination des membres du Gouvernement de transition, tel que modifié et complété par le décret n° 2000-09 du 13 janvier 2000 ;

Vu le décret n° 2000-13 du 21 janvier 2000 portant attributions des membres du Gouvernement de transition ;

Vu le décret n° 66-538 du 17 novembre 1966 portant réglementation et organisation des Transports routiers ;

Vu le décret n° 2000-83 du 16 février 2000 portant organisation du ministère d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports ;

Le Conseil des ministres entendu,

DECRETE :

Article premier. — Il est créé un Comité national des Transports terrestres chargé d'aider à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des Transports terrestres. Il est consulté sur les investissements, l'organisation et le fonctionnement des Transports terrestres. Ces questions lui sont soumises par le ministre chargé des Transports.

En particulier, le Comité national des Transports terrestres est consulté sur l'ensemble des questions suivantes :

— Toute mesure visant à modifier ou améliorer la fiscalité ou le financement du secteur des Transports terrestres ou visant à modifier le financement de la construction ou l'entretien des infrastructures de Transport terrestre ;

— Les programmes d'investissements annuels et pluriannuels de l'Etat en matière d'infrastructures de Transports terrestres ;

— Les mesures réglementaires ou législatives ayant une influence sur l'activité des Transports terrestres.

Art. 2. — Le Comité national des Transports terrestres est composé des membres suivants :

— Le ministre chargé des Transports ou son représentant ;

— Un représentant de l'Administration des Transports routiers ;

— Un représentant de l'Administration des Transports ferroviaires ;

— Un représentant de l'Administration des Routes ;

— Un représentant du ministre de l'Economie et des Finances ;

— Un représentant du ministre chargé de la Planification ;

— Le directeur général de l'Agence des Transports urbains ou son représentant ;

— Le directeur de l'Office de Sécurité routière ou son représentant ;

— Le président de la Communauté portuaire d'Abidjan ou son représentant ;

— Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie ou son représentant ;

— Un représentant des exploitants de Transport ferroviaire ;

— Un représentant des Organisations de Transporteurs routiers ;

— Un représentant des Organisations de salariés des Transports terrestres ;

— Un représentant des Organisations d'usagers des Transports terrestres ;

— Un représentant des Organisations d'auxiliaires des Transports.

Art. 3. — Le Comité national des Transports terrestres se réunit une fois par an et chaque fois que la situation des Transports terrestres l'exige, sur convocation de son président. Les membres du Comité peuvent également être consultés par écrit à la demande du président. Le Comité peut faire l'objet de saisine de la part de tiers ou de ses membres. La demande doit être adressée au président.

Art. 4. — L'organisation et le fonctionnement du Comité national des Transports terrestres seront précisés par arrêté du ministre chargé des Transports.

Art. 5. — Le présent décret qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles du décret n° 66-538 du 17 novembre 1966, sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 23 février 2000.

Général GUEI Robert.

DECRET n° 2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des Transports publics urbains et routiers non urbains de personnes.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport du ministre d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports,

Vu l'acte constitutionnel n° 01/99 PR. du 27 décembre 1999 portant suspension de la Constitution et organisation provisoire des pouvoirs publics ;

Vu la Convention portant réglementation des Transports routiers inter-Etats de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, signée à Cotonou, le 29 mai 1982 ;

Vu la loi n° 63-526 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables en matière de contravention, et des textes pris pour son application ;

Vu la loi n° 63-527 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de Police de la Circulation routière ;

Vu la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale ;

Vu la loi n° 95-609 du 3 août 1995 déterminant le régime particulier des Villes ;

Vu l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres ;

Vu le décret n° 64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;

Vu le décret n° 66-538 du 17 novembre 1966 portant réglementation et harmonisation des Transports routiers ;

Vu le décret n° 2000-02 du 4 janvier 2000 portant nomination des membres du Gouvernement de transition, tel que modifié et complété par le décret n° 2000-09 du 13 janvier 2000 ;

Vu le décret n° 2000-13 du 21 janvier 2000 portant attributions des membres du Gouvernement de transition ;

Vu le décret n° 2000-83 du 16 février 2000 portant organisation du ministère d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports ;

Vu le décret n° 2000-99 du 23 février 2000 portant création de la société d'Etat dénommée « Agence des Transports urbains » (A.G.T.U.) ;

Le Conseil des ministres entendu,

DECRETE :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE PREMIER

Définitions

Article premier. — Constitue une activité de Transport public urbain de personnes le transport de personnes effectué à titre de profession habituelle au moyen d'un véhicule d'une capacité de plus de trois personnes, non compté le conducteur du véhicule, à l'intérieur d'un périmètre tel que défini à l'article 3 de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée.

On distingue parmi les Transports publics urbains de personnes :

1° Les transports en commun de personnes effectués avec un véhicule de plus de neuf places y compris le conducteur ;

2° Les transports publics de personnes pouvant transporter plus de cinq personnes et au maximum neuf personnes y compris le conducteur sont désignés sous le terme « taxis collectifs » ;

3° Les transports publics de personnes effectués au moyen de véhicules d'une capacité de cinq places y compris le conducteur sont désignés sous le terme « taxis-ville » ;

4° Les services de Taxi ;

5° Les services de Transports de personnes par voie d'eau ;

6° Les services de Transports de personnes en site propre, notamment ferroviaire.

Art. 2. — Constitue une activité de Transport public routier non urbain de personnes le Transport de personnes effectué à titre de profession habituelle au moyen d'un véhicule d'une capacité de plus de neuf personnes, y compris le conducteur du véhicule et qui sort des limites d'un périmètre tel que défini à l'article 3 de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée.

CHAPITRE 2

Domaine d'application

Art. 3. — Les dispositions des articles qui suivent s'appliquent aux Transports publics urbains de personnes, et aux services de Transport public routier non urbain de personnes. Il n'est pas applicable aux ambulances, aux voitures de pompes funèbres, et aux transports effectués dans le cadre d'une activité touristique qui sont soumis à des réglementations particulières.

TITRE II

EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR DE PERSONNES

Art. 4. — Les personnes physiques et morales qui exercent une activité de Transport public urbain de personnes ou de Transport public routier non urbain de personnes doivent être inscrits à un registre tenu par les services de l'Etat compétents en matière de Transport dans la région où se trouve leur domicile ou leur siège social.

Art. 5. — Cette inscription entraîne, dans le cas des personnes morales, l'inscription de leurs autres établissements.

Art. 6. — Dans le cas des coopératives d'entreprises de Transport public de personnes, les entreprises membres sont inscrites au registre susmentionné. La coopérative l'est également et son inscription comporte la liste des entreprises membres.

Art. 7. — L'inscription au registre est prononcée par le ministre chargé des Transports et donne lieu à la délivrance d'un certificat d'inscription ; elle est subordonnée à la remise d'un dossier dont le contenu est défini par arrêté du ministre chargé des Transports.

Art. 8. — Nonobstant les dispositions de l'article 4 du présent décret et conformément aux dispositions de l'article 32 de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée, l'inscription au registre des Transporteurs pour les opérateurs de Transports urbains de personnes dans le territoire d'activité de l'Agence des Transports urbains (AGE.T.U.) s'effectue auprès de cette Agence. La délivrance du certificat d'inscription est subordonnée aux dispositions de l'article 7 ci-dessus.

Art. 9. — Les transporteurs inscrits aux registres des Transporteurs existants à la date d'entrée en vigueur du présent décret sont réputés inscrits aux nouveaux registres des Transporteurs.

TITRE III

TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES

CHAPITRE PREMIER

Modalités d'établissement des périmètres de transports urbains

Art. 10. — En l'absence de décret définissant un périmètre de transports urbains tel que prévu aux dispositions de l'article 3 de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée, toute commune et toute ville est réputée constituer un périmètre de transports urbains.

CHAPITRE 2

Autorisations de transports pour les services de Transports urbains de personnes

Art. 11. — Pour chaque type de service de Transports urbains de personnes défini à l'article premier du présent décret, l'autorité en charge de l'organisation des Transports urbains sur le périmètre délivre des autorisations de transport suivant des modalités qu'elle définit et communique pour information au ministre chargé des Transports. La délivrance d'un document autorisant le service est obligatoire pour tout transport urbain de personnes et est subordonnée à la délivrance du certificat d'inscription au registre des Transporteurs. Ces autorisations peuvent se limiter à un itinéraire, ou porter sur l'ensemble d'un territoire. Elles sont affectées à un véhicule.

En l'absence de modalités définies par l'autorité en charge de l'organisation des transports urbains sur le périmètre, celle-ci applique des modalités définies par arrêté du ministre chargé des Transports.

TITRE IV
TRANSPORTS ROUTIERS
NON URBAINS DE PERSONNES

CHAPITRE PREMIER

Transport public routier régulier et à la demande

Art. 12. — Est Transport public régulier de personnes tout Transport public routier non urbain de personnes offert à la place et dont l'itinéraire, les points d'arrêt, la fréquence et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Est Transport public à la demande de personnes tout Transport public routier non urbain de personnes offert à la place et déterminé en partie en fonction de la demande des usagers, et dont les règles de tarification sont fixées à l'avance.

Art. 13. — Les transports définis à l'article 12 ci-dessus font l'objet d'une autorisation de transport délivrée par les services régionaux de l'Etat en charge des Transports. L'autorisation relative aux transports réguliers doit mentionner l'itinéraire desservi. L'autorisation relative aux transports à la demande doit comporter un itinéraire principal et les autres zones éventuellement desservies. Une autorisation est remise pour chaque véhicule mis en circulation par le demandeur.

Les éléments nécessaires à l'obtention d'une autorisation sont définis par un arrêté du ministre chargé des Transports.

Art. 14. — Les autorisations de transport régulier ou à la demande sont accordées pour une durée de deux ans. Elles sont incessibles et renouvelables.

CHAPITRE 2

Transport public routier occasionnel

Art. 15. — Les prestations suivantes sont soumises à autorisation, à l'exclusion de celles entrant dans le cadre des exclusions de l'article 3 ci-dessus :

— Les transports qui comportent la mise à disposition exclusive d'un groupe ou de plusieurs groupes de plus de dix personnes, non compris le ou les conducteurs d'un ou plusieurs véhicules de plus de neuf places, pour une durée déterminée ;

— Les circuits vendus à la place et ramenant, sauf dispositions particulières, les voyageurs à leur point de départ.

Ces services ne peuvent être effectués que par des transporteurs inscrits aux registres mentionnés à l'article 4 du présent décret. Le régime d'autorisation pour ces derniers sont définis par arrêté du ministre chargé des Transports.

Art. 16. — Les services de Transports routiers internationaux de voyageurs sont soumis aux dispositions de la Convention portant réglementation des Transports inter-Etats de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, signée à Cotonou, le 29 mai 1982 susvisée.

TITRE V

CONTROLE, DISPOSITIONS FINALES

Art. 17. — Le contrôle du respect par les entreprises de Transports de la réglementation sociale, des règles de sécurité et de contrôle technique mentionnés à l'article 17 de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée est exercé par les services habilités de l'Etat.

Les documents qui doivent figurer à bord des véhicules effectuant les transports de personnes visés au présent décret sont déterminés par arrêté du ministre chargé des Transports.

Les documents établis en application de la réglementation antérieurement en vigueur restent valables jusqu'à la date d'application de l'arrêté visant le second alinéa du présent article.

Art. 18. — Il est mis fin à l'inscription sur le registre lorsque cesse l'activité de Transport public de la personne physique ou morale inscrite.

En cas de refus par l'Administration de délivrer un certificat d'inscription ou une carte de transport, le demandeur peut adresser un recours à une Instance arbitrale régionale qui sera définie par arrêté du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de l'Intérieur. Cette Instance aura pour objet de proposer à l'Administration des mesures visant à régler tout différend surgissant de l'activité de Transport public routier de marchandise.

Art. 19. — Le présent décret abroge toutes les dispositions antérieures et contraires, notamment celles du décret n° 66-538 du 17 novembre 1966 susvisé.

Art. 20. — Le ministre chargé des Transports est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 23 février 2000.

Général GUEI Robert.

DECRET n° 2000-102 du 23 février 2000 portant organisation des Transports publics routiers de Marchandises.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport du ministre d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports,

Vu l'acte constitutionnel n° 01/99 PR. du 27 décembre 1999 portant suspension de la Constitution et organisation provisoire des pouvoirs publics ;

Vu la Convention portant réglementation des Transports routiers inter-Etats de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, signée à Cotonou le 29 mai 1982 ;

Vu la loi n° 63-526 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables en matière de contravention, et des textes pris pour son application ;

Vu la loi n° 63-527 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de Police de la Circulation routière ;

Vu l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres ;

Vu le décret n° 64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;

Vu le décret n° 66-538 du 17 novembre 1966 portant réglementation et harmonisation des Transports routiers ;

Vu le décret n° 2000-100 du 23 février 2000 portant création d'un Comité national des Transports terrestres ;

Vu le décret n° 2000-02 du 4 janvier 2000 portant nomination des membres du Gouvernement de transition, tel que modifié et complété par le décret n° 2000-09 du 13 janvier 2000 ;

Vu le décret n° 2000-13 du 21 janvier 2000 portant attributions des membres du Gouvernement ;

**ANNEXE 9 – DECRET N° 99 – 189 DU 24 FEVRIER 1999 PORTANT APPROBATION DE LA
CONVENTION DE CONCESSION A LA SOTRA DE L'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE
TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES DANS LA VILLE**

SDAAT

- Mlle Chaudron Berthe, 04 B.P. 997 Abidjan 04, Tél. : 41-41-72 ;
- MM. Dangui Méa, 08 B.P. 359 Abidjan 08, Tél. : 21-85-75 ou 21-39-64, immeuble Kaladj, 6 rue Gourgas, Plateau, Cell. : 05-65-01
- Djangoné-bi-Djessan Philippe, docteur d'Etat ex-Lettres (Anglais), Université de Cocody, 08 B.P. 9 105 Abidjan 08, Tél. : 43-07-00, Cell. : 05-40-19 ;
- Mme Guiro Eliane Josette, épouse Diakité, B.P. V 179 Abidjan, Tél. : 41-57-24 ;
- MM. Imboua Niava Pierre, traducteur en langue anglaise, 04 B.P. 439 Abidjan 04, Tél. : 21-03-31 ;
- Kouakou Loukou Germain, ministre des Affaires étrangères, 08 B.P. 197 Abidjan 08 ;
- Nanduillet N'Guessan Nicolas, interprète de Conférence, traducteur, 20 B.P. 422 Abidjan 20 ;
- Mme Capet Annick Josiane, épouse Bakou, chef de Service de la Traduction et de l'Interprétation au ministère des Affaires étrangères, 11 B.P. 228 Abidjan 11, Tél. : 26-62-41

2^e Expertise en langue allemande

Mlle Chaudron Berthe, traducteur, 04 B.P. 997 Abidjan 04, Tél. : 41-41-72.

3^e Expertise en langue espagnole

M. Kouakou Kouakou Germain, traducteur, 08 B.P. 197 Abidjan 08, Tél. : (225) 62-56-93/01-69-74, Fax : (225) 62-53-80.

4^e Expertise en langue italienne

Mme Grazia Scjanga, épouse Mambo, traducteur, 04 B.P. 945 Abidjan 04, Tél. : 42-75-29.

5^e Expertise en langue russe

M. Diomanzé Gba Prosper, traducteur, 01 B.P. 6 923 Abidjan 01, Tél. : 23-37-45 et 44-57-34.

6^e Expertise en langue portugaise

Mlle Dos Santos Maria José, traducteur, 01 B.P. 3 820 Abidjan 01, Tél./Fax : 44-12-15.

XXI. — TRAVAUX PUBLICS

1^{er} Expertise en Travaux publics

M. Bamba Moussa, 01 B.P. 237 Abidjan 01, Tél. : 44-34-14 ou 21-11-49.

2^e Expertise en produits pétroliers

M. Cocauthrey Abla Kouakou Alaïa, ingénieur ENSPM, 08 B.P. 934 Abidjan 08, société AEP-CI, 17 B.P. 531 Abidjan 17, Tél. : (225) 22-77-07, Fax : (225) 22-76-19, immeuble Alpha 2000, 5^e étage.

Art. 2. — Les Premiers Présidents et les procureurs généraux près les Cours d'Appel sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 30 mars 1999.

KOUAKOU Brou Jean.

**MINISTÈRE DE LA PLANIFICATION
ET DE LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT**

DECRET n° 99-221 du 10 mars 1999 portant nomination de M. Kra Koffi, en qualité de directeur des Affaires administratives et financières au ministère de la Planification et de la Programmation du Développement.

LE PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du ministre de l'Economie et des Finances et du ministre de la Planification et de la Programmation Développement,

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 63-163 du 11 avril 1963 portant institution d'une indemnité représentative de frais en faveur des fonctionnaires agents occupant certains emplois, tel que modifié par le décret n° 81-642 du 5 août 1981 ;

Vu le décret n° 98-445 du 1^{er} août 1998 portant modalités de nomination et attributions des directeurs des Affaires administratives financières, en qualité d'ordonnateurs délégués ;

Vu le décret n° 98 PR. 05 du 11 août 1998 modifiant le décret n° 96 PR. 02 du 26 janvier 1996 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 98 PR. 06 du 1^{er} octobre 1998 portant attribution des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 98-685 du 25 novembre 1998 portant organisation du ministère de la Planification et de la Programmation du Développement ;

Vu les nécessités de service.

DECRETE :

Article premier. — M. Kra Koffi, ingénieur économiste 119 514-L. de classe principale, est nommé directeur des Affaires administratives et financières au ministère de la Planification et de la Programmation du Développement.

Art. 2. — L'intéressé aura droit aux indemnités et avantages prévus par les textes en vigueur.

Art. 3. — Le ministre de l'Economie et des Finances et le ministre de la Planification et de la Programmation Développement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 10 mars 1999.

Henri Konan BEDIE.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DÉCRET n° 99-189 du 24 février 1999 portant approbation de la Convention de concession à la SOTRA de l'exploitation du service public de transport collectif de personnes dans la Ville d'Abidjan.

LE PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du ministre des Transports et du ministre de l'Economie et des Finances,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 59-249 du 31 décembre 1959 relative aux lois de finances, ensemble des textes subséquents ;

Vu la loi n° 97-520 du 4 septembre 1997 portant participation ancienne publique ;

Vu le décret n° 96 PR. 02 du 26 janvier 1996 portant nomination des membres du Gouvernement tel que modifié par le décret n° 98 PR. 05 du 11 août 1998 ;

Vu le décret n° 98 PR. 06 du 1^{er} octobre 1998 portant attributions des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 98-631 du 11 novembre 1998 portant approbation de la Convention de concession à un opérateur privé des services de transports publics dans les communes d'Abobo et de Yopougon de l'Etat de Côte d'Ivoire et de la Société des Transports Abidjanais (SOTU) ;

Vu la Convention de concession pour l'exploitation du service public de transports collectifs de personnes dans la Ville d'Abidjan entre l'Etat de Côte d'Ivoire et la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) née le 11 novembre 1998 ;

Le Conseil des ministres entendu,

DECRETE :

Article premier. — Est approuvée, la Convention conclue le 11 novembre 1998 entre l'Etat de Côte d'Ivoire et la Société des Transports Abidjanais dite SOTRA, portant concession pour l'exploitation du service public de transport collectif des personnes dans la Ville d'Abidjan.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires aux dispositions du présent décret.

Art. 3. — Le ministre des Transports et le ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 24 février 1999.

Henri Kouao BEDIE.

MINISTRE DE L'ENERGIE.

ARRETE n° 01 ME. CAB. du 11 janvier 1999 portant nomination de M. Koffi Yéboou, chargé de Mission.

MINISTRE DE L'ENERGIE,

Vu le décret n° 78-286 du 25 mars 1978 instituant des indemnités forfaitaires de certains membres des Cabinets ministériels ;

Vu le décret n° 90-1593 du 12 décembre 1990 fixant la composition des Cabinets ministériels ;

Vu le décret n° 96 PR. 02 du 26 janvier 1996 portant nomination des membres du Gouvernement tel que modifié par les décrets n° 96 PR. 10 du 10 août 1996, 97 PR. 08 du 10 décembre 1997, R. 01 du 6 mars 1998 et 98 PR. 05 du 11 août 1998 ;

Vu le décret n° 98 PR. 06 du 1^{er} octobre 1998 portant attributions des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 98-633 du 11 novembre 1998 portant organisation du ministère de l'Energie,

ARRETE :

Article premier. — M. Koffi Yéboou, diplômé de Southeastern University de Washington D.C. (Master en Administration des affaires et de Santé publique), est nommé chargé de Mission au ministère de l'Energie.

Art. 2. — L'intéressé bénéficiera des avantages et indemnités prévus par la réglementation en vigueur.

Art. 3. — Toutes dispositions antérieures et contraires à celles du présent arrêté sont abrogées.

Art. 4. — Le présent arrêté, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 11 janvier 1999.

Safiatou BA-NDAW.

ARRETE n° 05 ME. du 12 mars 1999 portant modification de la composition et des prérogatives du Groupe Projet Energie.

LE MINISTRE DE L'ENERGIE,

Vu le décret n° 96 PR. 02 du 26 janvier 1996 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 96-179 du 1^{er} mars 1996 portant attributions des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 96-244 du 13 mars 1996 portant organisation du ministère de l'Energie ;

Vu l'arrêté n° 28 ME. du 15 janvier 1995 du ministre des Mines et de l'Energie portant création du Groupe Projet Energie Côte d'Ivoire Banque mondiale ;

Vu l'arrêté n° 81 ME. du 19 juin 1995 du ministre des Mines et de l'Energie portant modification des missions du Groupe Projet Energie Côte d'Ivoire Banque mondiale et de l'arrêté n° 28 ME. du 15 janvier 1995 ;

ARRETE :

Article premier. — Le Groupe Projet Energie créé par l'arrêté n° 28 ME. du 15 janvier 1995 du ministre des Mines et de l'Energie, est reconduit dans ses fonctions et ses missions.

Art. 2. — La nouvelle composition du Groupe Projet Energie est la suivante :

- Cinq représentants du ministère de l'Energie ;
- Deux représentants du Bureau national d'Etudes techniques pour le Développement (B.N.E.T.D.) ;
- Un représentant de la Compagnie ivoirienne d'Electricité (C.I.E.) (à titre consultatif).

Les fonctions de président et de vice-président du Groupe sont exercées par deux représentants du ministère de l'Energie.

Art. 3. — Le Groupe Projet Energie constitue le bureau du projet conformément à l'Accord de crédit de Développement n° 2754 IVC entre la République de Côte d'Ivoire et l'Association internationale de Développement en date du 11 juillet 1995 ;

En particulier et en conformité avec le manuel d'exécution du projet, le Groupe Projet Energie est chargé du contrôle de la liquidation des dépenses et l'instruction des demandes de réapprovisionnement des comptes du projet.

Art. 4. — La liste des membres du Groupe Projet est la suivante :

Ministère de l'Energie

- MM.** Achi Patrick, *président* ;
Tanoé Bilé, *vice-président* ;
N'Dri Bertin, *membre* ;
Kouamé Honoré, *membre* ;
Akroman Gnamien, *membre*.