



HAL
open science

Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

Youssef Meite

► **To cite this version:**

Youssef Meite. Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Sociologie. Université de Strasbourg, 2014. Français. NNT : 2014STRAG009 . tel-01140115

HAL Id: tel-01140115

<https://theses.hal.science/tel-01140115v1>

Submitted on 7 Apr 2015

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.

Ecole doctorale 519: Sciences sociales et humaines, perspectives européennes

Unité de recherche : SAGE : Société, Acteurs, Gouvernement en Europe

Thèse présentée par

Youssef MEITE

Soutenue publiquement le 06 mars 2014

pour obtenir le grade de : Docteur de l'Université de Strasbourg
Discipline : Sociologie

<p>GOVERNANCE DU TRANSPORT URBAIN ET MOBILITE DURABLE DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)</p>

THÈSE dirigée par :

Madame STOESSEL-RITZ Josiane

Maître de Conférences HDR en Sociologie
Université Haute Alsace- Mulhouse

Codirecteur de thèse

Monsieur RIGAR Sidi Mohamed

Professeur en Sciences de Gestion
Université Cadi Ayyad Marrakech

RAPPORTEURS :

M. BLANC Maurice

Professeur émérite en Sociologie,
Université de Strasbourg

M. GALLORO Piero-D.

Maître de Conférences HDR en Sociologie
Université de Lorraine UFR SHS-Metz

M. MARCHAL Hervé

Maître de Conférences HDR en Sociologie,
Université de Lorraine-Nancy

MEMBRE DU JURY :

M. PIERMAY Jean-Luc

Professeur émérite de Géographie,
Université de Strasbourg

DEDICACE

Cette thèse est dédiée spécialement ma grand-sœur Fatou MEITE de Bercy. Elle a été et demeure toujours la principale source de soutien pour moi depuis mon enfance jusqu'aujourd'hui.

J'ai une pensée à l'endroit de mon père et à ma mère qui ne sont plus de ce monde.
Avec émotion que je tiens à leur rendre hommage.

REMERCIEMENTS

J'exprime mes remerciements aux personnes et aux institutions qui m'ont guidé pour mener ce travail à son terme. Sans elles, il n'aurait certainement pas pu aboutir. Je souhaite tout d'abord remercier ma Directrice de thèse Madame Josiane STOESSEL-RITZ (HDR) et mon Co-directeur de thèse, le Professeur Sidi Mohamed RIGAR pour avoir permis la réalisation de ce travail dans un climat de confiance particulièrement agréable.

Madame Josiane STOESSEL-RITZ m'a soutenu et encadré, m'invitant sans cesse à la réflexion par ses remarques avisées. Malgré ses lourdes charges, elle a toujours su prendre le temps de me recevoir, de m'écouter et de discuter de l'orientation scientifique à donner à ce travail. Sa disponibilité pour dissiper mes doutes et partager à la fois mes craintes et mes angoisses ont été des atouts indispensables à l'aboutissement de cette étude. Je suis seul à pouvoir réaliser combien le soutien qu'elle m'a assuré, et les excellentes conditions de recherche qu'elle m'a fournies ont contribué à l'achèvement de ce travail. Qu'elle en soit remerciée également.

Toute ma reconnaissance et ma gratitude vont à l'endroit du Professeur Sidi Mohamed RIGAR pour la pleine confiance qu'il m'a accordée et pour avoir cru en mes capacités dès le début. Il m'a toujours prodigué de précieux conseils, m'a témoigné sa patience et sa disponibilité pour diriger ce travail. Son soutien, son encadrement et son implication personnelle à toutes les étapes de ce travail ont été d'un apport considérable. Toutes les démarches qu'il a dû consentir à faire et l'amitié qu'il m'a témoignée vont au-delà du rôle d'encadrant. Qu'il en soit remercié. Je ne saurais trouver les mots justes pour exprimer à tous les deux toute ma reconnaissance et ma gratitude.

Ce travail doit beaucoup à la richesse et l'intensité des échanges avec le Professeur émérite Maurice BLANC. Ses critiques avisées et ses commentaires ont beaucoup contribué à son amélioration. J'ai pu également échanger avec un grand nombre d'enseignants de différentes disciplines scientifiques. Les remarques, conseils et critiques formulés lors de ces discussions ont été particulièrement enrichissants et ont grandement participé au développement de mes réflexions. Qu'ils trouvent ici l'expression de toute ma gratitude.

Ces années de thèse ont constitué une très belle expérience notamment en terme d'échange et de relations humaines, tant à Marrakech qu'à Mulhouse. En souhaitant que cette collaboration puisse se prolonger bien au-delà de cette thèse.

J'exprime ma profonde gratitude à l'ensemble des membres du jury de ma thèse pour avoir accepté de prendre le temps d'évaluer ce travail. Je remercie les rapporteurs pour la rapidité avec laquelle ils ont lu mon manuscrit et l'intérêt qu'ils lui ont porté.

Je voudrais ici remercier monsieur le Directeur de l'AGETU d'avoir accepté de m'ouvrir les portes de son institution. Je remercie spécifiquement Monsieur Yao Godefroy KONAN (Directeur des Etudes et de la Prospective de l'AGETU) pour tous les entretiens accordés et toute la documentation qu'il m'a fournie. J'espère leur avoir été fidèle.

J'ai une pensée particulière pour mes frères et sœur en Côte d'Ivoire, en France et aux Etats-Unis et à toute ma grande famille : ils ont placé un grand espoir en moi. Je les remercie de leurs soutiens et de leur confiance.

Je demande enfin à toutes les personnes sollicitées dans le cadre de ce travail de trouver ici l'expression de ma profonde gratitude.

A tous, j'adresse mes très chaleureux remerciements.

SOMMAIRE

Avant propos.....	10
Introduction générale.....	13

PREMIERE PARTIE :

GOVERNANCE ET MOBILITE URBAINE A ABIDJAN ET EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE.....	21
--	-----------

CHAPITRE 1 : PRESENTATION DES PROBLEMES DES TRANSPORTS URBAINS EN AFRIQUE ET A ABIDJAN.	23
---	----

1- Les caractéristiques majeures des transports urbains en Afrique subsaharienne.....	24
2- Gouvernance de la mobilité urbaine en Afrique subsaharienne : Insuffisance, fragmentation institutionnelle et réglementaire.....	34
3- Quel rapprochement entre les pays du Maghreb et ceux d’Afrique subsaharienne en matière de mobilité urbaine?.....	35
4- La question du développement durable (DD) en Afrique subsaharienne.....	37

CHAPITRE 2: GOUVERNANCE DE LA MOBILITE DURABLE : APPROCHE CONCEPTUELLE.....	41
--	----

1- La notion de mobilité	43
2- De la mobilité à la mobilité durable : Concepts et enjeux.....	49
3- la gouvernance de la mobilité urbaine.....	56

CHAPITRE 3 : OBJET DE LA RECHERCHE ET METHODOLOGIE.....	63
---	----

1. La construction de la problématique.....	64
2- La construction du cadre méthodologique.....	88
3- Analyse du contenu des entretiens.....	97
4- Conclusion : Difficulté et conditions de recherche.....	98

DEUXIEME PARTIE

TRANSPORT URBAIN A ABIDJAN: ACTEURS ET ORGANISATION.....	101
---	------------

CHAPITRE 4 : LES ACTEURS DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN : ANALYSE DE L’OFFRE DE TRANSPORT URBAIN.....	103
--	-----

1-	Identification des parties prenantes au transport urbain à Abidjan.....	104
2-	les parties prenantes opérationnelles : Cohabitation entre l’entreprise publique et une multitude d’unités privées artisanales dans l’offre de transports urbains.....	111
3.	Tableaux de synthèse de l’offre de mobilité urbaine à Abidjan.....	136

CHAPITRE 5 : LA REGULATION OFFICIELLE : BICEPHALISME DANS LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN.....138

1-	Les acteurs institutionnels de la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan.....	139
2-	Organigramme de la régulation officielle de la mobilité urbaine à Abidjan : autorité et légitimité des acteurs de la gouvernance.....	149
3-	Les sources de conflits de compétence dans la régulation officielle.....	153
4-	Les acteurs et le système de régulation.....	155
5-	l’Etat dans son rôle de négociateur.....	161
6-	L’analyse des facteurs de blocage organisationnel:.....	165

TROISIEME PARTIE

DE LA MOBILITE A LA MOBILITE DURABLE.....171

CHAPITRE 6 : LA REGULATION SYNDICALE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN.....173

1-	Le système de la régulation syndicale.....	174
2-	Les transactions entre propriétaires et chauffeurs.....	187
3-	Transactions entre les forces de l’ordre et les opérateurs artisanaux : la pratique de la corruption.....	190
4-	Les conséquences de la régulation syndicale et du dysfonctionnement de la régulation formelle.....	197
5-	Coûts et manques à gagner pour toute la collectivité.....	208

CHAPITRE 7 : CONDITIONS A LA DURABILITE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN213

1-	Evaluation de la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan.....	214
2-	Les obstacles à la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan.....	217
3-	Contribution sociale du transport artisanal dans le district d’Abidjan.....	227

4- Quelles démarches pour la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan ?.....	230
5- Quelle gouvernance de la mobilité urbaine durable à Abidjan ?.....	235
CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES.....	242
BIBLIOGRAPHIE.....	257
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	269
LISTE DES ANNEXES.....	272

LEXIQUE

AGERROUTE : l'Agence de Gestion des Routes

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain

BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux

BIT : Bureau International du Travail

BNETD : Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CI-PAST : Programme d'Ajustement et d'Investissement du Secteur des Transports

CODATU : Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbain

DGI : Direction Générale des Impôts

DGTTC : La Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation

FER : Fonds d'Entretien Routier

F CFA : Franc de la Communauté Financière Africaine (1 € = 655,957 F CFA
1 MAD = 68,91 F CFA)

FMI : Fond Monétaire International

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

PNUD : Programme de Nations Unies pour le Développement

PTU : périmètre des transports urbains

PDU : Plans de Déplacements Urbains

PVD : Pays en Voie de Développement

SICTA : Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobile et Industriel

SITRASS : Solidarité Internationale sur les Transports et Recherche en Afrique Sub-Saharienne

SONATT : Société Nationale des Transports Terrestres

SOTRA – Société de Transport Abidjanais

SOTU : Société des Transports Urbains

SNTMVCI – Syndicat National de Marchandises et Voyageurs de Côte d’Ivoire

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

TPA : Théorie Positive de l’Agence

TTU : Taxe de Transport Urbain

AVANT PROPOS

En 2010, notre projet de thèse s'inscrivait exclusivement dans un champ disciplinaire des sciences de gestion dans lequel il était question d'étudier les stratégies de développement durable des entreprises dans les pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest africaine (UEMOA)¹. Ce sujet, tel que posé et formulé, présentait un caractère généraliste dont le champ d'investigation trop large, se heurtait à la disponibilité des données et à l'accès aux sources d'informations. Plusieurs obstacles sont apparus dès le début dont le premier était lié à l'information. Les données des sociétés cotées en bourses et disponibles restent très sommaires et ne permettent pas de porter un jugement sur leurs contenus. Pour la plupart, ces sociétés (commerciales et de services) de l'UEMOA ne disposent pas de moyens de communication librement accessibles au public (comme par exemple un site internet) où nous pourrions avoir des informations sur leurs activités, les stratégies, les rapports de gestions etc. Le second élément d'obstacle est un problème d'accès à ces entreprises dont le siège social situé dans différents pays de la zone constitue une source supplémentaire de difficultés pour entrer en contact avec elles. Ces entreprises ne constituent pas un ensemble homogène, elles sont également issues de différents secteurs d'activités : de la grande distribution, à l'agro-industrielle en passant par les mines et l'énergie, voire les secteurs des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Mener une étude exhaustive sur les stratégies de ces entreprises, s'avère très délicate en pratique et présentait une portée scientifique limitée, car chaque entreprise est en elle-même un cas d'étude. Chacune est issue d'une culture différente (pays différents avec ces spécificités macro-économiques, sociales, culturelles et environnementales) même si les règles communautaires en terme comptable, fiscale, sociale et financière sont les mêmes².

Ces entreprises étant très hétérogènes, il s'avérait complexe et peu pertinent d'interroger le développement durable dans des secteurs et des contextes si différents. Car,

¹ L'UEMOA est une organisation internationale sous-régionale créée en 1994, ayant son siège à Ouagadougou (Burkina Faso) et regroupant 8 Etats Ouest-Africains : Bénin -Burkina Faso-Côte d'Ivoire- Guinée Bissau- Mali-Niger- Sénégal Togo. Voir le site de l'organisation : <http://www.uemoa.int/Pages/Home.aspx>. Ces pays ont une monnaie (franc CFA) et une banque centrale commune (la banque centrale des états de l'Afrique de l'ouest- BCEAO dont le siège est à Dakar au Sénégal). Elles partagent également une place financière commune qui est la bourse régionale des valeurs mobilières d'Abidjan- BRVM : <http://www.brvm.org/>

²Ces pays ont en commun, l'usage d'un seul cadre juridique du droit des affaires qui est l'OHADA, l'organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires. <http://www.ohada.com/>

faut-il le rappeler, l'opérationnalisation du développement durable varie selon les secteurs d'activité et les contextes socio-économiques et culturels. Au-delà des difficultés d'ordre pratique pour mener cette recherche, l'objectif de produire une connaissance scientifique approfondie serait difficilement réalisable car notre recherche risquait de produire une connaissance trop vaste, sur un échantillon de quelques entreprises du tissu productif de huit pays et sans viser un secteur identifié.

Ce projet initial a donc subi au fil du temps, quelques modifications : reformulation du titre et un approfondissement de la problématique de recherche. Ceci, grâce aux conseils et recommandations, d'une part de Monsieur le Pr Sidi Mohamed RIGAR de l'Université Cadi Ayyad³. Et d'autre part, de Mme Josiane STOESEL-RITZ (HDR) de l'Université Haute Alsace Mulhouse⁴.

En effet, nous avons participé en juin 2010 au colloque international sur le thème « *développement durable, communautés et société* » organisé par l'Université Haute Alsace à Mulhouse (France), du 16 au 18 juin 2010, qui a donné un nouveau virage à notre projet de recherche. Nous y avons présenté une communication sur la problématique du développement durable dans les transports urbains collectifs à Abidjan. Les échanges avec les participants, les remarques du comité de lecture d'une part et les débats lors des ateliers d'autre part, nous ont permis de nous orienter vers l'application des principes du développement durable dans le transport urbain en Afrique subsaharienne et particulièrement à Abidjan-Côte d'Ivoire. Avec cette nouvelle perspective, le projet de recherche a pu s'inscrire dans un cadre plus précis, à l'appui de questions de recherche qui répondent à des préoccupations de développement durable dans le transport urbain à Abidjan. La question du développement durable occupe aujourd'hui une place majeure dans les débats sur le développement au point d'apparaître comme une notion incontournable, sinon vitale en particulier en Afrique subsaharienne, la majorité de ces pays s'efforce d'intégrer le développement durable dans leurs stratégies de développement dans un contexte de pauvreté grandissante et de pression démographique galopante.

Dans le contexte actuel, le transport urbain en Afrique subsaharienne est dominé par les transports informels et les problèmes qu'ils engendrent: absence de régulation officielle, pollution, insécurité routière, congestion des trafics, etc. Ces problèmes étant toujours

³ Du Groupe de Recherche en Management et Ingénierie de Développement GREMID, et d'autres enseignants des sciences de gestion lors des ateliers organisés par l'Université

⁴ Du laboratoire SAGE (Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe) de l'Université de Strasbourg et les professeurs de la MISHA (Maison Interuniversitaire des Sciences de l'Homme – Alsace)

d'actualité dans toutes les grandes villes, ce secteur présente un intérêt majeur car la question du transport dans cette région, particulièrement en Côte d'Ivoire demeure l'une des préoccupations au regard des trois piliers du développement durable à savoir, le social, l'économique et l'environnemental. La maîtrise du secteur des transports constitue un enjeu stratégique pour les autorités publiques interpellées par les défis de gouvernance institutionnelle d'une part et les défis de justice sociale et territoriale d'autre part. Les systèmes de transport dans les grandes agglomérations urbaines comme Abidjan regroupent une diversité d'acteurs : l'Etat, les collectivités locales et les entreprises qui doivent résoudre de redoutables problèmes pour tenter d'approcher un objectif de développement durable auquel ils aspirent.

Ces différentes évolutions ont contribué à la construction de notre propre vision et à la formulation d'une problématique intégrant la question du développement durable dans la compréhension du fonctionnement et la stratégie des acteurs du transport urbain à Abidjan, une phase essentielle pour la construction et l'élaboration de notre travail de recherche scientifique.

Ce travail s'intéressera d'une part, aux différentes transactions entre acteurs dans le cadre des systèmes de régulation et d'autre part, à la gestion des entreprises de transport urbain, que celles-ci soient publiques ou privées (artisanales) tout en donnant la priorité à la dimension sociale de la mobilité durable.

INTRODUCTION GENERALE

1- Choix du sujet et du contexte : Systèmes de transports urbain en Afrique subsaharienne

Le continent africain a dépassé le milliard d'habitants et dans moins d'une décennie (à l'horizon 2020) plus de 60% des habitants résideront en milieu urbain (ONU Habitat 2010)⁵. Dans ce contexte d'urbanisation rapide très souvent non maîtrisée et ses conséquences telles que l'étalement urbain ou encore, l'extension de la pauvreté urbaine, l'offre publique des services sociaux de base dans les grandes agglomérations en Afrique (particulièrement dans la zone subsaharienne) est loin d'être satisfaisante. Cette urbanisation s'accompagne d'un étalement urbain qui se traduit par une augmentation des besoins de mobilité et un allongement des distances de déplacement. Cette situation pose la question de la mobilité urbaine au centre des préoccupations actuelles en matière de politique de développement et particulièrement des politiques urbaines. Elle soulève également des défis à relever dans l'organisation efficace et le développement des transports publics urbains. Malheureusement, à part quelques exceptions, on note une faiblesse voire une absence de cadre institutionnel et réglementaire régissant les transports urbains dans la plupart de ces pays offrant un fonctionnement efficient des systèmes de transport public. Dans ces pays, la multiplicité des acteurs et des niveaux différents d'intervention (national et local) crée des chevauchements de responsabilités ou des vides organisationnels. La cohabitation de plusieurs modes et types d'exploitation (artisanal/professionnel; formel/informel, etc.) ne répondant pas aux mêmes critères réglementaires entraînent une désorganisation du marché des déplacements, une dégradation de la qualité de service et une concurrence déloyale entre les exploitants et ceci en dehors de toute intervention de l'autorité publique. A cela il faut ajouter la dégradation des infrastructures routières et la vétusté des parcs automobiles. La mauvaise utilisation de l'espace public où les piétons et les véhicules en circulation se partagent la chaussée et les trottoirs, favorisant l'insécurité routière⁶ à cause du non respect du code de la route. Une des principales conséquences de cette situation est la congestion du trafic malgré un taux de

⁵ Rapport 2010 sur l'Etat des Villes Africaines : « Gouvernance, inégalité et marchés fonciers » C'est en 2009 que l'Afrique a dépassé le seuil du milliard d'habitants, dont 395 millions (soit quelque 40 %) vivaient alors en ville. En 2040, cette population urbaine va atteindre 1,23 milliard l'année 2050 sera la date à laquelle 60% des Africains vivront en ville

⁶ L'Afrique tient le taux de mortalité routière le plus important au monde : 24,1 personnes tuées pour 100 000 habitants (OMS, mars 2013).

motorisation très faible dans ces pays⁷. Compte tenu de cette désorganisation, avec le développement et l'étalement urbain mal maîtrisé, les transports populaires (encore appelés informels ou artisanaux) qui échappent à tout contrôle, se sont développés et répondent à une demande non satisfaite par le secteur conventionnel ou formel. Actuellement, ces transports populaires sont les plus utilisés en dépit de la mauvaise qualité des services fournis. Cette dichotomie entre économie formelle et économie informelle est une réalité qui constitue l'un des principaux problèmes actuels des centres urbains subsahariens.

Au vu de toutes les difficultés de mobilité dans les grands centres urbains, le rôle important accordé au transport s'est considérablement renforcé ces dernières années dans les politiques nationales et urbaines d'autant plus qu'un système de transport performant est une condition *sine qua non* du développement économique et social de ces pays. Mais les transports ne peuvent et ne doivent être examinés sous le seul angle économique. L'analyse économique et son éclairage sont indispensables, mais l'essence du phénomène requiert des approches différentes (Haeringer, 1980). D'autres enjeux notamment sociaux (le droit aux transports, son accessibilité à toutes les couches sociales...), spatiaux (consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports, etc.), environnementaux (bruit, pollution, sécurité) (Merlin, 1991) sont aussi importants et méritent d'être analysés. Donc, 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. La richesse actuelle des travaux sur la mobilité urbaine signifie qu'elle est devenue une des grandes préoccupations aujourd'hui dans les politiques de développement urbains mais aussi un domaine de recherche active dans plusieurs disciplines (sciences politiques, sciences géographiques, sciences sociologiques, sciences économiques etc.).

Explorer les voies par lesquelles le système de transports urbain peut répondre durablement aux besoins de mobilité en Afrique subsaharienne nous paraît nécessaire et donne toute son importance à cette recherche qui s'appuie sur une étude de cas afin de mieux appréhender la problématique générale : ce cas est celui du district d'Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire. En plus de sa particularité, le secteur du transport urbain

⁷ Etant donné le faible niveau de ressources, l'équipement des ménages en voitures est faible : les taux de motorisation sont les plus faibles en Afrique subsaharienne, autour de 30 à 40 véhicules pour 1 000 habitants, alors qu'ils approchent ou dépassent le seuil de 100 dans les villes du Maghreb dont la dynamique d'équipement automobile des ménages est forte depuis la fin des années 90.

d'Abidjan nous semble très pertinent d'autant plus qu'il illustre dans ces grandes lignes la situation générale dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne.

2- Les caractéristiques et enjeux des transports urbains à Abidjan

Porter un regard sur Abidjan permet non seulement de comprendre les caractéristiques propres à celle-ci, mais c'est aussi un exemple particulièrement révélateur des problèmes structurels communs que soulève la « question de la mobilité urbaine africaine ». Place forte de l'économie et de la politique ivoirienne depuis les années d'indépendance en 1960 jusqu'au début de la décennie 1980⁸, elle avait acquis une renommée internationale véhiculée par une image de ville moderne. Cette situation est loin d'être le cas aujourd'hui. En effet, suite aux troubles politico-militaires⁹ qui ont ébranlé la Côte d'Ivoire, la capitale économique ivoirienne, à l'image du pays tout entier connaît une certaine instabilité caractérisée par des problèmes d'urbanisation incontrôlée et de pollution excessive. Ces crises politico-militaires répétitives ont amplifié les difficultés déjà existantes dans le transport urbain à Abidjan et les programmes adoptés depuis plus d'une décennie ont eu du mal à être appliqués. Les difficultés de déplacement de sa population sont donc accentuées, les plus pauvres étant marginalisés dans les quartiers précaires peu desservis renforçant les écarts sociaux. Le manque d'infrastructures et l'état actuel des routes ne répondent plus au parc automobile en constante croissance, et même s'il y a une grande diversité de moyens de transport, la mobilité à Abidjan demeure un réel problème.

Nous relevons les principaux dysfonctionnements suivants :

- Hausse constante de la demande de transport suite à la forte poussée démographique urbaine ;

⁸ De l'indépendance en 1960 aux années 1980, le pays a connu ce qu'on a appelé le "Miracle Ivoirien". Pour désigner une certaine forme de stabilité politique et économique grâce à l'exportation de matières premières comme le café et le cacao et une industrialisation rapide. Mais la crise économique des années 90 marquée par la chute des prix des matières premières à eu raison de ces années de prospérité.

⁹ Le pays a connu son premier coup d'Etat de son histoire en 1999, puis quelques tentatives de renversement du pouvoir politiques en place ont eu lieu. C'est en 2002 qu'une rébellion armée va se déclencher et qui durera près de 10 ans (jusqu'en 2011), coupant le pays en deux zones, l'une située au sud et contrôlée par le pouvoir central et l'autre, situé au nord et contrôlée par la rébellion. Une zone de démarcation sépare les deux belligérants au centre du pays et supervisé par les forces des nations unis avec à leur tête l'armée française. En 2011, les élections présidentielles ont mis fin à cette crise. Mais le contentieux né de ces élections avait encore plongé le pays dans un conflit qui a duré quatre mois et a fait officiellement plus de 3000 morts

- offre de transport public très insuffisante de la Société des Transports Abidjanais -SOTRA, la seule société d'Etat formellement constituée qui jouit d'une situation de monopole ;
- difficultés budgétaires de l'Etat à honorer ses engagements vis-à-vis de cette société en compensation des tarifs réduits pratiqués et surtout de la prise en charge des groupes subventionnés ;
- multiplicité des centres de décision entraînant une absence de coordination et de régulation du secteur, malgré la mise en place d'un organe officiel de gestion faisant office d'autorité organisatrice des transports- AOT qui est l'AGETU;
- Une gouvernance insuffisante avec un cadre de concertation pratiquement inexistant
- un secteur dominé par de petits exploitants le plus souvent relevant du secteur informel
- des infrastructures de transport défectueuses.

3- La gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan en question

L'analyse de la gouvernance du secteur fait ressortir plusieurs sources de conflit d'intérêt dans l'attribution des compétences entre les différents organes en charge de la régulation du transport urbain abidjanais. Sur le plan institutionnel, plusieurs structures ont été créées pour promouvoir une mobilité durable, mais les problèmes de coordination entre elles plombent leur efficacité opérationnelle. L'Agence des Transports Urbains (AGETU), qui fait office d'autorité organisatrice des transports (AOT) est victime de l'ostracisme des élus locaux et des conflits d'intérêt entre elle et les collectivités décentralisées du district d'Abidjan. Elle fait face également à la rébellion des opérateurs de transport qui contournent la réglementation pour opérer dans l'informel avec la complicité de quelques agents municipaux et des forces de l'ordre. Dans cette situation, le pouvoir d'organisation et de financement des transports urbains par l'Etat à travers l'AOT et en coordination avec les élus locaux apparaît moins efficace et il reste défectueux au regard des enjeux de la mobilité durable. Les dysfonctionnements dans la gouvernance et les transactions conflictuelles au sein de l'AOT favorisent alors la prolifération des petits opérateurs artisanaux « illégaux » et renforcent les inégalités sociales en matière d'accès aux transports urbains. Par ailleurs, le déficit d'infrastructures routières limite considérablement la propension des collectivités locales à améliorer substantiellement les conditions de mobilité urbaine des populations, ce qui est d'autant vrai à l'échelle du territoire national.

4- Nouvelles approches des transports urbains : Objectif mobilité durable

Si le concept et les objectifs de développement durable sont par nature universels, leur application ne peut être que différenciée en fonction des terrains étudiés. Le concept de mobilité durable comporte, outre ses aspects économiques et environnementaux, une dimension sociale d'autant plus que les conditions de mobilité peuvent être facteur d'intégration sociale (Orfeuill, 2004, Dupuy, 2004, Le Breton, 2005), ou être la cause principale de l'exclusion sociale. 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 facteur d'aménagement de l'espace (Merlin, 2000), et de mise en relation économique et sociale. Mais à Abidjan, dans un contexte urbain où les infrastructures routières sont congestionnées et dégradées et une mauvaise organisation du secteur, leurs performances qualitatives¹⁰ et quantitatives ne favorisent pas les conditions d'une mobilité urbaine durable. Qui plus est, les véhicules de transports collectifs vieillissants, constituent une source supplémentaire de démotivation pour les citoyens à s'orienter vers ces transports plutôt que d'utiliser la voiture particulière pour ceux qui sont motorisés, sinon à pratiquer la marche à pied si possible.

Sur le plan national, l'Etat n'a pas une approche intégrée du développement durable et les actions restent éparpillées, ce qui s'explique par la faiblesse des engagements politiques. Il en résulte un manque d'appropriation des principes du développement durable et de leur mise en œuvre sectorielle. Les interactions tant dans le domaine social qu'environnemental et économique ne transparaissent pas dans les réalités du terrain et sont d'avantage envisagées sans nécessaire prise en compte de l'équilibre entre les trois piliers du développement durable. Par ailleurs la pauvreté et la fracture sociale constituent des menaces pour le développement durable. La marche vers la mobilité durable fait donc face à plusieurs défis nouveaux dont : la pollution de l'environnement urbain due à l'utilisation de véhicules très vieillissants, la mauvaise gouvernance du secteur, une croissance urbaine non maîtrisée avec l'exode rural massive, le manque d'infrastructures de base, l'insécurité routière, etc.

Néanmoins, depuis quelques années déjà, la mobilité durable devient peu à peu un objectif explicite de la planification des transports et de l'élaboration de la politique dans ce domaine. Ces ambitions affichées nous amènent à nous poser la question de savoir si cette quête de mobilité durable pourra-t-elle résoudre les problèmes actuels qui gangrènent le

¹⁰ Par performances qualitatives : le confort physique, la facilité d'accès, la qualité esthétique (tout ce qui favorise l'aisance au sens large et non exclusivement les performances économiques (coût et temps minimums).

secteur ? ou la notion de « développement durable » associée à tous les discours politiques (particulièrement à la mobilité urbaine) paraît une fois de plus, comme un adjectif qu'il faut adjoindre à tout ce qui sonne comme priorités dans le seul but de faire croire qu'on est dans la mouvance du développement durable ? La réponse dépend nettement de ce que l'on entend par mobilité durable, question amplement débattue dans ce travail.

5- Intérêts de la recherche et difficultés

Pour porter un jugement sur la performance des services publics de transport urbain, il est fondamental d'en comprendre les processus décisionnels et des rapports sociaux entre des acteurs aux attentes parfois divergentes. La performance des transports urbains est aussi celle des choix institutionnels, réglementaires et contractuels encadrant l'action publique et orientant le comportement des acteurs privés et publics. Dans ce travail de recherche, nous sommes amenés à comprendre à quelles conditions, les performances de ce secteur pourraient être améliorées et avec quels dispositifs transactionnels ? L'un des points essentiels est la mise en lumière des nœuds de conflits dans le système de régulation de transport et la nature des transactions existantes entre les différentes parties prenantes à ce secteur. Le but est donc de recenser les principales caractéristiques de la gouvernance de ce secteur en nous interrogeant sur sa portée, ses limites et son évolution. L'objectif étant l'institution d'un cadre qui favorise le rapprochement des intérêts des différents organes en charge de sa régulation. Bien évidemment, il s'agit de mettre en avant les enjeux d'un mécanisme de gouvernance efficace, participatif dans lequel sont aussi présents les collectivités locales et les professionnels et qui devrait prendre en compte désormais tous les acteurs, y compris les usagers.

En effet, la gouvernance sous sa forme participative devient indispensable à la réflexion et à la bonne application des enjeux du développement durable. Elle exige la concertation, la coopération et le partenariat entre tous les acteurs de la mobilité. Ce mécanisme devrait par ailleurs concilier les intérêts des opérateurs de l'économie formelle (société d'économie mixte de transport urbain-SOTRA) et les transports artisanaux qui se sont développés en proposant un service de transport à coûts réduits et avec plus de souplesse et relevant de la catégorie de l'économie informelle.

Ce sujet est encore peu traité en Côte d'Ivoire sous cette forme, et pour lequel la connaissance consolidée n'est pas encore véritablement établie au niveau des acteurs de la mobilité urbaine. C'est aussi un sujet difficile à étudier dans un contexte politique parfois

défavorable à l'enquête si bien que notre étude se situe à un moment de crise des institutions administratives et politiques avec une situation de ni paix ni guerre durant plus d'une décennie. Au moment où nous commençons l'étude de terrain en 2010, la plus part des projets et programmes ont été mises en veilleuse en attendant les élections sensées sortir le pays de la crise. L'AGETU, l'autorité organisatrice des transports (AOT) restait engluée dans des conflits répétitifs avec les collectivités locales sous fonds de calculs électoralistes. Toute chose qui rendait encore délicate sa mission de régulation. Nous avons été interrompus par le conflit politique et armée en 2010, conflit qui a pris fin vers la fin de l'année 2011. Nous étions amenés à continuer notre enquête par des entretiens téléphoniques à défaut de retourner sur le terrain, des entretiens réalisés essentiellement avec l'AGETU.

6- Plan de la thèse

Notre travail de recherche est constitué de sept chapitres repartis en trois parties. La première partie s'attache à présenter le contexte des transports urbains à une échelle globale, celle des pays d'Afrique subsaharienne et à Abidjan en particulier (chapitre 1). Ensuite, elle donne un éclairage sur les différents concepts utilisés pour mieux appréhender le sujet abordé (chapitre 2). Enfin, elle pose la problématique soulevée par le contexte spécifique d'Abidjan avant de définir les paradigmes qui constituent le socle de notre approche théorique en vue de mieux affiner notre positionnement. Il s'agit de légitimer le choix de notre objet de recherche puis en définir un angle d'approche, théorique et conceptuel (chapitre 3).

La deuxième partie est consacrée à l'étude de terrain, répondant en cela aux objectifs de production d'une connaissance empirique sur la problématique. Après une brève présentation de l'ensemble des parties prenantes, notre analyse se focalise sur l'offre de transport urbain en identifiant des différentes catégories d'entreprises sur le marché des transports urbains à Abidjan (chapitre 4). Ensuite, nous abordons la question de la gouvernance proprement dite par une identification des acteurs institutionnels et leurs relations transactionnelles dans le cadre du système de régulation officielle de la mobilité urbaine (chapitre 5).

La troisième partie nous permet d'appréhender la problématique sous un autre angle en étudiant les différentes transactions informelles établies entre les autres acteurs et qui donnent lieu à une forme de régulation parallèles dans les gares routières urbaines (chapitre 6).

L'analyse de ces deux systèmes de régulation des transports urbains seront l'occasion de mieux appréhender les interactions entre les parties prenantes aux intérêts antagonistes et

leurs conséquences sur le système des transports urbains. Les résultats de ces analyses nous permettront d'apporter un jugement objectif sur les conditions de mobilité urbaine à Abidjan face aux défis du développement durable et en réponse à nos hypothèses de départ (chapitre7).

Enfin, la conclusion générale est le lieu de faire la synthèse des points évoqués dans les différents chapitres. Nous revenons sur les questions soulevées par la problématique et à partir de là, énoncer les apports et nouvelles connaissances acquises sur le terrain, poser les limites et les perspectives sous forme de propositions.

PREMIERE PARTIE :

**GOUVERNANCE ET MOBILITE URBAINE A
ABIDJAN ET EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE**

Les hommes se déplacent de plus en plus pour des motifs de plus en plus diversifiés en utilisant des modes de transport plus nombreux. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements en ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère notamment au regard de la montée des préoccupations croissantes liées aux effets du réchauffement climatique. Il va sans dire que la croissance de la mobilité urbaine, bien que créatrice de valeur, est de moins en moins compatible avec les impératifs du développement durable surtout lorsqu'elle est réalisée par les modes individuels de déplacement comme la voiture. Ainsi donc, appréhender la mobilité aujourd'hui implique de prendre en compte les nouveaux enjeux liés aux problématiques soulevées par le développement durable et ces réflexions alimentent les débats sur les modalités d'organisation des institutions en charge de transports.

Nous évoquerons toutes les dimensions et les enjeux de la mobilité urbaine dans cette première partie du travail et nous poserons le problème à l'échelle des grandes villes d'Afrique subsaharienne avant de nous focaliser sur le cas particulier d'Abidjan.

CHAPITRE 1 :

PRESENTATION DES PROBLEMES DES TRANSPORTS URBAINS EN AFRIQUE ET A ABIDJAN.

Introduction

Dans nombre de pays d'Afrique subsaharienne¹¹, les dernières décennies ont été marquées par le déclin des services publics de base particulièrement des réseaux urbains de transport. Ces services, marqués par une très grande déficience chronique sont considérés comme l'un des maillons faibles des différentes politiques de développement menées depuis les premières années d'indépendance¹². Aussi, un fait dominant se dégage de l'histoire des transports urbains dans cette région du monde, l'appropriation des transports collectifs par des acteurs de l'économie informelle, concurrents des grandes entreprises publiques. Leur particularité est le fait qu'ils sont plus souples et moins chers et y jouent le rôle, sans comparaison de tarif, de fréquence et d'organisation, du transport à la demande. L'objet du présent chapitre est donc de donner un aperçu du contexte actuel de la mobilité urbaine dans cette zone, ses principales caractéristiques et les nouveaux enjeux liés à la problématique du développement durable en nous focalisant sur le cas du district d'Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire.

Dans un premier temps, nous présenterons la situation dans les grandes agglomérations par un travail de synthèse des études et des recherches scientifiques réalisées sur le sujet. Dans un deuxième temps, nous analyserons les nouvelles orientations en matière de mobilité urbaine, dans une perspective de durabilité.

¹¹ L'Afrique subsaharienne est la partie de l'Afrique située au sud du Sahara. Elle est généralement subdivisée en quatre sous-régions connues sous les noms : d'Afrique de l'Ouest ; d'Afrique de l'Est ; d'Afrique centrale ; d'Afrique australe.

Formée de 48 pays (îles comprises), l'Afrique subsaharienne compte environ 856 millions d'habitants en 2010 (<http://www.populationdata.net/index2.php?option=continent&cid=1&nom=afrique>)

Nous avons exclu l'Afrique du Sud de cette liste car au-delà du caractère général, l'Afrique du sud est de loin le pays le plus développé et dispose des infrastructures plus performantes dans plusieurs domaines notamment ceux des transports et des télécommunications

¹² La quasi-totalité de ses pays ont acquis leur indépendance dans les années 50 et 60 des anciennes puissances coloniales notamment la France et la Grande Bretagne.

1- Les caractéristiques majeures des transports urbains en Afrique subsaharienne

La question du transport urbain en Afrique subsaharienne demeure l'une des préoccupations majeures en terme de pollution et de déficit de l'offre mais aussi et surtout de manque d'organisation. De nombreuses études récentes sur le transport urbain dans cette partie du monde (Rémy et El Ndiaye, 2008; Ajay Kumar et Fanny Barrett, 2008; UITP¹³, 2009; Mathieu A.K. 2012) sont arrivées à la conclusion que les villes africaines partagent certaines caractéristiques communes qui sont les suivantes :

- Une population urbaine en croissance et mal servie par le système des transports ;
- Des chevauchements et des conflits entre les agences chargées de la planification et de la mise en œuvre des solutions en matière de transport ;
- Une forte croissance de l'utilisation du transport par minibus qui relève le plus souvent de l'informel ;
- Une dépendance croissante vis-à-vis du transport privé (voitures et motocyclettes) ;
- Une absence ou dégradation des infrastructures de transport ;
- De mauvais aménagements pour le transport non motorisé (marche et bicyclette).
- Etc.

Dans la plupart de ces villes-capitales, la capacité du réseau routier très insuffisante est inférieure aux normes, il y a une mauvaise gestion du flux de la circulation et la médiocre application des règles. En outre, les entreprises publiques ou parapubliques de transport urbain ont peu à peu disparu ou ont perdu une grande part du marché au profit d'un secteur privé artisanal, mal organisé et qui occupe l'espace laissé vacant.

Par ailleurs, le transport dans sa globalité, entre de plus en plus dans les actions prioritaires des pouvoirs publics africains et des bailleurs de fonds internationaux car constituant un moyen essentiel de croissance, de lutte contre la pauvreté et de développement humain durable (UITP, 2009). Les déclarations¹⁴ faites par les ministres africains de Transports et infrastructures le 6 avril 2005 à Addis-Abeba (Éthiopie) et le 17 novembre 2005 à Bamako (Mali) en sont des illustrations. Aussi, les actions en faveur des transports urbains ne sont que très récentes, notamment avec le phénomène d'urbanisation galopante qui a

¹³ UITP Union Internationale des Transports Publics (2009) « Aperçu du transport public en Afrique Subsaharienne »

¹⁴ Les ministres s'engagent à intégrer la question des transports dans les politiques de réduction de pauvreté pour un développement durable:
<http://www.uneca.org/sros/ca/events/Events2005/SSATP/Declaration%20ministerielle.pdf>

favorisé une prise de conscience graduelle envers ce secteur aux impacts économiques et sociaux jugés plus immédiats.

1.1- Le poids de la croissance démographique sur la planification et la mobilité urbaine africaine

Les caractéristiques géographiques des villes ainsi que le niveau de vie des populations conditionnent dans une large mesure la demande en transports. Cette remarque générale à toute urbanisation s'avère encore plus réelle dans les pays en développement dont les deux caractères communs sont d'être soumis à une forte croissance urbaine et de n'avoir que de faibles ressources pour l'équipement des villes. Le décalage sans cesse croissant entre la demande de transport due au développement urbain et la modicité des ressources impose des choix prioritaires dans l'ensemble des projets de développement des pays africains. Au cours des dernières décennies, les villes africaines ont connu des croissances démographiques très importantes principalement dues à l'urbanisation galopante et l'exode rural aussi bien au nord qu'au sud du Sahara. Selon le rapport de l'ONU-Habitat intitulé « *l'Etat des Villes dans le Monde 2008/2009* »¹⁵, le taux d'augmentation de la population urbaine en Afrique est le plus élevé du monde (3,3% par année) et le continent abrite actuellement dix-sept des cent villes ayant le plus fort taux de croissance. Avant 2025, ce taux passera de 32 % à 50 % et le nombre de citoyens de 300 à 700 millions (AFD 20000)¹⁶. Si les tendances actuelles sont maintenues, en 2050, plus de la moitié de la population en Afrique sera urbaine et les villes africaines abriteront près du quart de la population urbaine mondiale (environ 1,2 milliard de personnes)¹⁷. De telles villes en croissance rapide ont à faire face à des défis importants en termes de fourniture d'infrastructures et de nécessité de répondre à la demande croissante de transport car une grande partie de l'infrastructure routière existante dans les villes africaines est loin d'être en adéquation avec la demande réelle.

Cette croissance urbaine paraît préoccupante surtout en raison de son caractère non planifié. La plupart des villes de cette région sont caractérisées par une extension horizontale exponentielle. Cet étalement urbain, rapide et fort consommateur d'espace (dans le sens où les nouveaux secteurs urbanisés sont peu densifiés) est à l'origine de nombreuses difficultés en matière de planification: la réalisation des réseaux (voirie, adductions d'eau et d'électricité,

15 Voir notamment sur le site de l'ONU –HABITAT : <http://www.unhabitat.org/categories.asp?catid=9>

16 Agence Française du Développement AFD « La desserte en eau, un défi stratégique pour l'Agence française de Développement » document du Groupe AFD

<http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/afd/users/administrateur/public/plaquettes/plaquette-eau.pdf>

¹⁷ ONU- HABITAT (2008/2009)

assainissement) ou des équipements (services publics, commerces, etc.). L'étalement urbain accroît le nombre des déplacements et principalement les déplacements routiers privés, ce qui contribue à accroître la consommation d'énergie, ainsi que les émissions polluantes, les rejets de gaz à effet de serre. Il est donc impérieux que des actions soient pensées et mises en œuvre pour relever les défis majeurs de la mobilité urbaine, faute de quoi l'équilibre socio-économique encore précaire de ces métropoles africaines s'en trouvera affecté.

1.2- Ville du sud : Urbanisme et planification de la mobilité urbaine

La ville, source d'emplois, lieu de contact et de créativité 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. A mesure que les villes-capitales d'Afrique subsahariennes se transforment en de très grosses agglomérations, les problèmes d'urbanisme deviennent extrêmement préoccupants. La prise de conscience des risques de surpeuplement, l'émergence des préoccupations environnementales et la mise en évidence de l'importance de l'espace dans le processus de développement sont des facteurs explicatifs d'un regain d'intérêt pour l'économie spatiale et l'aménagement du territoire dans ces pays. L'un des modes d'urbanisation à l'honneur est celui des ensembles réalisés par des promoteurs. Mais cette solution reste de loin très insuffisante en raison du niveau de vie qu'elle suppose (elle s'adresse à une catégorie de population de classe moyenne ou supérieure capable de s'acheter des logements ou en louer). Dans les pays d'Afrique subsaharienne, 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.

Dans le processus d'urbanisation de ces pays, la ségrégation ethnique du passé a partiellement été remplacée par la ségrégation socio-économique dans les quartiers résidentiels. Néanmoins, dans les quartiers pauvres des agglomérations urbaines, les concentrations ethniques demeurent souvent encore fortes¹⁸ surtout lorsqu'elles sont renforcées par l'exode rural. Ces phénomènes signalent des regroupements territoriaux fondés sur des origines migratoires nationales ou transfrontalières, et font donc figure de vestiges

¹⁸ c'est le cas notamment des sous quartiers des différentes villes en Côte d'Ivoire, où il est fréquent que des quartiers portent les noms de groupes ethniques qui y sont majoritairement installés) : quartier *dioulabougou* « quartier des dioula, ethnique venant du nord, » ; quartier *baoulébougou* « quartier des Baoulé, venant du centre » ; quartier *Ahoussabougou* etc.

d'un tissu urbain où l'identité ethnique jouait encore un rôle essentiel dans les choix résidentiels. Au contraire, les quartiers aisés comportent aujourd'hui davantage de diversités. De nos jours, la structuration géographique des groupes dans les villes est marquée par les facteurs socio-économiques et des facteurs dérivés comme la pauvreté, la polarisation sociale et l'exclusion. Des inégalités existent aussi à toutes les échelles spatiales, aussi bien d'une ville toute entière qu'entre ses divers quartiers. Ce qui rend la problématique de l'urbanisation en Afrique subsaharienne encore plus complexe dans son analyse. Comme dans bien d'autres régions en développement, ces villes sont les moteurs de la croissance économique, créant de la richesse et des emplois et contribuant au progrès social. Toutefois, lorsqu'une bonne administration et un bon urbanisme font défaut, comme c'est trop souvent le cas dans ces pays, les villes peuvent devenir des lieux de refuge et de fixation pour la pauvreté, divers maux sociaux, l'exclusion et des dommages pour l'environnement, sans compter les risques de troubles sociaux. Des villes comme *Porto Novo* (Bénin), *Ouagadougou* (Burkina Faso), *Accra* (Ghana), *Niamey* (Niger), *Lagos* (Nigeria) et *Lomé* (Togo) ou encore *Abidjan* (Côte d'Ivoire) doivent toutes faire face au phénomène de "sur-urbanisation". C'est-à-dire que dans ces villes, la population croît de manière beaucoup plus rapide que l'économie locale : ce qui débouche sur des problèmes socio-économiques de grande ampleur comme un chômage élevé, la prolifération de l'habitat informel, la polarisation sociale et la délinquance. Les distances parcourues par jour et par personne ne cessent de croître et les « *territoires du quotidien toujours plus étendus* » (Orfeuill, 1994).

S'agissant du cas d'Abidjan, la ville connaît au plan spatial un développement rapide avec une évolution accélérée de l'occupation des sols, ce qui fait d'elle la ville ivoirienne la plus étendue. Son extension spatiale a pour corollaire direct l'allongement des zones résidentielles et des lieux d'activités les uns des autres et impose aux citoyens de longs parcours pour leurs déplacements professionnels et privés. Il en résulte de nombreux défis, comme la concentration rapide de la pauvreté, le changement climatique et ses effets etc.

1.3- Infrastructures de transports routiers peu adaptées

Les infrastructures routières sont vitales pour le développement des transports urbains en Afrique d'autant que les modes de déplacement par la route restent dominants. L'activité de ce mode de transport représente 80 à 90%¹⁹ du trafic interurbain et inter-états de

¹⁹ Conférence des ministres africains en charge du transport routier de l'union africaine, 15 - 19 octobre 2007 Durban (Afrique du Sud)

marchandises. En termes de déplacements quotidiens, il apparaît de même comme le mode de transport qui assure le plus de voyages, tous motifs confondus. Des infrastructures routières de base et des moyens de transports abordables sont donc indispensables pour permettre aux populations d'accéder aux services et pour stimuler le potentiel d'investissement du continent. Malheureusement, l'une des grandes faiblesses des systèmes de transport en Afrique en général et au sud du Sahara en particulier est le manque ou l'insuffisance de ces infrastructures. En 2005, la Commission pour l'Afrique de la Banque mondiale a publié un rapport « *Our Common Interest* » dans lequel, elle a identifié l'infrastructure comme l'un des principaux défis pour le développement.

Par ailleurs, les opérateurs de transports publics sont confrontés à de nombreux problèmes notamment la question de la maintenance technique qui représente une part importante des difficultés des entreprises et l'une des principales sources de leur échec. Les infrastructures de transports, et les routes en particulier, sont dans la plupart des cas, la cause des dysfonctionnements des véhicules de transport. Dans un tel contexte, le résultat est une lutte pour la survie en raison principalement des pannes récurrentes, des frais à supporter afin de maintenir l'activité. A cause de la mauvaise gestion de la circulation, le continent détient le record du nombre de morts dans des accidents de la circulation. L'Afrique détient le taux de mortalité routière le plus important au monde (24,1 personnes tuées pour 100 000 habitants), un continent qui possède seulement 2% du parc automobile mondial, recense 16% des morts sur la route dans le monde (OMS, 2013)²⁰.

1.4- L'offre de transport urbain: La cohabitation des entreprises de l'économie formelle et informelle

1.4.1- Le concept d'activité informelle : élément de définition

La notion d'informalité s'est répandue dans les analyses des économistes puis des sociologues et des anthropologues et a acquis une place importante dans les politiques publiques et de coopération. Elle fait référence à l'existence d'une multitude d'activités économiques qui naissent le plus souvent dans les secteurs populaires et qui émergent en dehors du cadre législatif des pays concernés. Elle est désignée par le terme d'économie non

²⁰ rapport sur la sécurité routière dans le monde que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié le 14 mars : rapport à voir sur le site son site internet :

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/fr/index.html

officielle ou encore d'économie non structurée, certains auteurs utilisent les termes spontané et populaire (De Soto, 1994) pour porter l'accent sur la participation active des populations à ces activités. Le thème « *secteur informel* » fut employé pour la première fois par le Bureau International du Travail (BIT) en 1972 dans un rapport sur la situation de l'emploi urbain au Kenya. L'une des principales conclusions de la mission du BIT fut que « *le principal problème d'emploi n'était pas le chômage mais l'existence d'un grand nombre de "pauvres qui travaillent" dont les activités n'étaient pas officiellement reconnues* ».

Bien que l'économie informelle soit une réalité à l'échelle du monde, sa thématique est particulièrement importante dans les pays du Sud et cela s'explique d'une part par sa présence massive dans la sphère économique porteuse d'un développement économique alternatif. D'autre part, parce que cette économie s'est vue assignée une fonction sociale à travers la création d'emplois, la lutte contre la pauvreté et les liens sociaux qu'elle permet d'établir. Elle représente entre un quart et un tiers du Produit Intérieur Brut (PIB) dans les pays d'Asie ou d'Amérique latine. Cette proportion atteint 16 % du PIB pour les pays de l'OCDE (Schneider F., Klinglmair R. 2004)²¹. Malgré une polémique autour de la notion d'« informel », les caractéristiques principales des activités informelles font l'objet d'un certain consensus sur les conditions dans lesquelles ses activités apparaissent et les contraintes sous lesquelles elles sont exercées.

Selon le Bureau International du Travail (BIT, 1993), Le secteur informel est défini comme « *un ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme* ».

1.4.2- Le secteur informel dans le transport urbain en Afrique subsaharienne

Au départ, les systèmes de transport urbain des villes s'appuyaient tous sur un prestataire monopolistique formel de services de transport par grands autobus. Mais, lorsque les déficits d'exploitation ont commencé à se creuser, les subventions étatiques n'ont pas

²¹ Données évaluées à partir d'un échantillon de 21 pays de l'OCDE. Cf. Schneider F., Klinglmair R. (2004): *Shadow economy around the World: What do we know?*

augmenté dans la même mesure, et les opérateurs ont eu de plus en plus de difficultés à entretenir et renouveler leurs flottes. Cela a conduit à une détérioration de la couverture et de la qualité des services. La plupart des entreprises publiques ont fini par faire faillite et ont cédé leurs activités à des opérateurs privés. A l'exception de quelques compagnies étatiques ou parapubliques qui fonctionnent encore (dans de grandes villes comme Dakar, Abidjan et Harare, etc.) la presque totalité des compagnies de transport en Afrique de l'ouest n'ont aucun contrat avec les autorités de régulation des transports. Ainsi, le secteur privé très atomisé qui relève de l'informel a-t-il pris le dessus. On note même une prédominance dans la plupart des pays. Ce secteur a une logique de fonctionnement qui est celle de la rentabilité à court terme, dans le cadre d'une concurrence non régulée, d'une absence de coordination entre différents opérateurs ou modes de transports. Les services offerts sont souvent très proches de la demande, flexibles (arrêts fréquents, accès à des quartiers non desservis par les bus standards) et à des tarifs accessibles. Aujourd'hui, ce transport opère généralement au sein d'un vide réglementaire. Ces opérateurs privés se sont vus attribuer des noms familiers tels que *trotro* à Accra, *danfo* à Lagos, *gbaka ou woro woro* à Abidjan, *sotrama* à Bamako et *motatu* à Nairobi, *cars rapides* à Dakar et *molue* à Lagos. A Dar-es-Salaam, *dala-dala* vient de *dollar-dollar*.

Le tableau ci-dessous donne les opérateurs dans quelques pays en Afrique subsaharienne

Tableau 1 : Les différents acteurs des systèmes de transport publics en Afrique de l'Ouest

Pays	Autorités	opérateurs
Bénin	Ministère en charge des transports terrestres, transports aériens et travaux publics, ville de Cotonou	Zémidjan (95%)
Burkina Faso	Ministère des transports	Bus SOTRACO (5-10%), taxi (35%), Bus interurbains (50%)
Cap-Vert	Ministère des infrastructures, transport et Mer	Minibus, Hiace, Taxis
Côte d'Ivoire	Ministère des transports, AGETU	Bus SOTRA (20%), Gbakaminibus (27%), taxis collectifs (32%), taxi
Gambie	Secrétariat d'Etat aux travaux publics et aux infrastructures de développement	CPTC (40%), taxis (60%)
Ghana	Ministère des transports, DVLA, NRSC, MMDAs	Bus MMT (15%), tro-tro-minibus, taxis collectives (85%)
Guinée Bissau	Ministère des transports et des communications	Bus, minibus
Guinée Conakry	Ministère des transports, villes de Conakry	Taxi (45%), minibus (45%), bus (10%)
Libéria	Ministère des transports	Bus (25%), taxi (75%)
Mali	Ministère de l'équipement et des transports, BRCTU	Bus (25%), minibus (65%)
Niger	Ministère des transports et de l'aviation civile, ECOGAR	SOTRUNI, SNTV
Nigéria	Ministère des transports, LAMATA, FCTA	Bus (30%), Danfos et Molues (70%)
Sénégal	Ministère des infrastructures, transport terrestres et aériens, CETUD	Bus (20%), minibus « cars rapides » (45%), taxis (35%)
Sierra Leone	Ministère des transports et de l'aviation, SLRTA	Taxis, minibus, SRLTC
Togo	Responsabilité des transports rattachée à la présidence	Oléya (80%)

Sources²² : *TransAfrican- UITP, 2009, p.72*

Avec l'ouverture du marché des véhicules d'occasion importés d'Europe, il y a eu un accroissement conséquent du parc de véhicules âgés. Ainsi l'âge moyen des véhicules de transport urbain a tendance à s'accroître (58 % des minibus à Dakar ont un âge moyen de plus de 20 ans; à Ouagadougou, l'âge moyen des véhicules particuliers est passé de 14 à 17 ans entre 1999 et 2003). Cette situation entraîne des problèmes de congestion et réduit la vitesse de circulation, augmentant par là-même d'une part, les émissions de polluants (en g/km, la consommation spécifique augmente avec le vieillissement du parc) et d'autre part, une toxicité plus importante de ces émissions, notamment pour le parc diesel. En plus, la «prise de pouvoir» des petites entreprises du secteur artisanal s'effectue dans des conditions précaires pour survivre en marge de la légalité.

²² Union internationale des transports publics UITP « Aperçu du transport public en Afrique Subsaharienne » 2009

Encadré 1: Définition et réalité multiple du transport artisanal

Le transport artisanal désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles. Il peut y avoir une certaine concentration de la propriété, de sorte que le cœur de la définition doit reposer sur les modalités d'exploitation des véhicules dont la responsabilité est confiée largement au chauffeur. Ce dernier apparaît dans ce cas comme un gestionnaire de terrain lorsque ce n'est pas le propriétaire qui conduit son véhicule. (Godard, 2008)

En Afrique, la réalité du transport public est faite du transport artisanal qui a fait preuve d'une grande dynamique opérant le plus souvent dans l'informel quelle que soit d'ailleurs la taille des agglomérations (Godard, 2005).

La dimension sociale dans laquelle s'inscrit ce transport artisanal est essentielle: non seulement le transport artisanal offre des opportunités de mobilité que les entreprises ne sont pas à même d'assurer pour de nombreux groupes de population, mais il mobilise aussi un grand nombre d'emplois qui permettent une insertion urbaine à plusieurs catégories de travailleurs dans un contexte de chômage important. Si l'on admet qu'un actif peut faire vivre une famille d'au moins 4 à 5 personnes, parfois bien plus, on voit que le nombre de personnes vivant de ce secteur peut être important à l'échelle d'une ville. Cette dimension est trop souvent négligée dans les statistiques officielles, du fait sans doute de la prégnance du modèle économique du monde développé.

1.5- Mode de déplacement urbain : La place de la marche à pied et des deux roues dans la mobilité urbaine des africains

A côté des moyens modernes de déplacement en ville que constituent les autobus et la voiture particulière, la marche à pied et les deux roues jouent un rôle important dans la mobilité des citadins dans les grandes villes en Afrique subsaharienne. Le véritable enjeu du transport non motorisé passe par la prise en considération systématique de la marche à pied et de la protection des piétons, qui représente encore une part significative, voire prépondérante des déplacements en milieu urbain (Diaz Olvera et al., 2002).

Dans l'étude qu'ils ont menée dans les 14 villes africaines, Ajay Kumar et Fanny Barrett (2008) constatent que la part de la marche à pied dans le total des déplacements est de 24 % à Abidjan, 38 % à Dakar, 42 % à Ouagadougou, 53 % à Nairobi et 60 % à Bamako. Autant que l'importance de ce pourcentage, ce qu'il y a lieu de relever, c'est le taux élevé d'accidents de la circulation dont sont victimes les piétons. En outre, le développement spectaculaire des transports motorisés à deux roues dans certaines villes (Ouagadougou, Lomé, Bamako,

Cotonou) est une réponse à un déficit chronique de l'offre de transport et à ce titre constitue une alternative à une situation de pénurie. A tort ou à raison, la bicyclette en Afrique subsaharienne est associée à l'image de la pauvreté, au milieu rural dont les citadins, migrants des campagnes, souhaitent s'affranchir dans leur recherche de «modernité». Le vélo pâtit d'une image trop dégradée (pauvreté, ruralité) pour espérer qu'il puisse à brève échéance offrir une alternative crédible. La possession de la voiture particulière est associée à cette image de modernité. Ce fait culturel et social est à prendre en considération. Dès lors et nonobstant quelques exceptions notoires (Ouagadougou, Cotonou, Lomé), la bicyclette a un avenir tout relatif dans la problématique de la mobilité urbaine en Afrique subsaharienne. A ce titre, Ouagadougou apparaît relativement atypique. En effet, au Burkina Faso, les modes de transport utilisés par la population sont dominés par la marche et le vélo. Les deux-roues restent le mode de transport le plus utilisé avec 58 % de la population de Ouagadougou utilisant des motocyclettes et 20 % des bicyclettes (UITP, TRANS-AFRICA 2009, p38).

1.6- Considérations sociale et environnementale des conditions de transport urbain en Afrique subsaharienne

Service éminemment social, le transport public urbain est un service de base destiné principalement aux populations à faibles revenus et aux pauvres ne pouvant payer le juste prix susceptible de couvrir les coûts des importants investissements et des charges d'exploitation. A ce titre, il est considéré comme un service de base tout comme l'eau, l'électricité et l'éducation. (Rigar, Méité, 2010). Les habitudes des populations africaines ont généralement des conséquences préjudiciables sur le bon fonctionnement du transport. En effet, les abords des trottoirs et des carrefours sont généralement transformés en lieu de commerce. La chaussée est parfois occupée, forçant les automobilistes, les piétons et les cyclistes à partager leur utilisation. Ces chaussées, mal maintenues, sont ainsi réduites et les zones où il y a les marchés et les gares routières sont toujours congestionnées²³. Autre fait de société, les infrastructures et le matériel de transport sont fortement affectés par les contraintes de l'instabilité politique dans nombre de ces pays. Pendant les mouvements populaires contre les décisions politiques en particulier, l'augmentation du prix des denrées de base (carburant, des produits alimentaires, etc.), il est courant de voir des populations commettre de nombreux actes de vandalisme sur des

²³ L'exemple du boulevard Nangui Abrogoua jusqu'à la mairie d'Adjamé à Abidjan est une illustration parfaite de cet état et nécessite une intervention urgente des autorités pour y mettre de l'ordre

infrastructures de transport (pneus brûlant sur des chaussées, destruction des équipements de signalisation, destruction des véhicules de transport en commun).

Par ailleurs au plan environnemental, avec seulement moins de 4% de participation à la production mondiale des gaz à effet de serre, l'Afrique subit déjà les effets des changements climatiques et en pâtira davantage dans les années à venir. Cette partie du globe étant l'une des plus chaudes au monde, la chaleur associée à la poussière constitue l'un des facteurs qui affectent les véhicules de transport. Dans différentes capitales africaines, le coût global de la pollution de l'air atteint des proportions inquiétantes: il est estimé à environ 2 % du PIB à Abidjan (soit environ 61 milliards de francs CFA), 2,7 % à Dakar (environ 63 milliards de francs CFA), 1,6 % à Ouagadougou et 1,2 % à Cotonou (environ 20 milliards de francs CFA)²⁴. Si nous nous focalisons sur les rejets de polluants générés par les dysfonctionnements du système de transports urbains en Afrique, il apparaît clairement que sur le plan énergétique et environnemental, les transports collectifs sont nettement plus efficaces que les transports individuels et que pour la plupart des polluants, les bus urbains constituent un mode de transport plus efficace que les autres modes actuels (hors mis le vélo et la marche à pied). Les dysfonctionnements du système des transports urbains constituent par conséquent un problème économique mais aussi un problème de santé publique.

2- Gouvernance de la mobilité urbaine en Afrique subsaharienne : Insuffisance, fragmentation institutionnelle et réglementaire

On ne peut parler de la gouvernance de la mobilité urbaine sans évoquer la situation macro économique de ces pays, une situation marquée par l'instabilité politique chronique. Nombreux sont les pays qui traversent des crises économiques et politiques, avec la pauvreté en progression, les revenus en baisse et inversement, les prix des biens et services qui augmentent. Dans ces pays, comme plus généralement dans le monde en développement, les villes n'ont pas été vraiment capables de prendre en charge des services élémentaires comme le transport urbain ou de fournir des emplois, des logements et autres commodités. Cette incapacité qui va de pair avec une mauvaise gouvernance urbaine a pour effet d'exclure des millions d'Africains des avantages socio-économiques de la vie urbaine. Des carences dans la capacité des gouvernements et des collectivités locales à gérer et orienter l'expansion urbaine

²⁴ Amakoé P. ADOLÉHOUMÉ « La problématique des transports urbains et la réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne » Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne (France) Amakoe.adolehoume@inrets.fr

sont la conséquence inévitable des restrictions budgétaires dans le secteur public urbain notamment celui de la mobilité urbaine. Dans la plupart des cas, les catégories sociales les plus pauvres ont été abandonnées et forcées de ne compter que sur leurs propres moyens pour se déplacer, mais aussi, pour se soigner (absence de couverture sociale), pour s'instruire (capacité d'accueil des écoles très insuffisantes) etc.

S'agissant de la régulation des transports, la définition de la politique dans ce domaine relève traditionnellement du ministère en charge des transports, mais un nombre important d'autres ministères interviennent sans compter les collectivités locales (sur des interventions tels le stationnement, l'octroi de licence de taxis, la gestion des gares routières, la maintenance des voiries, etc.). Quelques pays ont créé des agences consacrées à la mobilité urbaine et qui font office d'autorité organisatrice des transports (AOT) dont Abidjan (AGETU), Bamako (DRCTU), Dakar (CETUD), Dares- Salaam (SUMATRA) et Lagos (LAMATA). Quand elles existent, ces autorités ne disposent pas des pouvoirs exécutifs nécessaires pour mettre en œuvre leur vision et doivent travailler par le biais d'autres agences officielles. Les textes en vigueur régissant les transports posent parfois un problème d'inadaptation aux réalités actuelles de développement. Il arrive parfois que ces textes se chevauchent ou qu'il y ait des conflits de compétences dans les attributions des différents démembrements étatiques (Directions des transports, collectivités territoriales, etc.). Ces conflits de compétences entraînent un désordre total dans le cadre opérationnel. L'effet net de cette confusion généralisée des rôles se traduit par une mauvaise responsabilisation, un manque de coordination et la dilution à tous les niveaux de l'engagement vis-à-vis de la mise en œuvre de stratégies de transport au service des besoins de la population. En bref, on constate une réglementation inefficace et un laxisme total dans le cadre opérationnel. Dans un contexte où beaucoup de réglementations sont mal ou pas appliquées, cet éparpillement accentue l'absence d'objectivité dans les décisions et l'apparition d'une régulation parallèle, non officielle qui est le fait d'acteurs informels qui se substituent à l'autorité et imposent ses propres lois.

3- Quel rapprochement entre les pays du Maghreb et ceux d'Afrique subsaharienne en matière de mobilité urbaine?

3.1- les points communs

Sur le plan réglementaire, tous les pays Africains ont engagé une politique de libéralisation des transports afin de permettre la participation du secteur privé local ou étranger dans la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport. Néanmoins, les approches sont très différentes d'une région à l'autre et à l'intérieur d'une même région. Dans les deux régions, le modèle commun de transport en milieu urbain avait longtemps reposé sur l'entreprise publique d'autobus avec un monopole qui a servi depuis les indépendances. Mais l'éclatement de ce monopole à partir des années 1980 a donné lieu à des schémas divergents d'une région à l'autre voire d'un pays à l'autre.

En effet, si la volonté des autorités est plutôt pour un désengagement progressif de l'Etat des transports urbains, l'excès de déréglementation a plutôt créé une sorte de désordre institutionnel dans de nombreux pays au sud du Sahara. Néanmoins, les pays Maghrébins ont eu des effets modérés, comme le Maroc ou encore la Tunisie pour qui, la libéralisation a été plutôt lente et surveillée et a consisté à garder la présence des pouvoirs publics pour assurer le bon déroulement des grands projets de transport urbains (métro et tramway) (Rigar *et al.* 2005)²⁵. Deux facteurs essentiels peuvent rendre compte des raisons de la crise institutionnelle dans le secteur du transport urbain au Maghreb. D'abord, l'apparition de vastes banlieues qui a amené les populations à habiter de plus en plus loin des zones d'emplois et des services concentrés dans le centre ville, ensuite, l'accès d'une large partie de la population urbaine de classe moyenne à la propriété de moyens de transport individuels.

Le Maroc ou la Tunisie ont développé des programmes de voiture économique, dites aussi voitures populaires, encourageant et favorisant l'accès des classes moyennes à un véhicule bon marché dont l'objectif a été de moderniser le parc de voitures personnelles par la baisse des droits de douanes sur les véhicules neufs et pour contrer l'importation de véhicules d'occasion en provenance de l'Europe. Presqu'au même moment, on assistait à la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion venus d'Europe et qui augmentait le parc automobile dans les pays au sud du Sahara. En outre, la question de l'autorité des transports urbains et de la compétence entre les différentes institutions se pose partout. Pour la

²⁵ Rigar *et al.* 2006, « Transport et systèmes de Transport en Afrique : Etude Comparative de la mobilité et des systèmes de transport dans les villes du Maghreb (*Maroc, Tunisie, Algérie*)
Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique – CODESRIA, rapport 2006

plupart des pays Africains, aussi bien au nord comme au sud, la tutelle du secteur est confiée au ministère du transport. En principe, Les communes urbaines sont responsables de l'organisation des déplacements des populations en milieu urbain, mais sur le terrain, les superpositions des responsabilités sont très fortes, ce qui donne lieu à un conflit de compétence. Une autre facette de la crise institutionnelle du transport a été le développement intense des formes de transport artisanal observé dans la grande majorité des villes. Ce phénomène est aussi présent en Algérie et de façon plus modérée au Maroc. La Tunisie est plus ou moins épargnée grâce à l'emprise qu'exercent les pouvoirs publics encore sur cette activité (RIGAR *al* 2005; Xavier GODARD, 2002, 2008).

3.2- Quelques particularités au Maghreb

Les principales métropoles maghrébines ont bénéficié très tôt de systèmes de transport en milieu urbain et interurbain. Tramways, autobus, chemins de fer de banlieue et taxis individuels assuraient les déplacements des citoyens dans ces métropoles. Les réseaux ferroviaires des trois pays du Maghreb présentent une longueur d'avance sur les pays d'Afrique subsaharienne. Les grandes métropoles de Casablanca et Rabat au Maroc bénéficiant de réseau de tramway²⁶, Alger a son réseau de Métro et Tram, Tunis disposant de Métro léger. Ces modes de transports plus écologiques et « verts » sont autant de projets qui illustrent la nouvelle politique publique en matière de transport urbain au sein des trois pays maghrébins. Il n'en reste pas moins que les autres composantes du système de transport urbain entre les mains d'entreprises publiques ou privées ou encore de particuliers doivent faire l'objet d'une profonde réforme afin de mieux les adapter aux besoins de mobilité des populations urbaines. Toutefois, il convient de mentionner que les pays au sud du Sahara commencent à inscrire le rail dans leur politique de développement du transport urbain.

4- La question du développement durable (DD) en Afrique subsaharienne

4.1- Cadre contextuel du développement durable

La problématique du Développement durable concerne bien les grands enjeux auxquels les sociétés africaines sont confrontées. Certaines de ces problématiques peuvent être internes à chaque pays, d'autres par contre trouvent des résonances au sein de la communauté régionale voire continentale.

²⁶ Inauguration du Tramway de Rabat a eu lieu le 23 mai 2011 et celle de Casablanca, le 12 décembre 2012

En effet, l'Afrique est marquée par la spécificité des problématiques fondamentales de développement auxquelles elle est confrontée à savoir : pauvreté, insécurité, souveraineté alimentaire, accès aux marchés extérieurs et des pandémies qui touchent de plein fouet les populations. Les réalités africaines, c'est aussi l'aspiration de ces populations à l'éducation, à la santé et à l'accès aux produits de base. Cependant, la faiblesse des émissions contraste avec les désastres liés aux changements climatiques qu'endure l'Afrique : rareté des pluies et des eaux, sécheresses et famines, dérèglements climatiques et saisonniers, réchauffement climatique, maladies. De même, les exportations en Afrique de déchets industriels dangereux constituent une des problématiques les plus importantes et les plus actuelles²⁷. Elle met en exergue une responsabilité à la fois des entreprises exportatrices des pays industrialisés et des entreprises ou autorités publiques des pays importateurs de ces déchets. Le développement africain a cette possibilité de tirer les leçons du processus de développement occidental et d'adopter les innovations intervenues ou introduites par les autres, de faire par exemple usage des modes de productions et de consommation propres. Il en est ainsi pour le transport en général car, les différents projets en cours et à venir dans ce secteur gagneraient à s'inscrire dans une logique de développement durable en privilégiant des modes de mobilité moins polluants (train, tramway par exemple), et en mettant également l'accent sur les nouvelles technologies apportées aux véhicules de transport (mini car, bus) en vue de la réduction de leur émissions de CO₂. L'amélioration de l'efficacité des processus de production et l'utilisation de technologies nouvelles et innovantes devraient lui permettre de polluer beaucoup moins encore. Mais cela suppose une prédisposition des autres parties du monde à transférer ces connaissances et ces technologies.

4.2- Les engagements en faveur du développement durable en Afrique subsaharienne

Le Développement durable (DD) fait désormais partie des stratégies de développement des pays d'Afrique subsaharienne dans le cadre des objectifs de développement pour le millénaire initiés par l'ONU (organisation des nations unies)²⁸ ainsi que de ceux du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique NEPAD²⁹ lancé en 2002.

²⁷ Le Probo Koala, un navire pétrolier avait acheminé et déchargé au port d'Abidjan 581 tonnes de déchets toxiques (un mélange de pétrole, sulfure d'hydrogène, phénols, soude caustique et de composés organiques sulfurés) en août 2006. Il s'agissait d'une catastrophe environnementale qui a provoqué la mort de 17 personnes et l'intoxication de dizaines de milliers de personnes : selon l'INHP (institut d'hygiène public de Côte d'Ivoire) et Amnesty International qui a établi un rapport sur le sujet. "Une vérité toxique".

²⁸ Pour plus d'information sur les objectifs du millénaire pour le Développement, voir <http://www.undp.org/french/mdg/basics.shtml>

Depuis que le Sommet du Millénaire³⁰ a érigé la question de la pauvreté en enjeu global pour l'humanité et comme premier objectif du millénaire pour le développement, les Etats africains se sont fermement engagés en faveur de la lutte contre la pauvreté et sa réduction. Il s'en est suivi l'élaboration de Documents Stratégiques de Réduction de la Pauvreté (DSRP)³¹ ou de Cadres Stratégiques Nationaux de Lutte contre la Pauvreté (CSLP), élaborés avec l'appui d'organismes des Nations Unies, notamment du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), et financés par divers bailleurs de fonds étrangers. Il s'agit de processus multi-acteurs qui mobilisent l'administration, le secteur public, le secteur privé, ainsi que les organisations de la société civile à divers stades et à divers degrés. Ces stratégies de développement actuelles font donc de la réduction de la pauvreté l'objectif prioritaire de leurs politiques publiques, ce qui laisse à penser que la lutte contre la pauvreté épuise la dimension sociale du développement durable. Or, il ne faut pas confondre le "développement socialement durable" avec la "lutte contre la pauvreté" (Dubois JL et François-Régis Mahieu 2002). A stade, le niveau de la pauvreté reste fort élevé.³²

Pour ces pays, le développement durable est vu pour la plupart du temps sous l'angle de la protection de l'environnement, de la biodiversité, de la gestion intégrée des ressources naturelles notamment des eaux, la gestion des déchets, les pollutions, de la réduction de la pauvreté etc. A ces mesures, il va falloir que ces pays s'engagent maintenant dans l'établissement des conditions favorables au développement durable à travers la démocratie et la bonne gouvernance politique, économique et d'entreprise, le renforcement des capacités et le développement de compétences à travers une participation de l'ensemble des acteurs du développement (élus, experts, populations, etc.)

²⁹ Le NEPAD est une initiative africaine pour apporter une solution africaine à la question de la pauvreté et du sous développement du continent. Il a pour ultime objectif de combler le retard qui sépare l'Afrique des pays développés. Il est le fruit de la fusion de deux programmes de développement proposés par des chefs d'Etat Africain ; d'une part, les ex présidents Thabo MBEKI d'Afrique du Sud, le Président Olusegun OBASANJO du Nigeria et le Président Abdel Aziz BOUTEFLIKA d'Algérie proposèrent le Millenium African Plan (MAP) et d'autre part, l'ex Président Abdoulaye WADE du Sénégal proposait le plan OMEGA : Voir le site <http://www.nepad.org>

³⁰ Il s'est tenu à New York au siège des Nations Unies du 6 au 8 septembre 2000

³¹ Le DSRP est établi à travers un processus participatif qui mobilise diverses parties prenantes internes et externes, notamment les bailleurs de fonds. Il décrit les politiques, projets et programmes macroéconomiques sur une période de 3 ans ou plus

³² Le taux de pauvreté était de 47,5% en 2008. L'on note une nette baisse de ce taux depuis les 1980 où il était estimé à 51,5% en 1981 (Banque mondiale 2010)

Conclusion

Ce chapitre a permis d'évaluer l'organisation actuelle des transports publics dans les pays d'Afrique subsaharienne afin de mieux comprendre le contexte et les raisons qui ont conduit à cette situation. L'histoire du développement des transports publics en Afrique subsaharienne varie généralement d'un pays à l'autre. Toutefois, à ce jour, nous pouvons affirmer qu'il s'agit d'un secteur qui reste peu organisé dans l'ensemble du continent. Un bon nombre d'entreprises publiques ont été créées dans différents pays, mais la grande majorité d'entre elles ont fait faillite.

Dans ces pays, les politiques menées aux niveaux local et national cherchent souvent à promouvoir la mobilité pour le développement. Mais elles vont à l'encontre des considérations globales, en particulier la protection de l'environnement. En outre, la croissance rapide des villes génère de nombreux problèmes à court terme (insécurité, pauvreté, chômage, mal logements etc.) dont les solutions ont un impact à long terme sur le développement urbain durable. Le transport public étant encore peu développé, il attire très peu l'intérêt des investisseurs. L'une des conséquences est la prolifération des acteurs relevant des activités informelles et échappant à tout contrôle des autorités organisatrices du transport. De toute évidence, le désordre qui règne dans ce secteur ne permet pas la promotion d'un transport durable, ce qui reste un grand défi à relever partout aussi bien pour les autorités elles-mêmes que pour la nation. Les engagements internationaux et régionaux des pays Africains en matière de développement durable et de réduction de la pauvreté devraient apporter un début de solution à ces problèmes et confirmer leur engagement en faveur de la mobilité durable.

CHAPITRE 2

GOVERNANCE DE LA MOBILITE DURABLE : APPROCHE CONCEPTUELLE

Introduction

La mobilité est au cœur de nos sociétés modernes et les systèmes de mobilité très diversifiés sont en mutation rapide. Dans les sciences sociales et humaines, la mobilité fait davantage référence à des faits de société qu'à des déplacements physiques ou spatiaux : Il est fréquemment question de mobilité géographique, résidentielle, sociale, professionnelle, des populations, de la main d'œuvre, des capitaux, des entreprises etc. Dans le champ des études urbaines, la mobilité fait partir des préoccupations des spécialistes de la ville, de son aménagement et de sa gestion. L'évolution des espaces urbains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : Les hommes se déplacent de plus en plus pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. A partir des années 60 et 70, de nombreuses études de la planification des transports apparaissent notamment avec la période de la motorisation des ménages. L'objectif essentiel de ces planifications étant la mise en place de l'infrastructure de transport capable de répondre à une forte demande de déplacements surtout dans les grandes agglomérations urbaines.

Aujourd'hui, la mobilité est à l'origine de beaucoup d'inquiétudes liées à la consommation d'énergies, à la consommation d'espaces et aux préoccupations environnementales. La remise en cause du rôle dominant de l'automobile dans le système de déplacements, notamment en milieu urbain est accentuée par la crise écologique. Et à ce titre, l'actualité des enjeux de développement durable n'a fait que renforcer l'importance des controverses autour de la question de la régulation des mobilités motorisées. La sensibilité de la population, dans les pays développés et de plus en plus dans les pays du sud à ces questions grandit et demande des actions publiques pour réduire les effets néfastes de la mobilité dans les grands airs urbains. La maîtrise par les autorités politiques de la réalisation et de la génération de la mobilité s'impose comme une condition sine qua non dans leur recherche de la durabilité. Toutefois, ces autorités doivent s'efforcer à concilier des demandes contradictoires : elles doivent, d'une part, assurer aux individus et aux entreprises un degré de mobilité et d'échange élevé, d'autre part, limiter les impacts négatifs des déplacements sur l'environnement et les cadres de vie.

Ce chapitre s'attache à définir le concept de mobilité et de gouvernance, dans une approche de développement durable. Nous nous proposons d'une part, de passer en revue la littérature sur la notion de mobilité, notamment la mobilité en milieu urbain et ses différentes formes. D'autre part, nous abordons le concept de développement durable, depuis sa genèse jusqu'à sa conceptualisation actuelle et l'application de ses principes dans les politiques de développement des transports urbains. Ensuite, nous nous intéresserons aux mécanismes de gouvernance pour une mobilité urbaine durable.

1- La notion de mobilité

Les sciences sociales reconnaissent plusieurs types de mobilités et la tradition sociologique s'est intéressée à la mobilité sous deux angles complémentaires : l'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social d'une part, et celle des migrations d'autre part (Gallez C. et Kaufmann V., 2009). Ces deux conceptions montrent que la mobilité fut d'abord appréhendée comme le mouvement entre des ensembles (Etats, institutions, groupes d'individus, classes sociales...) essentiellement considérés à partir de ce qui fait leur stabilité et leur intégration (Bourdin, 2005). L'une des caractéristiques majeures des réflexions sur la mobilité fut entendue dans le sens de la mobilité sociale, en référence aux concepts fondateurs définis par Sorokin Alexandrovitch en 1927³³. L'étude sur la mobilité sociale s'intéresse aussi bien à la mobilité entre les générations, c'est-à-dire la mobilité intergénérationnelle qu'à la mobilité intra générationnelle qui caractérise les changements de position sociale des individus au cours de leur vie active. Le constat d'une société mobile conduit à s'interroger sur les facteurs qui facilitent cette mobilité et sur ceux qui la freinent. Être mobile, c'est pouvoir se déplacer dans un espace, qu'il soit virtuel (circulation de l'information dans les réseaux), social (changement de statut social ou professionnel d'une personne, avec un statut différent de celui de ses parents), ou plus communément physique. C'est dans cette dernière acception que nous nous proposons d'étudier le concept de mobilité et ses enjeux. Cette mobilité renvoie tout d'abord à une multitude de moyens, de véhicules et d'infrastructures potentiels qui définissent la variété des modes de transport.

1.1- La mobilité spatiale ou géographique : concept et mesures

Les interactions sociales ou les variations de position dans l'espace social sont considérées comme étant à l'origine des mouvements des individus dans l'espace géographique. L'analyse de la mobilité spatiale s'est déployée en relation avec la croissance rapide des flux automobiles et du rail. Ainsi, l'émergence des réflexions sur la mobilité spatiale est-elle concomitante de l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les

³³ En 1927, le chercheur russo-américain Pitirim Alexandrovitch Sorokin publie un ouvrage intitulé « Social Mobility », définit la mobilité comme « *le phénomène de déplacements d'individus dans l'espace social* ». Il différencie deux types de mouvements :

- la *mobilité verticale*, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle sociale, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant ;
- la *mobilité horizontale*, qui désigne un changement de statut ou de catégorie sociale n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale.

années 1910-1920 aux États-Unis notamment avec les travaux de l'École de Chicago³⁴ et après la seconde guerre mondiale en Europe. L'étude sur les mouvements des individus (ou des biens) dans l'espace nécessite l'apport de plusieurs disciplines (les sciences de l'ingénieur, l'économie, la sociologie etc.) pour une meilleure connaissance des pratiques individuelles de déplacement et pour l'aide à la décision publique.

Les mobilités spatiales peuvent se définir comme l'ensemble des déplacements des acteurs dans l'espace, quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisés, leurs causes et leurs conséquences. (J.-P. Lévy et F. Dureau 2002).

Elles dépendent de quelques facteurs dont:

- l'accessibilité, c'est-à-dire l'offre qui permet aux individus et aux ménages de réaliser leur déplacement;
- Le comportement qui insiste sur le caractère distinctif et culturel de la mobilité;
- Les contraintes économiques et temporelles qui rendent les mobilités socialement et économiquement sélectives.

Lorsqu'on parle de mobilité spatiale, on désigne à la fois la propension d'un individu à se déplacer d'une origine à une destination et une potentialité (Merlin 1991 : 84) lui permettant de profiter des opportunités offertes par la société à l'extérieur de son domicile. Cette propension à se déplacer dépend, d'une part, des opportunités dont chaque individu a la connaissance en vue de satisfaire ses besoins (par exemple, disposer de biens et services, se former, travailler, s'amuser, s'intégrer dans la société, etc.), d'autre part, de son niveau de vie, de la localisation de ses lieux de vie, ou encore de l'offre de transport desservant les lieux où sont localisées les opportunités. La notion de déplacement à la base de la mobilité spatiale peut être appréhendée autour de quatre formes qui sont différenciées selon deux dimensions (Gallez C. et Kaufmann V. *op.cit.*):

- La temporalité dont elle relève (temporalité longue, temporalité courte)
- L'espace dans lequel elle se déroule (espace interne ou externe au bassin de vie).

³⁴ Les travaux de « l'École de Chicago » sur la mobilité se composent des écrits de plusieurs auteurs.

Pour une présentation de la genèse et des travaux de « l'École de Chicago » voir Yves Grafmeyer et Isaac Joseph « L'École de Chicago, naissance de l'écologie urbaine » Editions du champ urbain » Collection "Essais". Paris, 1979.

Tableau2 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

Source : Gallez C. et Kaufmann V. (2009)

Chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et développe ses propres concepts. La mobilité ne se limite pas en ce sens à la notion de moyens de déplacements physiques mais peut aussi être approchée par les volets de l'insertion sociale, de l'organisation urbaine (localisations services/emplois/habitat). En ce sens, la mobilité est une notion qualifiée de polysémique (Jemelin et al. 2004).

1.2- Motifs et caractéristiques de la mobilité urbaine :

La demande de transport résulte d'un besoin de réalisation d'activités impliquant d'effectuer un certain nombre de déplacements dans un intervalle de temps donné. Le nombre de déplacements effectués chaque jour par un individu est un indicateur habituel de mesure de la mobilité. La définition du CERTU (1998)³⁵ décrit un déplacement comme *«le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur la voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport»*.

Cette définition permet de répondre aux questions essentielles suivantes :

- Pourquoi ?

Cette question nous amène à déterminer les motivations personnelles du déplacement, sa valeur sociale, sa signification culturelle, ses finalités et son degré de nécessité (les motifs du trajet). Pendant une journée, différents motifs peuvent engendrer plusieurs déplacements et tout changement de motif conduit à la description d'un nouveau déplacement : (aller au travail, à école, faire des achats, avoir des loisirs,...)

- Où ?

³⁵ Le CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État français ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargées de missions de service public etc. site internet : <http://www.certu.fr/>

Les déplacements sont effectués d'un point de départ (*origine*), vers un point d'arrivée (*destination*) sur la voie publique. Avec une durée bien déterminée qui constitue la différence entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée.

- Quand ?

Cette question fait référence au moment précis de la journée où le déplacement est entrepris.

- Comment se déplacer ?

Chaque déplacement est fait à l'aide d'un ou plusieurs moyens successifs de transport appelés les modes de transport. Le mode dont la durée est la plus élevée est nommé «mode principal». Par exemple : un déplacement effectué en bus et en train est compté comme un déplacement utilisant le train en mode principal.

Les activités quotidiennes peuvent être exercées à proximité du domicile (dans ce cas on parle de *mobilité locale*) et plus loin du lieu de résidence (*mobilité à longue distance*). La différence entre la mobilité locale et la mobilité à longue distance est par convention géographique.

La question de la mobilité est inscrite au cœur des problématiques des déplacements en milieu urbain car le tissu urbain exerce une forte influence sur les comportements de la mobilité, mais en même temps la demande de déplacements conditionne la politique de l'urbanisation. Cette interaction, implantée dans la dynamique urbaine, se manifeste par les mutations observées dans la structure des villes, en particulier l'étalement des lieux de résidence ou la spécialisation fonctionnelle des espaces.

La mobilité urbaine est définie comme étant l' « *ensemble des déplacements dont l'origine et la destination appartiennent à l'unité urbaine principale d'une même Zone de Peuplement Industriel ou Urbain- ZPIU* » (Orfeuil, 2000).

La mesure de la mobilité peut se faire à l'aide de plusieurs techniques et celles-ci peuvent être groupées dans deux grandes familles (Dobias, 1989 ; Orfeuil, 1999) :

- les comptages au niveau des modes de transport qui permettent de déterminer le nombre de voyageurs ou de véhicules en un point du réseau pour estimer les matrices Origine/Destination.

- les enquêtes auprès des ménages qui permettent d'évaluer les principaux indicateurs de la mobilité en fonction de plusieurs facteurs. Ces enquêtes peuvent être réalisées aux moyens de courriers, de téléphone, des interviews directes auprès des ménages, ainsi que par des combinaisons entre ces solutions. L'estimation des actions des pouvoirs publics sur la mobilité se fait par les évaluations socio-économiques ou connues encore sous le nom de la

planification de transport. Le principe consiste à comparer les options alternatives à une situation de référence et à choisir la plus efficace par rapport aux objectifs prédéfinis.

1.3- La mobilité à l'épreuve des dimensions du territoire urbain

La complexité d'une analyse de la mobilité urbaine réside dans sa définition pluridimensionnelle qui renvoie à différentes catégories d'analyses. Les interactions entre la mobilité et l'urbanisation sont des champs de préoccupations de plusieurs acteurs dans le fonctionnement d'une ville car mobilité urbaine et territoire sont étroitement imbriqués et interagissent à tous les niveaux. Pour comprendre la mobilité, il faut aussi comprendre la ville puisque les comportements individuels de déplacement relèvent des interactions réciproques entre mobilité et urbanisme.

Réconcilier urbanité et mobilité, c'est le défi posé aux aménageurs et aux acteurs de ces villes qui ne sont plus seulement traversées par des flux d'hommes et de marchandises mais qui interagissent avec tous ces mouvements. Les responsables d'agglomération et des urbanistes s'efforcent de trouver les compromis nécessaires entre la ville à produire, la ville à habiter, la ville à vivre et à voir (Orfeuil, 1999). Les objectifs fixés par la politique en matière de transport demandent des moyens pour les mettre en œuvre, mais aussi des techniques pour mesurer les résultats obtenus par rapport aux effets souhaités. L'articulation entre territoire et mobilités ne ressort pas des seules problématiques de la desserte en transports publics d'un site ou de la densification autour d'une ligne. Le modèle de la « ville compacte », ville des courtes distances est une solution parmi l'ensemble des articulations possibles entre l'urbanisme et déplacements. Pour analyser les déplacements dans la ville de façon globale, il faut considérer de façon systématique au moins cinq dimensions de la mobilité :

- les conditions techniques du déplacement (les transports urbains),
- l'organisation des activités dans la ville (la structure urbaine),
- les pratiques sociales dans la ville (la société urbaine),
- la qualité des espaces (le paysage urbain)
- les mesures prises par les politiques pour organiser le développement urbain (les politiques urbaines).

Pour bien comprendre les transports, il est nécessaire de connaître ce que l'on relie en transportant, ce que l'on associe par la mobilité. Les déplacements sont des trajectoires parcourues entre des contextes localisés d'activités sociales, des trajets entre des situations qu'ils raccordent. Le concept de mobilité urbaine pose la dimension urbaine du transport :

puisque la ville est complexe, la mobilité dans la ville l'est aussi, puisque la ville est transversale, la mobilité l'est aussi. La réflexion sur la mobilité doit être ainsi intimement liée à la réflexion sur la ville. Les transports occupent un temps important de l'activité des individus. Cela suppose que les experts spécialistes de la mobilité soient formés aux problématiques urbaines, c'est-à-dire de bons spécialistes de la ville. Dès lors, vouloir analyser la mobilité urbaine au regard de son inscription territoriale revient à réfléchir sur les interactions possibles entre les modes de déplacements des populations et les dimensions identitaire et organisationnelle du territoire.

La multipolarité des activités favorise les phénomènes de pérégrination urbaine, c'est-à-dire habiter dans un lieu, travailler dans un autre, consommer dans un troisième, se divertir dans un quatrième, etc. L'étalement urbain constitue également un phénomène complexe, variable et difficile à réguler notamment en étroite coordination avec la mobilité urbaine. Il favorise la recherche de multimodalité et d'intermodalité. Par contre, il défavorise à terme les transports collectifs de masse au profit de la voiture particulière dans la mesure où un système lourd ne peut correctement assurer la desserte fine réclamée par les zones d'habitat périphériques. L'urbanisation diffuse se traduit alors par une augmentation des distances parcourues. Pour le transporteur et le transporté, les problèmes de fréquences, de correspondances et d'enchaînements des modes prennent dès lors une importance croissante.

1.4- Le renouveau des lieux et des modes de mobilité

Longtemps, l'étude de la mobilité a été focalisée sur les transports et ses infrastructures. Pourtant, il convient de replacer l'individu au cœur de l'analyse et étudier désormais les pratiques de mobilités et la manière dont elles sont vécues. Car la mobilité n'est plus un fait unique, un déplacement d'un point A vers un point B avec un mode donné. Elle suscite un nouveau rapport à soi et aux autres et donne aux voyageurs une identité plurielle, fluide et multimodale. La nouvelle mobilité et le nouveau rapport aux lieux qu'elle entraîne permet en effet cette synthèse du dynamique et du statique, du mouvement et de l'immobilité. Les gares, les stations (de bus, métro ou vélos) et les points d'arrêts, tous ces lieux de la mobilité changent de statut et de fonctions. Désormais conçus comme des lieux d'« étape » entre deux mouvements successifs, ils ne sont plus les simples points d'origine ou de destination d'un unique déplacement. Et dans ces lieux d'étapes de la mobilité, on se restaure, s'informe sur les correspondances, se repose, fait des achats, change de mode de transport, échange avec d'autres voyageurs etc. Ces « lieux de la mobilité » ne sont donc plus seulement

des nœuds d'un réseau de transport mais se muent en lieux de vie, de transit, qui s'ouvrent sur la ville et dynamise le territoire. Aussi, un arrêt de bus, de tram ou une station de métro devient désormais un « lieu d'échanges ».

Les nouvelles pratiques et modes de vie créent de nouveaux besoins en matière de mobilité. Nous sommes tour à tour, au cours de la journée ou de notre vie, piéton, cycliste, automobiliste, usagers d'un bus - tramway ou métro, client d'un taxi, etc. Chacun aspire à être l'auteur de sa propre mobilité, la composer en fonction de ses horaires, modes de vies, contraintes ou besoins. La nouvelle valeur de la mobilité est celle de la création de liens avec le territoire traversé ou avec les personnes croisées. Le temps du transport se doit d'être un temps vécu, apprécié ou utile mais qui devient consistant. En tant qu'elle est d'abord le fait d'individus uniques qui ont leurs propres modes de vie, la mobilité se définit donc au pluriel : les mobilités.

2- De la mobilité à la mobilité durable : Concepts et enjeux

Avant d'aborder les conditions d'une mobilité qui se veut durable, il convient de revenir sur la notion de développement durable pour comprendre son opérationnalisation dans le domaine du transport urbain.

2.1- Le développement durable

2.1.1- Genèse et définition

Pour bien comprendre ce que recouvre la question du développement durable, il est nécessaire de prendre en compte le contexte dans lequel il est apparu.

En effet, c'est le constat de l'échec social et écologique dans le mode de développement économique et industriel des sociétés occidentales qui a constitué l'émergence de la problématique du développement durable. Le terme de « développement » assimilé à la notion de progrès depuis le XVIIIe siècle était essentiellement axé sur l'esprit du capitalisme qui stipule que «la croissance économique et sociale n'a pas de limites» et la course frénétique vers la croissance industrielle négligeait depuis des décennies, les ressources naturelles qui s'épuisent (Pradès 1995). Ainsi la fin du XIXe siècle voit s'imposer les contestations sociales et les revendications ouvrières. L'économique et le social prennent toute leur importance mais on néglige alors l'environnement. L'utilisation intensive des ressources naturelles mène à la prospérité des pays industriels alors que la Terre étouffe. Cette période marque une prise de conscience environnementale que ce modèle de développement n'est plus viable, puisqu'il

provoque le réchauffement climatique, l'épuisement des énergies non renouvelables, la destruction de l'écosystème et de la biodiversité, la pollution, la disparition de nombreuses espèces animales et végétales, la dégradation de la couche d'ozone etc. Tous ces événements interpellent la conscience collective sur les conséquences néfastes de l'action des individus et des entreprises sur l'équilibre de notre planète en créant une rupture historique et une inversion des rapports de force Homme-Nature. Une prise de conscience va progressivement se structurer autour des premiers mouvements en faveur de la protection de la nature et qui va bien au-delà du seul respect de notre environnement au sens écologique du terme.

Ainsi donc dans les années 1960, va apparaître la notion de développement durable où « *sustainable development* » au moment où l'idée d'une croissance illimitée commence à être remise en cause (Meadows, 1972). A la fin des années soixante, le Club de Rome³⁶ lance un cri d'alarme sur le constat de la dégradation de l'écosystème par la croissance économique, avec le slogan « *croissance zéro*³⁷ ». En 1972, le Sommet des Nations Unies sur l'environnement de Stockholm met en garde la communauté internationale sur l'épuisement des ressources naturelles. Naît alors la notion d'« *écodéveloppement* » qui prône un mode de développement intégrant les contraintes environnementales. En 1987, Madame Gro Harlem Brundtland, présidente de la commission mondiale sur le développement soumet à l'assemblée générale des Nations Unies un rapport intitulé « *Our common future* »³⁸. Avec ce texte, le développement durable entre véritablement dans la sphère politique. L'idée de *soutenabilité*, apporte au développement la prise en compte de la sauvegarde de la biosphère et

³⁶ Le Club de Rome est un groupe de réflexion regroupant des personnalités issues de divers domaines : des scientifiques, des économistes, des fonctionnaires nationaux et internationaux, ainsi que des industriels. Ce club mène des réflexions et fait des propositions sur les questions de développement. Il est notamment considéré comme précurseur des notions de développement durable et d'empreinte écologique.

³⁷ Une équipe du Massachusetts Institute of Technology publie en 1970 un rapport intitulé « Halte à la croissance ? » : Rapport sur les limites de la croissance (The Limits To Growth en anglais), à la demande du Club de Rome. C'est ce rapport qui est considéré comme fondateur de la théorie de la « croissance zéro »

La théorie stipule que le modèle de croissance continue est intrinsèquement instable, crée le cycle boom/récession, et que dans un contexte de ressources limitées, elle ne pourra maintenir les niveaux actuels de prospérité indéfiniment. La Croissance zéro est une théorie selon laquelle toutes les activités économiques devraient tendre à un état d'équilibre, un état stable.

³⁸ Le Rapport Brundtland, officiellement intitulé Notre avenir à tous propose la définition du développement durable la plus connue mondialement « *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ».: http://conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf

corrélativement de la sauvegarde des générations futures. Cette philosophie de gestion émergente se fonde notamment sur des théories mais également sur des principes. Selon ce Rapport Brundtland (1988 : 51), « un développement est durable s'il répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». De là découle trois objectifs fondamentaux :

- Le maintien de l'intégrité de l'environnement,
- L'amélioration de l'équité sociale et de la qualité de vie,
- L'amélioration de l'efficacité économique.

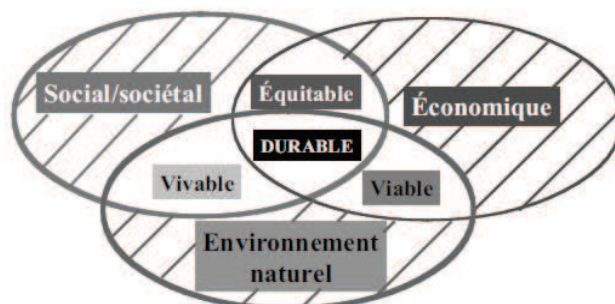
2.1.2- Les dimensions du développement durable : Conditions à la durabilité du développement

Le développement durable replaçant l'Homme et la nature au centre des préoccupations est classiquement présenté comme la prise en compte de trois piliers : un pilier environnemental pour intégrer les interactions entre l'environnement et les activités humaines, un pilier économique pour analyser la couverture des besoins des hommes et un pilier social pour inclure les rapports entretenus entre les différentes sociétés ou groupes sociaux, y compris intergénérationnels. La gouvernance s'ajoutant à ces trois piliers.

L'intersection entre l'économique, le social et l'environnement donne lieu à la recherche d'un équilibre entre ces trois dimensions et repose sur trois principes comme le montre la figure 1 :

- principe d'équité entre les peuples et les générations,
- principe de précaution
- principe de participation induisant de nouveaux modes de gouvernance qui implique un engagement sur la durée et dans la démocratie.

Figure 1 : les trois piliers du développement durable



(source : AFNOR, guide SD 21000, p.8)

a- La dimension sociale

L'analyse de la durabilité sociale qui demeurerait jusque là encore l'objet de peu d'investigations, implique pourtant un renouvellement des modes de pensée du développement (Dubois & Mahieu, 2002). Un développement socialement durable relie la lutte contre la pauvreté, sous ses formes d'accessibilité (ou de droit) et de capacités (notamment à partir de l'accroissement des potentialités), à la régulation des formes correspondantes d'inégalités et de vulnérabilité.

Un développement est durable si les politiques publiques qui le composent ne causent pas de dysfonctionnements sociaux tels qu'ils remettent en cause les possibilités d'amélioration du bien-être pour l'ensemble de la population actuelle comme à venir : capital humain (éducation, santé), capital social (liens sociaux), capacité à utiliser les potentialités disponibles, etc. Cette efficacité sociale amène Stoessel-Ritz J. (2012, p.10) à affirmer que « *le développement durable signifie bien davantage que l'entrée de l'environnement dans le champ de l'économie (ou vice versa), le développement durable est sociétal et interroge avant tout la solidarité et le lien social* »

b- La dimension économique

La dimension économique du développement durable s'appuie sur des principes macroéconomiques d'équilibre (équilibre budgétaire, équilibre de la balance des paiements, maîtrise de l'inflation, etc.) et sur des règles d'investissement (allocations budgétaires et taux d'investissement sectoriels, coefficient de capital, niveau de productivité, ratio consommation-épargne, etc.) qui visent essentiellement à optimiser la croissance et à ne pas engendrer des charges d'endettement excessives qui seront répercutées sur les générations futures. La durabilité économique s'exprime ainsi en termes de croissance auto-entretenu, de modification des modes de production et de consommation etc. Les économistes préconisent ce qu'on appelle « *l'internalisation des externalités négatives* ». Il s'agit d'intégrer dans le calcul économique de l'entreprise, le coût des conséquences externes négatives que son activité génère. Cela suppose d'attribuer un « coût » à la pollution, à la gestion des déchets, à l'épuisement des ressources, et de faire entrer ce coût (auparavant non pris en compte) dans les charges de l'entreprise. Cette situation rend urgente une prise de conscience à l'échelle planétaire.

c- La dimension environnementale

La dimension environnementale a trait à la gestion des stocks de ressources et à la préservation de leur qualité afin d'assurer la permanence du capital naturel dans le temps. L'écologie, telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui, traite des impacts humains sur les écosystèmes. La forte croissance économique (et de la consommation) des pays s'accompagne d'une plus forte consommation d'énergie, de l'épuisement des ressources naturelles, davantage de déchets ménagers et industriels etc. Aujourd'hui, les pays les plus développés sont ceux qui polluent le plus avec une empreinte écologique³⁹ plus élevée.

Dans le monde de l'entreprise, le terme « Développement durable » s'exprime par la mise en place de stratégies qui s'articulent autour des quatre « P » que sont le Progrès des organisations qui passe par le respect des Personnes et de la Planète tout en assurant les Profits (Laville, 2002). Faire du développement durable signifie donc pour un manager de veiller à la rentabilité économique de son activité tout en minimisant (voire supprimant) son impact sur l'environnement et en respectant les Hommes. Autrement dit, le dirigeant d'une entreprise « durable », évaluera toute décision à l'aune de ces trois critères sans n'en privilégier aucun.

2.2- Les fondements de la mobilité urbaine durable : L'« éco-mobilité »

Le secteur des transports constitue un élément clé de toute politique de développement. Les termes d'« éco-mobilité » ou de mobilité durable sont des notions récentes, apparues après les crises de l'énergie et dans le sillon des questions de développement soutenable. Elles regroupent la conception, puis la mise en place et la gestion de modes de transport jugés plus propres (à l'égard de l'environnement), sûrs et sobres (en particulier et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre- GES). L'éco-mobilité est l'un des enjeux les plus souvent traités par les « agenda 21 »⁴⁰ ou dans les projets d'éco-quartiers⁴¹. La mobilité durable renvoie donc à un double processus, entre

³⁹ L'empreinte écologique est un indicateur et un mode d'évaluation environnementale qui comptabilise la pression exercée par les hommes envers les ressources naturelles et les « services écologiques ». C'est un outil qui évalue la surface productive nécessaire à une population pour répondre à sa consommation de ressources et à ses besoins d'absorption de déchets. Voir notamment le site de VWWF.fr, et ces différents rapports.

⁴⁰ L'Agenda 21 est un programme international de mise en œuvre du développement durable (DD) pour le 21e siècle à l'échelle des collectivités territoriales. Plus de 170 pays l'ont signé lors du Sommet de la Terre à Rio (1992) et se sont engagés à l'appliquer. Pour mieux comprendre ses composantes voir : <http://observatoire-territoires-durables.org/spip.php?article1085>

⁴¹ La conception d'un Eco Quartier a pour objectif de proposer des logements dans un cadre de vie de qualité avec des performances énergétiques et environnementales liées aux bâtiments, à l'eau, aux déchets ou à la

développement durable de l'aire urbaine et développement durable de l'institution elle-même. Elle se conçoit à la fois à l'échelle du territoire de compétence de la collectivité porteuse et au niveau de cette dernière en tant qu'organisation (Hamman et Blanc, 2009). Avec la question du réchauffement climatique, la mobilité s'est imposée comme thématique majeure du développement durable avec des spécificités. L'éco-mobilité s'organise selon une certaine hiérarchie, du plus éco-mobile au moins éco-mobile : marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage, auto partage etc. Si le concept de mobilité durable provient de l'application du concept englobant de développement durable au domaine des transports et des déplacements, cela implique précisément de trouver un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. En clair, une politique de mobilité durable correspond à une politique de transport qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et les objectifs écologiques dans un aspect durable. Avec comme résultat escompté, la réalisation d'un système de transport dont les modalités pratiques sont : des coûts raisonnables, choix entre plusieurs modes, limitation des émissions de gaz à effet de serre, efficacité de fonctionnement avec de nouvelles technologies des véhicules, etc.

Cette mobilité durable est un concept mobilisateur parce qu'aujourd'hui, elle concerne chacun d'entre nous, collectivement et individuellement. C'est apprendre à se déplacer autrement au quotidien. Les déplacements « autrement » s'organisent surtout autour de l'idée de la multi-modalité, c'est-à-dire le choix entre plusieurs modes de transports différents entre deux lieux. Les alternatives de mobilités sont donc un panel d'offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle. Dans cette perspective, la vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois. Ainsi, il peut être utile d'enchaîner plusieurs modes au cours d'un même déplacement (c'est le sens de l'intermodalité). L'objectif d'une mobilité alternative est alors de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel.

2.3- Les dimensions de la mobilité durable

Si le concept de mobilité durable revient fréquemment dans la littérature et dans les études, ce n'est pas pour autant qu'il traduit la même vision et répond à la même définition (Camille Kelbel C. 2009). La question de mobilité durable reste un sujet à débat au sein de la

biodiversité. Un Eco Quartier doit d'être un quartier durable, englobant des considérations liées aux transports, à la densité, également à une mixité sociale et fonctionnelle et à la participation de la société civile.

communauté scientifique et donc les critères de sa durabilité n'échappent pas à cette situation. En se référant au concept de développement durable, la durabilité implique une recherche d'équilibre entre les trois dimensions du développement durable. Cette mobilité n'est envisageable que si le système de transport est lui-même durable (Brodmann, Spillmann, 1980), à savoir, s'il respecte dans son fonctionnement les limites écologiques, tout en assurant l'efficacité des déplacements du point de vue économique ainsi que l'équité sociale.

Les dimensions d'une mobilité dite soutenable ou durable à long terme sont:

a- La dimension environnementale :

Nécessaire à long terme, elle se focalise sur deux problématiques majeures :

- Qualité de l'air et santé publique ;
- Effet de serre et changement climatique.

L'enjeu environnemental n'est pas de diminuer la demande de mobilité car ceci serait un contre-sens économique et social, mais de trouver des solutions afin que cette mobilité ait une empreinte réduite, ce qui passe par une diminution des émissions de carbone fossile et de polluants.

b- La dimension économique :

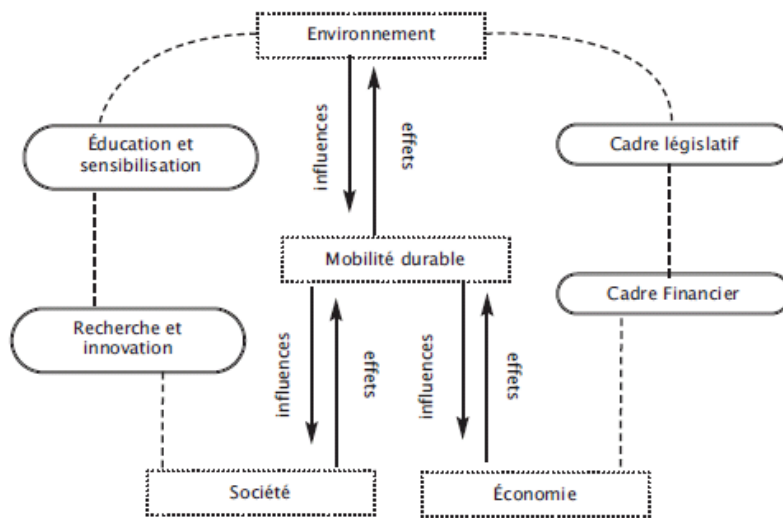
Qui se situe dans une vision à court et moyen termes, elle est axée sur les préoccupations financières pour l'optimisation des coûts d'investissement des infrastructures de transport et des coûts d'accès de la population à ces moyens de transport. Optimiser sous contraintes.

c- La dimension sociale :

Met l'homme au cœur du développement de services d'intérêt collectif ou d'intérêt général, organise la participation des acteurs locaux aux processus de gouvernance, mais butte sur les modalités d'établissement des priorités. La durabilité sociale du système de transport doit garantir les conditions justes et équitables d'accès de tous aux opportunités de vie et à de meilleures conditions.

Ces trois dimensions se retrouvent dans la figure 2 ci-dessous.

Figure 2 : le concept de mobilité durable approfondie



Source⁴²: FAY C., SAUCAN D. (2006).

L'approche transversale des enjeux de la mobilité permet aux spécialistes de la ville et des transports de faciliter la mobilité selon une approche spatiale, en favorisant l'accessibilité urbaine, également selon une approche temporelle. Cette double approche fonde deux exigences fortes en matière de réflexion et d'action sur la ville.

D'une part, l'accessibilité permet d'assurer une forme d'équilibre entre les territoires de la ville : tous les territoires doivent être accessibles, c'est à dire qu'ils doivent être reliés d'une façon ou d'une autre aux autres territoires de la ville et qu'on puisse s'y rendre et en sortir facilement. Toute société se doit de garantir, notamment pour des raisons de justice et d'équité sociales, la mobilité à tous ses membres. En favorisant l'accessibilité urbaine, on assure la diffusion spatiale de la mobilité. D'autre part, la mobilité durable permet de soutenir des formes de mobilité qui soient les moins nuisibles possibles pour l'environnement et profitables pour un développement harmonieux de la ville. Penser le caractère durable de la mobilité, c'est penser aux générations futures et à la ville de demain.

3- la gouvernance de la mobilité urbaine

3.1- La notion de gouvernance

Le concept de gouvernance est issu du monde des entreprises où l'on parle de gouvernance d'entreprise (*corporate governance* en anglais). Il a commencé à être utilisé par

⁴² FAY C., SAUCAN D. (2006). La mobilité durable et les nouvelles technologies, 41ème Congrès de l'Association québécoise du transport des routes, 9-11 avril 2006, Québec.

les économistes dans les années 1930 pour fonder une analyse stratégique de la gestion des grandes sociétés industrielles et commerciales. Il apparaît ainsi en 1937 dans un célèbre article « *The Nature of the Firm* », écrit par l'économiste américain Ronald Coase. La « gouvernance d'entreprise » se définit alors, dans le sillage des théories néo-institutionnalistes inspirées comme une méthode de gestion non hiérarchique des entreprises associant davantage les salariés. Elle désigne le système formé par l'ensemble des processus, réglementations, lois et institutions destinés à cadrer la manière dont l'entreprise est dirigée, administrée et contrôlée à la fois en interne et en externe. La gouvernance concerne également les liens de l'entreprise avec les différentes parties prenantes dans tous les domaines de son activité.

Le débat sur la gouvernance s'est invité également dans les politiques nationales et dans les relations internationales entre les Etats d'une part et entre Etats et les organisations et institutions internationales⁴³. Malgré la multiplicité des usages du mot, il désigne avant tout la transparence dans la gestion (pour le secteur public ou privé), la concertation, impliquant un élargissement du champ de la réflexion et de la prise de décision avec une multiplication des lieux et acteurs impliqués dans la co-construction d'un projet. C'est aujourd'hui une notion polysémique avec la gouvernance sportive, la gouvernance européenne, la gouvernance nationale, la gouvernance d'entreprise etc. cette multiplicité du thème amène Blanc M. (2009) à affirmer que la gouvernance a perdu en précision ce qu'elle a gagné en extension. Elle évoque la présence de plusieurs décideurs qui interviennent conjointement et qui doivent trouver un accord. Pour lui, la « *gouvernance publique* », désigne la tentative de mise en cohérence des divers organismes étatiques. La gestion de l'action publique repose sur un processus de négociation (Merrien, 1998, Blanc, 1999, 2009) qui suppose qu'aucun acteur ne dispose des connaissances et des moyens nécessaires pour s'attaquer seul aux problèmes.

Comme nous l'avons vu précédemment, les politiques de mobilité urbaine durable et les mesures qui les composent sont tiraillées entre deux exigences : celle de leur efficacité du point de vue environnemental avant tout et celle de leur acceptabilité politique, sociale et économique (Meier 2000). Aussi, la mobilité durable passe-t-elle par le choix de mesures issues de compromis acceptables entre des enjeux souvent difficilement compatibles. Parler

⁴³ La « bonne gouvernance » a été adoptée par toutes les institutions internationales (Banque Mondiale, Fond Monétaire International...) pour désigner une gestion saine et transparentes de leurs activités, mais aussi dans celles de tous leurs partenaires et les Etat bénéficiant de leurs soutiens financiers en particulier les pays en voie de développement PVD

de la gouvernance de la mobilité urbaine revient à comprendre la gouvernance à l'échelle de l'air urbain, comprendre ses principes et son application.

3.2- la gouvernance à l'échelle du territoire urbain: la gouvernance urbaine

De nombreux auteurs (Blanc, 1999, 2009 ; Stebe 2005 ; Stebe & Marchal, 2009 ; Hamman *al.*, 2011) travaillant sur la problématique des villes ont opté pour une vision territoriale de la gouvernance. La gouvernance à l'échelle d'un territoire, ou gouvernance locale est fondée sur plusieurs piliers : la participation citoyenne, des partenariats entre des acteurs clés à l'échelon local, la compétence transdisciplinaire des acteurs locaux, des sources d'information multiples, des institutions de recevabilité etc. En ce sens, elle constitue « *un mode d'agir qui ne présuppose plus la centralité ni la souveraineté du gouvernement et de l'administration publique, mais où le pilotage politique se fait par le truchement de réseaux plus ou moins autonomes, associant une multiplicité d'acteurs publics et privés* » (Kübler et Leresche 2003, pp. 127-140). Cette gouvernance est donc constitutive de la nouvelle manière de voir les territoires dans le développement économique, social et écologique. Il s'agit d'une approche particulière pour appréhender la complexité des composantes internes de ces territoires. Pour Carrier et Jean (2000), la gouvernance renvoie à une diminution de la centralité de l'État. Si le concept de gouvernement désigne une forme de gouverne où les États occupent un rôle central, celui de gouvernance fait référence à d'autres formes où l'État n'occupe pas une place aussi centrale (Stocker, 1998 : 19).

L'importance de ces enjeux conduit à l'échec relatif d'une gouvernance pensée globalement à l'échelle nationale et explique un intérêt pour la gouvernance locale, proche du terrain. Les débats des années 1990, marqués par l'avènement du *New Public Management* et du *New Urban Planning*⁴⁴ formalisent le socle des thèses de la gouvernance publique à l'échelle locale et urbaine. Dans ce cadre, le concept de gouvernance reconnaît que les autorités ne sont pas seules à gouverner la société, qu'elles font partie d'un réseau complexe d'interactions entre institutions et groupes. Cette gouvernance locale associe donc acteurs publics, entreprises et société civile et contribue à réduire les coûts de transaction dans les choix collectifs (Michel Casteigts 2009).

⁴⁴ Le Nouveau Management Public –NMP (de l'anglais new public management), adapté au secteur public des méthodes de management traditionnellement réservées au secteur privé. C'est un concept né dans les années 1970 dans les milieux néolibéraux. Il se développa en premier lieu de façon empirique en Grande Bretagne puis il apparut en Nouvelle Zélande, aux Etats-Unis et dans la plupart des pays de l'OCDE.

Nous proposons la définition suivante de l'UNCDF (2003)⁴⁵: « *la gouvernance locale vise à transférer le pouvoir aux populations locales en vue de réaliser un développement économique et politique qui soit mené par les populations elles-mêmes...* ». Ce concept implique le *transfert vertical* de responsabilités et de ressources de gouvernement central aux collectivités territoriales, ainsi que le développement de *réseaux horizontaux* entre ces collectivités et les acteurs non étatiques. Cette redéfinition des pouvoirs met en évidence la demande des acteurs sociaux en faveur de modes décisionnels décentralisés et répondant à leurs aspirations. La gouvernance locale peut donc être analysée comme une réappropriation du politique par des acteurs sociaux. Dans un contexte complexe et incertain où les différents enjeux sont liés, aucun acteur ne devrait prétendre disposer de toute l'information et de toute l'autorité nécessaire pour mener à bien une stratégie de développement d'ensemble inscrite dans le long terme. Celle-ci ne peut émerger que d'une coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts définis collectivement dans des environnements fragmentés.

3.3- La gouvernance de la mobilité urbaine durable : apport de la démocratie participative

Les élus locaux ont à prendre des décisions dans des domaines complexes comme l'urbanisme, les transports, les affaires sociales, la santé publique, etc. Pour cela, ils doivent s'entourer de personnes ayant une expertise avérée dans ces domaines car n'ayant pas eux même toute la compétence professionnelle nécessaire. Les politiques de mobilité de la ville ne sont envisagées très souvent que sous les angles techniques et d'efficacité économique qui restent prédominantes. Mais les enjeux de la mobilité dépassent ces dimensions, car, les politiques de mobilité, parce qu'elles s'inscrivent directement sur un territoire, au niveau le plus proche des gens, comportent des enjeux sociaux et des effets (re)distributifs importants. Elles peuvent contribuer voire renforcer la ségrégation sociale par leur incidence spatiale. La conception et les décisions relatives aux projets de mobilité ne doivent pas être prises seulement aux niveaux supérieurs (entre élus et expert, ou au plan national) au risque d'exclure simplement toute une partie des acteurs. A l'inverse, une concentration au niveau local perdrait toute vue globale et inclusive. Donc, en matière de gouvernance de la mobilité,

⁴⁵ « Le pouvoir des pauvres, la gouvernance locale pour la réduction de la pauvreté » Angelo Bonfiglioli. UNCDF, novembre 2003 : L'UNCDF est l'agence d'investissement des Nations Unies pour les 48 pays les moins avancés du monde. <http://www.uncdf.org/fr>

les maîtres mots sont : participation, coordination entre les niveaux et inclusion d'acteurs de différents horizons. Cette gouvernance de la mobilité urbaine doit être fondée sur le principe de la participation et non plus uniquement de la représentation politique. Il faut d'abord analyser les modalités de sélection des participants au cercle de la décision en matière de gouvernance, ce qui permet de distinguer *gouvernance élitiste* (ou technocratique) et *gouvernance participative* (Blanc, op.cit).

Comme nous l'avons vu, la gouvernance est associée à la transparence et est fondée sur un processus de dialogue continu entre les acteurs du système⁴⁶ de même que sur une relation d'interdépendance entre ces acteurs impliqués. A ce titre, la participation rentre dans le jeu relationnel entre les différents échelons du pouvoir à une échelle territoriale (quartier, localité, voire, à l'échelle nationale.) Toutefois, l'inclusion des citoyens dans le processus décisionnel demande une certaine modification dans les modes d'organisation. Elle nécessite du temps et des ressources. Le défi est donc celui du poids décisionnel de la participation et de sa traduction en actes concrets, au risque de transformer le résultat de cette participation en simple liste de doléances ou en instrument de légitimation du politique. Dans ces conditions, la démocratie participative serait envisagée comme un outil et non la solution aux problèmes de mobilité et à la planification des transports. L'idée est que les politiques obtiendraient leur légitimité par la participation (et non plus par la norme du droit ou de la technique). Celle-ci doit nécessairement inclure un public plus large que les habitants directement concernés par la mise en œuvre du projet et doit aussi prendre en compte les usagers. L'un des obstacles à la participation des citoyens émerge à travers leur incapacité à décrypter les intentions et enjeux, souvent obscurs et sous jacents pour eux, d'une politique donnée. Sans compréhension des objectifs, la mobilisation ne peut significativement s'opérer.

Par ailleurs, une information disponible et de qualité permettrait alors à chaque citoyen d'améliorer sa vision critique. Prendre part à des commissions d'usagers, comprendre des documents d'urbanisme, analyser une série de ratios budgétaires ; toutes ces actions nécessitent la compréhension d'un vocabulaire souvent technique et difficile à acquérir.

Dans la plupart des cas, une autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) est mise en place dont la mission est d'organiser le service des transports urbains sur un périmètre des transports urbains (PTU) et de définir avec les autres acteurs concernés la politique des

⁴⁶ Voir à ce sujet, Michel Crozier, Erhard Friedberg (2000) « L'acteur et le système: Les contraintes de l'action collective » Points Essais Février 2000

déplacements à savoir : La politique de desserte, la politique tarifaire des transports, la définition de l'offre de transport, le financement des réseaux, la réglementation des activités de transport, la promotion du service de transports collectifs etc. L'une des missions de cette autorité est de développer l'attractivité des transports collectifs pour les usagers, notamment en favorisant l'intermodalité et en simplifiant l'accès à l'information.

Conclusion

Ce chapitre, sans avoir été exhaustif sur toutes les approches et définitions du développement durable et de la mobilité, a permis de mettre en lumière l'abondante littérature sur ces deux concepts. Il ressort que la conception de la mobilité urbaine intégrant une problématique de développement durable demeure un projet complexe. La mobilité durable est un objectif à atteindre dont les contours restent objet de débats : La littérature ne fournissant pas de définition stabilisée et de consensus, il semble préférable à ce jour de souscrire à une définition relative d'où, la difficulté de la mesurer et de définir des indicateurs. Il est néanmoins possible de se positionner sur l'amélioration de la durabilité d'un système de déplacement dans le temps et dans l'espace. S'interroger sur les conditions de la mobilité durable, c'est aussi se pencher sur le fonctionnement de la société et plus précisément des organisations à la fois globalement et dans tous ses aspects particuliers. La prise en compte des conséquences environnementales et sociales des transports dans cette conquête sans cesse d'une mobilité durable nous amène en ces temps de prise de conscience des risques d'épuisement des ressources renouvelables, à nous réinterroger sur le meilleur usage des modes de transport. Cette nouvelle interrogation concerne, entre autre, les politiques de développement du système de transport urbain qui nécessite une nouvelle approche organisationnelle.

L'objectif de durabilité de la mobilité urbaine nécessite de fait, une forme de gouvernance participative indispensable à la satisfaction des attentes parfois contradictoires des parties prenantes, que celles-ci relèvent de considérations écologiques, sociales ou encore économiques. Etant donné que développement durable et démocratie locale sont indissociables, l'application efficace des principes de développement durable urbain exige un renouvellement des pratiques en matière de gestion et de conduite des projets urbains, particulièrement de la mobilité urbaine. Il faut donc l'implication accrue des citoyens/usagers dans un espace démocratique plus ouvert et de concertation. Ainsi, les autorités organisatrices de la mobilité urbaine doivent-elles disposer des moyens nécessaires pour assurer la cohérence des choix concernant les instruments de la politique des transports et particulièrement les choix des modes de déplacement.

CHAPITRE 3 :

OBJET DE LA RECHERCHE ET METHODOLOGIE

Introduction

Dans ce chapitre, nous revenons sur la genèse de la problématique ainsi que la stratégie d'investigation mise en œuvre pour atteindre notre objectif. Le choix du sujet n'est pas fortuit. Il reflète un intérêt, mais aussi notre implication dans le processus de production d'une connaissance scientifique sur la problématique soulevée par le contexte ivoirien. En Côte d'Ivoire comme d'ailleurs dans toute l'Afrique subsaharienne, les entreprises de divers secteurs d'activités économiques relevant du public ou du privé sont très peu, voire pas du tout sensibilisées à la problématique du développement durable. Elles le sont encore moins, lorsqu'il s'agit de bonnes pratiques en matière de gouvernance. Or, pour ces entreprises, l'intégration des principes de bonne gouvernance peut être une source de pérennité et de croissance durable. Le secteur des transports en particulier a un effet structurant sur les autres secteurs d'activité. Son développement facilite la mobilité et les conditions d'accès des populations aux services sociaux de base et aux ressources existantes et permet ainsi à cette population de prendre une part active au développement économique. Sachant que ce sont les populations à revenus les plus faibles et celles de la catégorie des pauvres qui ont recourt à ces services, il devient alors indispensable de s'interroger sur l'appui éventuel qu'on pourrait apporter à ce secteur afin de le rendre plus efficace, plus accessible, plus efficient et dans une perspective de durabilité. C'est un sujet encore peu traité dans nos pays sous cette forme, et pour lequel la connaissance n'est pas encore véritablement établie au niveau des acteurs.

1. La construction de la problématique

1.1- L'émergence de la problématique

De manière générale, une étude en sciences sociales constitue un processus vers une meilleure connaissance d'un objet de recherche. D'emblée, le projet d'étude se présente sous la forme d'une question de départ par laquelle le chercheur tente d'exprimer le plus exactement possible ce qu'il cherche à élucider et à mieux comprendre (R. Quivy, L. Van Campenhoudt 2006). Un problème est donc une difficulté ou un manque de connaissances qui a trouvé une formulation appropriée à l'intérieur d'un champ de recherche. Résoudre un problème, c'est trouver les moyens de répondre à une question à l'aide des concepts, des théories et des méthodes d'investigation qui lui sont propres. Selon Bourdieu P. et Passeron J-C. (1983), la question de départ doit répondre à plusieurs critères de validité, à savoir des critères de clarté, de faisabilité et de pertinence car, « *le réel n'a jamais l'initiative puisqu'il ne peut répondre que si on l'interroge* » (p.54). Cette question de départ participe au choix et à la délimitation du terrain et de l'échantillon d'étude ainsi que des premières lectures et outils méthodologiques. L'objet de notre étude porte sur le transport urbain en Côte d'Ivoire et précisément dans le district d'Abidjan. Et lorsque cette question est abordée, on a tendance à évoquer les transports informels et les problèmes qu'ils engendrent : véhicules en mauvais état, pollution, insécurité routière, manque de professionnalisme, etc. Ces problèmes sont hélas encore d'actualité à Abidjan comme d'ailleurs dans d'autres grandes agglomérations comme Lagos, Dakar, ou Johannesburg, Dar Essalam, Nairobi ou Douala...

Le contexte global de la mobilité urbaine à Abidjan pose des problèmes et des défis à l'Etat (constructions et entretiens des infrastructures de transports, financement des entreprises...), aux autorités organisatrices des transports (planification, coordination entre divers modes artisanal, informel, professionnel), aux opérateurs de transport (matériels roulant en mauvais état, manque de financement pour le renouvellement du parc...) et enfin aux usagers (accessibilité, confort, fréquence...). Le problème des transports urbains à Abidjan présente un caractère multidimensionnel dont les traits saillants méritent d'être rappelés ici.

- **La question démographique :**

Abidjan est une grande métropole avec une population de plus de cinq millions d'âmes⁴⁷. Elle est caractérisée par une population urbaine en croissance, mal servie par le système des transports publics déficients, voire quasiment inexistant dans plusieurs sous quartiers de la ville tant la dernière décennie a marqué le déclin des réseaux urbains. La pression démographique urbaine avec près de 50% des habitants en milieu urbain⁴⁸ s'accompagne d'un étalement urbain se traduisant par une augmentation des besoins de mobilité et un allongement des distances de déplacement. Sur le plan urbanistique, l'expansion des zones urbaines (surtout les zones périphériques qui constituent les quartiers les plus populaires) complique énormément les tâches de planification, de réglementation et de prestation des services de transport urbain.

- **La question des infrastructures**

La dégradation avancée des infrastructures routières à Abidjan, la mauvaise gestion du flux de la circulation et la médiocre application des règles sont autant de causes de l'engorgement des routes. Plusieurs voies dans les quartiers ne sont pas revêtues, ce qui réduit l'accessibilité des autobus aux faubourgs éloignés et quartiers périphériques densément peuplés. Le mauvais état des routes limite la vitesse des véhicules, réduit considérablement la productivité du parc d'autobus, des taxis et autres minibus et alourdit les coûts d'entretien des véhicules. Il favorise également l'utilisation des transporteurs informels qui présentent une plus grande maniabilité mais ne sont pas aussi efficaces en tant que moyen de transport public urbain du fait de leur vieillissement, du manque d'entretien mécaniques et aussi de leur caractère polluant.

- **Sur le plan économique et social**

Avec les différentes crises successives (crises économiques depuis les années 80, suivies de crises politiques et militaires depuis 1999), l'Etat n'a pas eu les moyens de construire les infrastructures de transport nécessaires. Il n'a pas été capable de respecter tous ses engagements (non-paiement intégral des compensations tarifaire sous forme de subventions) en termes d'offre de transport urbain. Ce qui justifie en partie les énormes difficultés

⁴⁷ L'Institut National de la Statistique (INS) en 2009 estimait une population de plus de 4,7 millions d'habitants, soit plus de 20% de la population totale et 60% de la population urbaine de la Côte d'Ivoire. Toutefois, d'autres sources (comme la banque mondiale, l'ONU-habitat) évoquent un chiffre plus important

⁴⁸ Banque mondiale, perspectives monde, 2010

d'exploitation de la SOTRA, prestataire public du transport urbain. Avec la libéralisation de la vie politique et économique intervenue dans les années 1980, le marché a peu à peu été ouvert à la concurrence d'autres opérateurs pour exploiter des aires urbaines plus denses en peuplement comme les communes de *yopougon* et d'*Abobo*, pour suppléer l'insuffisance de l'offre publique. La SOTRA perd par conséquent, d'année en année une grande part du marché au profit d'opérateurs privés artisanaux. Cette situation a ouvert le champ libre au secteur informel qui assure près de 80% des déplacements motorisés dans la ville avec leurs corollaires d'effets externes : congestion, accidents, pollution atmosphérique etc. Les bénéficiaires directs du service des transports publics urbains sont en majorité constitués des populations à faibles revenus (En Côte d'Ivoire, plus de 48% de la population étaient considérées comme pauvres en 2009⁴⁹). Ces populations résident généralement dans les zones périphériques de la ville, loin des centres des activités et parcourent les trajets les plus longs et les plus coûteux pour accéder aux activités des villes. Leur pouvoir d'achat est insignifiant au regard de la satisfaction convenable des besoins de mobilité et n'ont pas la capacité financière suffisante pour supporter seuls les coûts des services de production de transport.

- **La question institutionnelle**

La régulation des transports se caractérise par des chevauchements et des conflits entre les agences (AGETU, le district d'Abidjan et ses treize communes) chargées de la planification et de la mise en œuvre de la politique des transports urbains. Cette régulation présente en la matière un passif lourd car elle se confond avec la bureaucratie, parfois le favoritisme et les passe-droits qui ont prévalu dans les administrations et plus spécifiquement dans les services de transport public. Il faut aussi noter des contraintes administratives et fiscales fortes imposées aux opérateurs privés (minibus et taxis). Dans l'élan de libéralisation des secteurs de l'activité économique, la politique de décentralisation a permis le transfert de compétence aux collectivités locales pour la gestion et l'organisation de la mobilité urbaine dans leur territoires respectifs. Avec la mise en place de l'Agence de Gestion des Transports Urbain (AGETU) en 2000, apparaissent des rivalités entre cette agence et les communes qui tiennent au fait que ces dernières ne reconnaissent pas, ou difficilement les pouvoirs de cet

⁴⁹ Document stratégique de réduction de la pauvreté en 2009. Sur la mesure de la pauvreté, les résultats de l'étude de l'INS relative à l'enquête sur le niveau de vie des ménages (ENV 2008) ont identifié le pauvre en 2008 comme étant celui qui a une dépense de consommation inférieure à 661 FCFA (Près d'un euro) par jour, soit 241 145 FCFA par an.

acteur comme interlocuteur dans la régulation officielle. Il apparaît donc une sorte de conflit de compétence entre les organes en charge de cette régulation.

Les questionnements issus du contexte spécifique du district d'Abidjan ont permis d'élaborer la problématique de recherche suivant une progression en deux temps:

Dans un premier temps, le projet de recherche a été initialisé à partir d'un questionnement des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la mobilité urbaine à Abidjan. Au fur et à mesure de l'affinement du questionnement initial, nous en sommes arrivés dans un deuxième temps à l'émergence d'une problématique centrée sur la nature des transactions entre les parties prenantes dans le cadre de la régulation de la mobilité urbaine. Notre projet nous conduit alors à nous intéresser aux structures organisationnelles et à leur fonctionnement dans le cadre de la gouvernance du secteur des transports urbains.

En effet, l'étude empirique qui a permis de recueillir des témoignages et des récits auprès des acteurs de différents niveaux de l'organisation, met en lumière de nombreuses contraintes liées au caractère complexe et problématique de la gouvernance du secteur (comme la fiscalité, la bureaucratie, le mauvais état des routes...) dans l'activité des entreprises.

La gouvernance du secteur est caractérisée par les conflits de compétences entre les organes de régulation, mais aussi par les conflits territoriaux entre les collectivités locales en charge de la réglementation. La persistance des conflits, source essentielle du blocage dans la régulation formelle se trouve exacerbée par des facteurs endogènes (poids grandissant de la mafia des syndicats sur les opérateurs artisanaux, corruption...) et exogènes (situation d'instabilité politique, déficit d'infrastructure) au contexte global ivoirien et qui posent des défis majeurs pour la mise en œuvre d'une démarche visant la mobilité durable. Nous avons pu relever des dysfonctionnements et défaillances sur le plan opérationnel et à partir desquels nous allons formuler des objectifs et hypothèses :

- Insuffisance du cadre légal et réglementaire née de la dispersion des responsabilités dans la régulation du transport urbain dans son ensemble. Cette régulation imparfaite est source de conflits dans les rapports entre acteurs (l'AGTU, le district), ce qui conduit à une allocation inefficace des ressources et laisse la place à un désordre institutionnel.

- La prolifération des acteurs de l'économie informelle qui obéissent à une régulation parallèle et constituant l'essentiel de l'offre de mobilité.

Les enseignements de ces premières observations, nous conduisent à concentrer nos investigations empiriques sur deux dimensions:

- Les relations formelles dans la gouvernance du secteur

- Les relations informelles ou parallèles entre les différents acteurs de la mobilité.

A partir de là, il fallut rechercher au niveau de la littérature les outils théoriques permettant d'interpréter et d'approfondir ces constats. Ainsi, une recherche bibliographique fut menée sur les concepts et théories pour avancer dans la compréhension du problème.

1.2- Les approches théoriques mobilisées pour la compréhension de la problématique

La principale préoccupation à résoudre au niveau méthodologique a été de déterminer les éléments théoriques qui fourniraient un cadre d'analyse du terrain. En d'autres termes, quels outils théoriques sont pertinents pour décrire et comprendre le contexte de la mobilité urbaine à Abidjan ? Les travaux théoriques et empiriques montrent que la mobilité urbaine mobilise plusieurs courants de pensées de diverses disciplines (sociologie, géographie, urbanisme, gestion, économie etc.), Dans notre démarche, nous nous contenterons de quelques théories issues des deux disciplines de gestion et de sociologie. La contribution croisée des deux disciplines favorisera la compréhension du contexte ;

D'une part, il est admis que le transport urbain relève du service public et répond à un besoin social de mobilité des citoyens. D'autre part, ce service est le plus souvent réalisé par des opérateurs privés, prestataires de service au nom des collectivités locales. La logique entrepreneuriale qui anime ces opérateurs de transports obéit à certaines valeurs et principes managériaux dans la gestion de l'entreprise. Ceux-ci visent la rentabilité des investissements, autrement dit, il faut que leurs activités économiques, pourvoyeuses d'emplois, créent de la richesse pour les propriétaires (auto employeurs) pour pérenniser l'activité. Donc l'apport des sciences de gestion permettra de comprendre la logique de fonctionnement des entreprises dans le secteur, et l'approche sociologique nous permettra de comprendre le fonctionnement d'un secteur dont la régulation ne relève pas d'un marché (par la loi de l'offre et de la demande), mais par des choix politiques dans le cadre de la gouvernance urbaine (politique).

Le paradigme de la complexité tel que formulé par Edgar Morin (1990) présente une utilité pour notre contexte d'étude. Tout projet de transports urbains met en jeu une multitude d'acteurs et de domaines sur un territoire bien défini à savoir l'air urbain. Ce genre de projet présente une certaine complexité dans sa mise en œuvre et nécessite de prime abord, d'identifier les acteurs qui y prennent part. Cela nous amène donc à nous référer à la théorie des parties prenantes (freeman 1984), une théorie qui trouve une résonance dans plusieurs disciplines. Elle servira de base pour l'identification des acteurs dans un premier temps et pour déterminer leurs rôles respectifs dans l'organisation dans un deuxième temps. Après

cette étape, nous nous intéresserons aux interactions entre les parties prenantes pour comprendre le jeu d'acteurs et qui définiront une forme d'organisation à mettre en place. Cette autre étape nous amène à énoncer le phénomène bureaucratique avec *l'acteur et le système* de Crozier et Friedberd (1977). Cette approche permet d'étudier les modes de répartition du pouvoir et d'analyser la stratégie utilisée par les individus et les groupes dans leurs négociations dans l'organisation. Un des postulats de cette approche est l'idée que l'organisation bureaucratique ne peut pas résoudre ses propres dysfonctionnements. Les dysfonctionnements et les potentiels conflits issus d'intérêts contradictoires des acteurs, nous amènent donc à faire recours aux modèles économiques proposés par le partenariat public privé pour rendre plus efficient les organisations publiques. Ainsi, évoquerons-nous, la théorie positive de l'agence (Jensen et Meckling (1976), les théories liées à l'efficience des organisations publics ou encore le *new public management*.

Le paradigme des transactions sociales (Remy, Voyé et Servais, 1978 ; Blanc, 1998) nous permettra de nous imprégner de la dimension transactionnelle de cette organisation. Comment résoudre les crises par le jeu de négociation, de participation afin d'avoir une adhésion massive des acteurs ? Enfin, la théorie des coûts de transaction (Coase, 1937 ; Williamson, 1975) nous servira de base pour évaluer, à travers plusieurs dimensions (financière, économique et sociale), les conséquences des transactions sur l'efficacité de l'organisation.

1.2-1. Quels outils pour penser les problèmes complexes et d'interdépendance de la mobilité urbaine à Abidjan

Le développement par définition, se traduit par des changements structurels qui surviennent au sein d'une réalité socio-économique complexe. Vouloir introduire dans ce contexte, la durabilité, demande d'examiner plus précisément les dimensions à travers lesquelles elle s'exprime. Dans son ouvrage intitulé « *Introduction à la pensée complexe* »⁵⁰, Edgar Morin (1990) dresse un schéma de ce qu'est la complexité, de l'approche complexe des phénomènes, et également des concepts de cette méthode. Pour construire cette théorie, l'auteur s'interroge sur le caractère complexe de l'Homme et du monde. Pour lui, la complexité s'articule autour des relations qu'entretiennent quatre principes qui caractérisent cette pensée qui sont (*ibid.* p. 146):

⁵⁰ Edgar Morin (1990), *Introduction à la pensée complexe* » Ed. 2005, Points Essai (poche).

- l'ordre,
- le désordre,
- l'organisation,
- l'interaction

Ces principes sont à la fois indépendants les uns des autres et en relation les uns avec les autres dans un système. Cette analyse nous renvoie à la définition donnée par Crozier M. et Friedberg E., (1981) de la notion de système, qui est un ensemble d'éléments liés entre eux par des relations telles que si l'une est modifiée, les autres le sont aussi et que par conséquent, tout l'ensemble est transformé. Dans un système, il y a interaction entre des acteurs lorsqu'ils sont ou se sentent liés par des fonctions complémentaires. Cette définition classique repose sur les deux concepts d'interdépendance et de totalité, ce qui la rend proche de l'organisme⁵¹.

Dans les prolongements de ces recherches, les sciences humaines et sociales utilisent, de plus en plus couramment, les notions de « *complexité* » et « *d'interdépendance* » des domaines et d'acteurs. L'idée d'un développement durable potentiel se construit dans la prise de conscience d'un renforcement des interdépendances à différents niveaux. Ces interdépendances sont multiples : les interdépendances entre domaines, entre les différents secteurs de l'activité humaine, L'économique qui agit sur le social qui le façonne en retour, la situation écologique dépendant du type de croissance privilégié. Ces trois types d'interdépendances qui sont à l'œuvre sont fortement liés eux-mêmes (Laganier et *al.*, 2002). À notre époque centrée sur la problématique du développement durable, les préoccupations soulevées sont de plus en plus transversales, multidimensionnelles, transnationales, globales, et planétaires. Un développement qui se veut durable, doit être analysé dans sa globalité, dans sa dimension multifactorielle, et c'est en ce sens un défi de la complexité.

Le processus d'élaboration de la planification de la mobilité urbaine peut être qualifié de complexe au sens paradigmatique formulé par Edgar Morin, et cela tant du point de vue des transactions entre acteurs de la mobilité urbaine que du point de vue des interactions entre des domaines différents d'intervention. Ces travaux semblent fournir un meilleur éclairage des phénomènes observés sur le terrain. Ils permettent d'aborder la problématique de la

⁵¹ La différence entre organisme et système réside dans la finalité des réactions de l'un et l'autre face au changement. Dans le cas de l'organisme, toute réaction à une modification est destinée à rétablir l'équilibre menacé par le changement. Dans le cas du système, le sens du changement est censé être ignoré, même si finalement l'idéal implicitement visé est celui de l'équilibre.

complexité de l'organisation de la mobilité à Abidjan et des rapports assez conflictuels entre les parties prenantes à ce secteur.

1.2-2. quelles parties prenantes au problème de la mobilité urbaine à Abidjan ?

Pour mieux aborder les relations transactionnelles, il convient d'identifier les acteurs ou parties prenantes de ces transactions, ce qui nous amène à énoncer la théorie des parties prenantes (TPP). Cette théorie a contribué à élargir la vision contractuelle d'une organisation qui peut être présentée comme un nœud de contrats entre les dirigeants et les autres partenaires (Hill & Jones, 1992 ; Jones, 1995). Edward Freeman (1984), qui est l'un des auteurs les plus connus, définit une partie prenante comme « *tout groupe ou individu qui peut affecter ou être affecté par la réalisation des objectifs de l'entreprise* » (P.46). Il propose trois niveaux de réflexion pour appréhender les différentes parties prenantes d'une organisation :

- le niveau "*rationnel*" : approche descriptive qui conduit à une identification exhaustive des parties prenantes (*ibid*, p. 55), à appréhender finement pour chacune d'elle leurs intérêts multidimensionnels et à repérer les réseaux d'influence dans lesquelles elles s'inscrivent.
- le niveau "*processus*", s'intéressant à la procédure systématiquement développée par l'organisation pour prendre en compte les intérêts des parties prenantes dans son processus d'élaboration, de mise en œuvre et de contrôle de la stratégie (Freeman, 1984, Carroll, 1989);
- le niveau "*transactionnel*", cherchant à comprendre comment interagir, négocier, gérer les parties prenantes. Une sorte de dispositif de négociation, de médiation, (Freeman et Gilbert, 1988, p. 421) qui renvoie à la question de la gouvernance.

Quelle que soit la traduction, les définitions se sont multipliées et peuvent se comprendre de l'acception la plus large à la plus restreinte (Mitchell et *al.*, 1999 ; Martinet, 1984). Le modèle de Mitchell et *al.* (1997) permet d'établir une typologie des parties prenantes selon trois attributs: le pouvoir, la légitimité et l'urgence. Cette typologie a pour objectif d'hierarchiser les attentes et d'orienter les priorités des dirigeants en fonction du nombre d'attributs perçus. La question de l'identification des parties prenantes est centrale dans la littérature sur cette théorie et il existe bien évidemment des controverses concernant la définition du concept de « partie prenante » et son utilité pour l'organisation. Par conséquent, il n'y a pas un consensus sur un modèle particulier. D'où les typologies reposent sur des critères d'identification différents (Frooman, 1999 ; Jonker et Foster, 2002). L'une des caractéristiques essentielles de cette théorie retient le fait que chaque partie prenante incarne des valeurs et des intérêts qui doivent être pris en compte par l'organisation. L'originalité de

l'approche ne tient pas tant dans l'identification des parties prenantes mais dans le management de ces dernières, pouvant aller jusqu'à leur participation aux choix stratégiques de l'organisation. La notion de partie prenante inclut à la fois des groupes et des individus actifs dans les processus (décideurs, professionnels, certains groupes de la société civile, acteurs économiques), mais aussi tout groupe ou individu potentiellement affecté par les objectifs du projet sans en être acteur. Ainsi, l'usager d'un territoire soumis à un projet, un automobiliste, un commerçant, voire un riverain est de fait une partie prenante du projet sans en être forcément un acteur (à moins d'être directement impliqué ou représenté par un groupe d'intérêts dans le projet).

Les projets de transports urbains complexes font donc appel à une multitude de parties prenantes: décideurs publics, acteurs économiques, société civile, professionnels de l'aménagement, usagers, riverains etc. La participation et la concertation des parties prenantes est également au centre des travaux sur la théorie. En effet, les intérêts et attentes des parties prenantes sont larges et variés, parfois incompatibles. L'échec des organisations dans la gestion de ces intérêts et attentes peut être préjudiciable à leur performance (Clarkson, 1995 ; Jones, 1995 ; Harrison et St John, 1994). Le rôle du dirigeant (ici il s'agit de l'autorité organisatrice de transport) prend alors une importance considérable : il est tenu de concilier des intérêts et des attentes variés, parfois contradictoires (la logique de rentabilité financière des entreprises de transport opposée à celle d'un service public accessible à toute la population). Sa tâche se trouve compliquée par des ressources limitées, empêchant la prise en compte de tous les intérêts et de toutes les attentes. Avant de formuler leurs choix d'allocation de ressources, les dirigeants devraient identifier les intérêts des parties prenantes ainsi que leurs stratégies d'influence, réelles ou potentielles. Aussi, le maintien de la coopération dépendra-t-il de la hiérarchisation des attentes et de la gestion de l'influence potentielle ou réelle de ces dernières. Selon ces postulats, l'alignement des intérêts des parties prenantes sur les objectifs de l'organisation est indispensable pour maintenir leur coopération.

1.2-3. L'organisation comme production d'un phénomène bureaucratique

Depuis longtemps, le phénomène bureaucratique constitue un des problèmes clefs de la sociologie et de la science politique. Selon Max Weber, la bureaucratie est un instrument de rationalisation dont se dotent les organisations. Il décrivait les organisations bureaucratiques comme des organisations idéales du point de vue de l'efficacité et de la régularité. Sans remettre totalement en cause cette analyse, d'autres auteurs de la sociologie des organisations

comme P. Selznik, Bendix, Blau et Gouldner, Crozier M., vont analyser le phénomène bureaucratique du point de vue de dysfonctions.

Selon Crozier (1964), un système bureaucratique d'organisation est un système où le processus de correction des actions fonctionne mal, c'est un système qui ne sait pas se corriger et quand les règles ne sont pas rationnelles, elles deviennent compliquées et constituent une source d'incertitude et de contradiction. On est typiquement dans un modèle de cercles vicieux où la rigidité des tâches et l'isolement des catégories professionnelles provoquent des problèmes dont les individus vont se servir pour accroître leur pouvoir, cette position entraîne des frustrations et des pressions qui elles-mêmes suscitent l'édiction de nouvelles règles et le renforcement de la centralisation. Dans ce contexte, l'agent est un être actif qui cherche à tirer le meilleur avantage de sa situation. « *Ce schéma d'interprétation, n'est plus fondé sur les réactions passives du facteur humain mais sur la reconnaissance de la nature active de l'agent humain qui cherche de toute façon et en toutes circonstances à tirer le meilleur parti possible de tous les moyens à sa disposition* » (p. 237). Bien que l'approche en termes de dysfonctions et des cercles vicieux bureaucratiques constituent un socle théorique de l'analyse des organisations bureaucratiques, cette analyse reste statique, d'où la nécessité d'une réflexion dynamique pour appréhender les problèmes de changement dans une organisation bureaucratique à travers la notion de *stratégie de l'acteur* et du *système bureaucratique de l'organisation* (Crozier M., Friedberg E., 1977). Pour cela, M. Crozier propose d'étudier les caractéristiques de la bureaucratie non pas comme étant des dysfonctions immanentes mais comme des objets rationnels d'un système. Ce monde bureaucratique a été le plus souvent appréhendé sous sa dimension institutionnelle, comme une « *organisation*⁵² », avec ses logiques internes, ses jeux de pouvoir, ses attributs systémiques. Mais on peut aussi s'intéresser aux relations qu'il entretient avec son environnement et plus particulièrement avec les usagers.

Nous retenons donc que le pouvoir bureaucratique tel qu'étudié dans la sociologie classique de Max Weber désigne au sens politique une forme d'État « moderne » où règne l'appareil administratif constitué essentiellement de fonctionnaires nommés, hiérarchisés et dont le fonctionnement dépend d'une autorité souveraine. En d'autres termes, c'est la concentration d'un maximum de pouvoir entre les mains d'un minimum d'institutions. Cela explique, entre autres, pourquoi dans les milieux africains la bureaucratie en tant que régime a

⁵² L'analyse des bureaucraties est ainsi un des thèmes fondateurs de la sociologie des organisations (Crozier 1963)

été largement adoptée par les chefs d'État après l'indépendance. Car, seule l'autorité bureaucratique est en mesure de disposer d'un pouvoir absolu, s'y maintenir et l'exercer de façon arbitraire par l'entremise des fonctionnaires. Toutefois, il convient de préciser que l'analyse du phénomène bureaucratique n'est pas seulement une affaire de l'Etat, les problèmes soulevés par ce phénomène sont présents dans toutes les organisations. Ainsi, il ya la bureaucratie dans les entreprises publique comme privées et même chez les artisans.

Pourtant dans les faits, dans ce système concentré, le pouvoir arbitraire ne se retrouve pas qu'en haut. Dans ce conteste, la réglementation bureaucratique, comme n'importe quelle autre forme de réglementation, ne peut pas tout prévoir et, de ce fait, ne peut non plus tout réglementer. De là, se développent une multitude de sources informelles de pouvoir dites zones d'incertitudes que les différents acteurs du système, les bureaucrates en l'occurrence qui se conduisent, eux aussi, rationnellement pour maximiser leur propre utilité cherchent à accroître leur marge de pouvoir. Enfin, ceux qui en bénéficient, en particulier les experts dont les activités peuvent être difficilement contrôlées dans le détail, obtiennent plus de pouvoir, ce qui suscite de la part des autres acteurs une réclamation accrue de réglementation pour mettre fin à leurs privilèges. Toutefois, l'ajout de nouvelles règles crée à son tour de nouvelles zones d'incertitude d'où la formation des cercles vicieux bureaucratiques: la centralisation et l'impersonnalité des règles rendent inefficace le système ; cette inefficacité suscite un renforcement de la réglementation et de la centralisation qui accroissent encore son inefficacité.

L'organisation du système des transports urbains abidjanais présente les caractéristiques d'un phénomène bureaucratique, ce qui justifie en partie le fait qu'elle soit inefficace. En effet, la régulation formelle présente dans sa forme actuelle plusieurs insuffisances opérationnelles imputables :

- à la lenteur dans les traitements des dossiers
- à la présence de plusieurs interlocuteurs de niveaux hiérarchiques différents dans la régulation
- à une centralité du pouvoir de décision au niveau politique sans concertation avec la base (opérateurs, usagers etc.)

1.2-4. Quel Partenariat Public Privé (PPP) pour l'efficience des services publics?

Les stratégies de Partenariat Public Privé (désormais PPP) et la nouvelle politique de l'action publique ont été fortement inspirées par un certain nombre de théories dont nous évoquons ici les idées fortes :

- La théorie de l'efficience-x

Selon la théorie de l'efficience-x, l'inefficience dans les organisations publiques se trouve justifiée par les comportements inadaptés de l'État et de ses agents d'une part et par la structure organisationnelle fortement bureaucratisée de ceux-ci d'autre part. Le premier article sur cette théorie a été publié en 1978 par Leibenstein⁵³. L'auteur parle d'efficience-x pour nommer les facteurs non mesurables, voire non identifiables qui sont à l'origine des performances de l'organisation publique. En plus de certains facteurs traditionnels de production jadis évoqués dans les analyses néo-classiques, l'auteur ajoute d'autres dimensions, plus spécifiques (organisationnelles) comme par exemple la motivation, le savoir-faire et la culture d'entreprise. Pour lui, l'absence de pression externe constitue le premier facteur d'inefficience dans les organisations publiques et ce sont ces sources d'inefficiences qui ont sans doute justifié certaines politiques comme la privatisation ou les PPP entreprises par l'Etat. C'est pourquoi, les théoriciens de l'efficience-x soutiennent que les PPP pourraient contribuer à réduire de manière substantielle les sources d'inefficience-x dans les organisations publiques, permettant ainsi à celles-ci de renouer avec la performance et la compétitivité. L'idée est que les PPP devraient permettre de soustraire les organisations publiques des mauvaises influences politiques et par conséquent, de simplifier et de clarifier leurs fonctions-objectifs. Plus précisément, les décisions stratégiques revenant au niveau de la direction des entreprises, cela leur donnerait une autonomie suffisante pour se mettre en adéquation avec leur environnement afin de réaliser l'adéquation produit-marché. Enfin, les PPP devraient conduire à l'abandon des attitudes de type bureaucratiques tel que formulé par Crozier M.

Quoi qu'il en soit, la problématique des PPP est un enjeu complexe et, s'il semble de plus en plus évident aujourd'hui qu'on ne doit plus tout attendre de l'État, il n'en demeure pas moins que celui-ci a encore un rôle à jouer dans la sauvegarde de l'intérêt commun, notamment en matière d'offre et d'organisation de transport urbain. En ce sens, les PPP

⁵³ Leibenstein, H. (1978). « On The Basic Proposition of X-Efficiency Theory ». *American Economic Review*, May, 68 (2), pp. 328-332.

constituent une alternative qui devrait compléter et non remplacer l'investissement de l'Etat. La mise en œuvre de projets en collaboration avec le secteur privé exige transfert de garanties de la part du secteur privé, protection de l'emploi et des travailleurs, mais aussi prudence et souci d'accessibilité et de pérennité des services publics. Et c'est justement le sens des services de transport publics concédés dans le cadre des appels d'offre publics dans ce secteur. L'idée centrale des PPP est qu'il est aujourd'hui important, voire fondamental que le rapport entre l'Etat et le marché jadis opposé, s'inscrivent plutôt dans une dynamique de partenariat et de collaboration (De Neufville, 1987 ; Morales, 1994 ; Lévesque, 2001)

En effet, au plan économique, les théories classiques tendent à démontrer que l'optimum est atteint lorsque ces services sont vendus à leur juste prix et que cet objectif semble généralement mieux atteint par le secteur privé (sans a priori dévaloriser l'État) qui favorise une meilleure allocation des ressources. Au plan micro-économique ou managérial, la structure, les modes de fonctionnement, les processus de prise de décision et la flexibilité qui caractérisent le secteur privé semblent un atout dans la mesure où l'on sait que ce dernier est beaucoup plus sensible à l'utilisation optimale des ressources humaines, matérielles et financières. Par conséquent, les PPP pourraient apporter une solution au secteur public dans le financement, la production et la prestation de biens et services publics marchands. Dans ce contexte, les PPP pourraient constituer un moyen d'alléger la bureaucratie dans l'administration publique en ce sens qu'ils favorisent l'amélioration de la qualité du service, la décentralisation de l'autorité ou la recherche de l'innovation. En outre, ils permettent aux organismes du secteur privé d'exécuter certaines tâches qui, si elles étaient exécutées par le gouvernement, devraient subir l'inévitable lourdeur de la réglementation, des délais et autres contraintes » (Kernaghan et al. 2001, p. 218). Si cet objectif est louable, il a aussi le défaut d'oublier l'utilisateur au profit du client, car, le service public sert avant tout l'intérêt général alors que le privé, même s'il semble à certain égard plus efficace, le fait presque toujours, au péril de l'intérêt du plus grand nombre et qui ne cherche pas un idéal de justice et d'égalité qui sont les principes mêmes des services publics.

Les exigences d'un environnement de plus en plus complexe et en perpétuelle mutation, les défis posés par le développement des transports urbains (lutte contre la pauvreté, exigences en termes de sécurité, protection de la santé et de l'environnement, développement des infrastructures dans un contexte de raréfaction des ressources), requièrent la mobilisation des différents acteurs. Cette mobilisation doit viser à cultiver les atouts des uns et les qualités des autres et à utiliser au mieux les compétences de chacune des parties afin de répartir les

risques et de partager les bénéfices communs (Osborne, 2000) pour le plus grand bien de la collectivité, mais surtout pour l'utilisateur/consommateur, le destinataire final des transports.

Dans cette perspective, l'approche du développement par le concept de PPP constitue une nouvelle forme de livraison et de prestation des services publics, non pas seulement dans le transport, mais dans tous les autres secteurs comme l'environnement, l'éducation, les logements, même les services municipaux, l'énergie, l'eau, les télécommunications, la distribution d'électricité, qui, à l'origine, relevaient presque exclusivement du secteur public. Ainsi, l'État, à travers les PPP, compte-t-il éviter certains investissements risqués et concentrer ses efforts dans les domaines économiques où sa présence est nécessaire.

- **Le new public management**

Dans le même élan de rationalisation des prestations de l'Etat dans un contexte de crise de la légitimité de l'entreprise publique, de son rôle et de son fonctionnement marqué par le laxisme, le Nouveau Management Public ou *new public management* a constitué une nouvelle approche pour asseoir les fondements des PPP. Il s'agit d'un mode de gestion qui vise à introduire dans l'administration publique les valeurs et modes de fonctionnement de la firme privée. Cette approche est née en Grande-Bretagne au début des années 80 (même si ses origines remontent à quelques années avant) sous le règne de Margaret Thatcher⁵⁴ et dans bien d'autres pays de tradition anglo-saxonne. Le contexte général de la naissance du New Public Management s'explique notamment par l'urgence et la nécessité de réduire les dépenses publiques, de compenser l'inefficience et le déficit managérial caractérisant les entreprises publiques. Par son orientation et ses caractéristiques intrinsèques, le New Public Management vise essentiellement l'efficience et l'atteinte des objectifs, la transparence et l'imputabilité dans la gestion des organisations publiques.

Le *New Public Management* apparaît comme l'une des réformes ayant précédé et précipité de façon implicite les PPP. Il est vrai que le *New Public Management*, dans sa nature intrinsèque, préconise la décentralisation, l'habilitation des administrateurs publics à travers l'amélioration de leurs marges de manœuvre ainsi que l'introduction de règles d'imputabilité qui se traduisent par des obligations de résultats pour ceux-ci. Il a grandement favorisé l'émergence des PPP qui posent l'efficience comme dogme dans la gestion des affaires publiques. La perspective est bien une meilleure coordination des acteurs publics et privés qui

⁵⁴ Premier ministre du Royaume-Uni de 1979 à 1990

opèrent de manière relativement autonome sur un territoire et dans des champs de contraintes qui leur sont propres. Cette intégration est souvent l'objectif poursuivi par les nouvelles politiques urbaines, politiques partenariales, transversales et territoriales qui cherchent à dépasser la traditionnelle sectorisation de l'action publique ainsi que les logiques bureaucratiques qui la caractérise. Ces politiques visent la coproduction de la ville par les acteurs urbains, quels qu'ils soient.

- **L'école des choix publics**

L'argumentation de l'École du *Public Choice* est que les personnes qui sont supposées prendre les décisions publiques, notamment les administrateurs d'entreprises publiques, les politiciens et les bureaucrates, le font non pas en privilégiant les intérêts de la société dans son ensemble, comme l'affirme le discours officiel étatiste, mais plutôt leurs intérêts propres comme c'est le cas pour tout autre individu dans d'autres contextes de la vie privée (Hodge, 2000). La théorie du *Public Choice* oppose l'État au marché, le marché étant considéré comme le mécanisme d'allocation efficiente par excellence des ressources. L'État, dans cette approche, est perçu en effet comme ce qui échappe au marché, c'est-à-dire à la sanction du consommateur. Plus d'État signifie donc nécessairement moins de marché selon Marris (1992). Les théoriciens⁵⁵ de l'École du *Public Choice* soulignent que l'inefficience des entreprises publiques tient exclusivement à la motivation des hommes politiques et des dirigeants, à qui on reproche de ne point œuvrer dans l'intérêt général. Cette théorie affirme par ailleurs que les élus politiques interfèrent fréquemment dans la gestion publique, en accordant des avantages et des bénéfices à des groupes précis en vue d'assurer leur réélection, attitude qui se révèle définitivement antagoniste à une gestion saine et efficiente des entreprises publiques. Si ce phénomène semble caractériser plus ou moins l'ensemble des administrations publiques, la situation dans le contexte africain semble plus alarmante.

- **La théorie positive de l'agence TPA**

La théorie positive de l'agence (désormais TPA) permet également de comprendre dans une certaine mesure le recours par les gouvernements aux PPP. La TPA se propose en effet de décrire les relations entre les principaux actionnaires de la firme et leur mandataire dans un contexte d'asymétrie d'information. Selon cette théorie, la divergence d'intérêts et

⁵⁵ Le texte fondateur de ce courant est *The Calculus of Consent* publié en 1962 par James M. Buchanan et Gordon Tullock.

l'asymétrie d'information existant entre ces deux acteurs (c'est-à-dire le mandant et le mandataire) engendrent bien souvent des coûts (qualifiés de coûts d'agence) comme ceux liés aux dépenses de surveillance et d'incitation, et aux assurances (Jensen, M. C. et Meckling, W. H. ,1976)⁵⁶. La relation d'agence peut être définie comme « *un contrat par lequel une (ou plusieurs) personne(s) (le principal) engage une autre personne (l'agent) pour exécuter en son nom une tâche quelconque qui implique une délégation d'un certain pouvoir de décision à l'agent*» (p 48). Dans le cas des organisations publiques, les gestionnaires jouent un rôle qui leur a été mandaté par l'État, considéré comme le propriétaire et l'actionnaire principal de l'entreprise publique. Mais, puisque ce sont les gestionnaires qui y prennent les décisions pertinentes, ce dernier n'a pas le contrôle de l'entreprise. Dans cette relation, les intérêts du mandataire (les gestionnaires) et ceux du mandant (l'État) ne concordent pas. Ce qui engendre inévitablement des coûts de surveillance destinés à surveiller le comportement du mandataire (on pourrait citer par exemple les coûts engendrés dans les vérifications comptables et les coûts d'établissement des états financiers). Ces pertes résiduelles engendrées par ces divers coûts sont supportées par l'État et causées par des gestionnaires publics qui agissent dans leurs propres intérêts. En réalité, l'argumentation de Jensen et Meckling suppose implicitement que la séparation de la structure de propriété des fonctions managériales engendre inéluctablement des conflits d'intérêts entre propriétaires (actionnaires) et dirigeants et donne lieu à des coûts d'agence, destinés à soutenir la relation.

Cette asymétrie d'information et les intérêts divergents du principal et de l'agent confèrent dans bien des cas, un avantage à l'agent qui, en plus d'imposer son agenda propre, peut cacher au principal certaines informations (comme par exemple certaines caractéristiques du bien en termes de coûts, de qualité ou de vices), ce qui a pour conséquence d'amener le principal (qui est ici l'État) à prendre de mauvaises décisions. L'incertitude entourant donc la capacité de l'agent à produire les résultats voulus conduit le principal (donc l'État) à déployer des efforts considérables trop souvent coûteux (contrats de performance, bonus et autres) afin d'inciter l'agent à révéler l'information. Les auteurs de la théorie de l'agence affirment que l'inefficacité des organisations publiques se situe dans les coûts engendrés par les manœuvres et luttes menées par les différentes parties prenantes pour faire prévaloir leurs préférences avec comme conséquence des distorsions induites dans les décisions stratégiques et financières. En résumé, le recours au privé dans les ententes contractuelles de PPP constitue

⁵⁶ Jensen, M. C. et Meckling, W. H. (1976). « Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure ». *Journal of Financial Economics*, (3) octobre,

une approche qui permet à l'État de minimiser ses coûts d'agence. Dans la firme privée, la nature des transactions est différente et il n'y a pas d'opposition fondamentale entre elle et le marché (contrairement à l'État et le marché).

1.2-5. quel apport du paradigme des transactions sociales ?

La théorie des transactions sociales prenant sa source dans l'économie des coûts de transaction, s'inspire également de la sociologie du conflit (Simmel, 1917 ; rééd. 1999) selon laquelle, la vie sociale est structurée par des couples de tensions opposées (liberté et égalité, tradition et modernité, identité et altérité, etc.). La transaction sociale s'inspire d'autres sources comme le droit, au sein duquel la transaction est une technique de prévention et/ou de résolution non judiciaire des conflits. Dans cette théorie, la transaction est considérée comme étant un échange négocié. Elle permet de comprendre comment des acteurs qui sont à la fois partenaires et adversaires parviennent à élaborer les compromis qui leur permettent de coopérer, de résoudre les éventuels conflits. La transaction renvoie à la fois à l'échange marchand, à la négociation et à l'imposition d'une solution si le conflit ne peut se régler. Le paradoxe de la transaction sociale provient de cette double polarité : concilier des valeurs non négociables et opposées en cherchant un compromis. Elle renvoie à la fois à des conflits d'intérêt, mais aussi à des conflits de valeur. Elle est « *un processus d'apprentissage par la pratique de l'action collective et du vivre ensemble* » (Blanc M. 1998). Sa formalisation, depuis l'ouvrage fondateur de Jean Rémy, Liliane Voyé et Emile Servais, « *Produire ou reproduire* » en 1978 souligne d'abord trois facteurs qui font l'originalité de cette approche: l'attention portée aux conflits, la place des accords informels et la combinaison de la confiance et de la méfiance. Même si elles ne sont pas suffisantes et restent source de fragilité, les transactions informelles, implicites ou tacites sont souvent fécondes et elles peuvent permettre des avancées qui seraient impossibles si elles étaient officialisées.

En outre, l'approche par les transactions sociales est un outil pour analyser le processus d'élaboration des compromis pratiques dans les situations de *coopération conflictuelle* (Blanc M.,1999). Cette caractéristique est très importante pour la détermination de la structure de gouvernance des transactions qui va s'imposer aux parties prenantes. C'est une forme d'échange social qui met l'accent sur *la complexité des situations* (Fusulier, 2001, p. 101). Pour Stoessel-Ritz J. (2012, p.12)⁵⁷, « *le paradigme de la transaction sociale*

⁵⁷ l'utopie mobilisatrice du développement durable, in Stoessel-Ritz J. et al, (dir) développement durable ; communautés et société, dynamiques socio-anthropologiques, ed P.I.E PETER LANG, Bruxelles 2012

constitue un outil d'exploration des possibles, desserrant la compréhension des pratiques sociales des individus par une grille d'analyse des échanges sociaux (matériels ou immatériels) ouverte sur l'intégration de la pluralité des antagonismes dans l'action ». Cette approche nous servira de référence pour mieux appréhender les relations conflictuelles que l'étude empirique de la mobilité urbaine a révélées à Abidjan. Elle constituera aussi un cadre d'analyse des régulations possibles pour résoudre les conflits territoriaux (entre les collectivités locales) et de compétences (entre les organes de régulation officielle), mais aussi pour élucider la question des blocages sur le plan organisationnel en mettant en lumière les caractéristiques propres aux transactions informelles entre les syndicats et les transporteurs artisanaux.

1.2-6. Eclairage de la théorie économique des coûts de transaction

La Théorie des Coûts de Transaction (désormais TCT) issue de la théorie des organisations, se situe à la frontière entre les sciences économiques et les sciences de gestion. Elle s'inscrit dans le mouvement des théories néo institutionnelles qui considèrent que les rapports humains sont librement consentis à partir du jeu contractuel et présupposant les acteurs libres et rationnels. C'est Ronald Coase⁵⁸ qui en 1937, parle pour la première fois des coûts de transaction qui recouvrent l'ensemble des dépenses entraînées par le contrat définissant le transfert de propriété entre individus ou entre organisations. Par principe, l'organisation fait toujours l'objet d'un contrat dont la nature caractérise une forme spécifique et la structure de gouvernance. A la suite des travaux de Coase, Williamson (1975) va mettre au centre de toute sa démarche, la notion de «*l'efficacité organisationnelle* » dans l'analyse des coûts de transaction. L'unité d'analyse étant la transaction, ces coûts sont fonction du comportement des individus participant à la transaction et des propriétés objectives du marché sur lequel elles se déroulent. Ainsi, une forme d'organisation économique est efficace lorsqu'elle minimise les coûts de fonctionnement appelés «coûts de transaction». Les propositions de cette théorie (et l'existence même des coûts de transaction) reposent sur des hypothèses comportementales tendant à considérer les acteurs économiques tels qu'ils sont et non tels qu'ils devraient être (Coase 1984). La théorie des coûts de transaction avance des propositions précises quant aux formes d'organisations efficaces et est donc particulièrement appropriée pour traiter la question qui nous préoccupe dans ce travail, à savoir, les transactions sociales entre acteurs de la mobilité urbaine à Abidjan. Dans cette théorie, les

⁵⁸ Coase R. The nature of the firm. *Economica*, 1937

contrats entre les acteurs sont des modes de coordination des échanges imparfaits qui obligent, en présence d'incertitude, à une révision ex post de leur contenu et génèrent donc des coûts de marchandage. Ces coûts sont fonction du caractère spécifique de certains actifs (un actif peut être un bien matériel ou non, un investissement ou encore un service etc.) échangés et la fréquence des transactions. La nature de l'actif qui fait l'objet d'une transaction a une influence importante sur la forme de la transaction.

Dans la TCT, l'acteur autonome est considéré comme un être rationnel qui recherche son intérêt, ce qui peut le conduire à faire preuve d'opportunisme. L'opportunisme est inscrit dans la nature humaine et correspond à un comportement stratégique des agents par lequel ils cherchent leur intérêt strictement personnel, quitte à léser l'autre partie au contrat. L'hypothèse d'opportunisme ne signifie pas que tous les agents sont opportunistes, cela signifie qu'ils peuvent tous l'être parce que les individus sont tous censés rechercher leur intérêt personnel. Par conséquent, l'opportunisme introduit un soupçon, un doute, et plus généralement une incertitude comportementale.

A cet effet, Williamson distingue deux types d'opportunisme :

- opportunisme *ex ante* : c'est une action qui consiste à retenir ou à biaiser, ou les deux à la fois l'information au début de la transaction.

Cette forme d'opportunisme se présente lorsqu'il y a tricherie avant passation du contrat entre les deux parties. Cet opportunisme est possible à cause de l'asymétrie d'information due à la spécificité des actifs humains. Pour Williamson, le comportement opportuniste consiste « à réaliser des gains individuels dans les transactions par manque de franchise ou d'honnêteté... »⁵⁹

- opportunisme *ex post* : Après la signature du contrat, étant donné que la transaction se déroule dans la durée, le contexte dans lequel se trouve un des contractants peut changer. Il peut juger que les termes du contrat ne lui sont plus favorables. En conséquence, il ne va peut-être pas rompre le contrat, mais il ne va pas mettre toute l'énergie ou il ne va pas donner toutes les informations nécessaires pour que le contrat se réalise bien. C'est ce qu'on appelle le risque moral. Cette forme d'opportunisme se présente lorsqu'il y a tricherie dans l'exécution du contrat, ou à la fin du contrat (évaluation des actions des parties, question de la

⁵⁹ Williamson O.E., Watcher M., Harris J., [1975], «*Understanding the employment relation : the analysis of idiosyncratic exchange* », Bell Journal of Economics, n°6, p. 258.

reconduction du contrat). Cet opportunisme est lié à l'incomplétude des contrats et à la rationalité limitée⁶⁰, mais aussi à la spécificité des actifs.

Dans la situation qui nous intéresse ici, les investissements nécessaires à la réalisation de transactions dans le cadre de concession (ou encore délégation) de service de transport public urbain sont à la fois des investissements en capital physique (exemple : matériel roulant, équipements de maintenance) et des investissements en capital humain (formation des personnels roulants et non roulants). Mais, tous ces investissements n'ont pas le même degré de spécificité (certains ne sont pas spécifiques) et les problèmes attachés à la présence d'actifs spécifiques sont dans certains cas résolus du fait que les investissements sont réalisés par les autorités organisatrices. Ainsi, les investissements en infrastructures de transport, qui sont spécifiques physiquement et géographiquement (tout investissement en infrastructure routière est par définition immobile), sont réalisés par les autorités organisatrices. Les investissements en matériels roulants sont quant à eux plus ou moins spécifiques. En effet, les matériels associés à une interface d'infrastructure particulière (comme par exemple le tramway) sont physiquement et géographiquement spécifiques tandis que les matériels circulant sur le réseau routier ne présentent pas ces caractéristiques. Mais, quel que soit leur degré de spécificité, là encore, la plus grande partie des investissements en matériel roulant est à la charge de l'Etat, ce qui limite les risques d'opportunisme. Quand aux investissements en capital humain (formation des personnels, acquisition de connaissances sur les caractéristiques du réseau, des équipements et de la demande), qui sont spécifiques, ils sont réalisés par les délégataires de services publics de transport. C'est donc ce type d'investissements qui pourrait générer des risques d'opportunisme dans le secteur des transports urbains. Les connaissances spécifiques acquises par le délégataire au cours de sa relation contractuelle avec l'autorité organisatrice créent en effet une quasi-rente et lui procurent un avantage comparatif sur ses rivaux potentiels qu'il est susceptible d'exploiter de façon opportuniste.

En d'autres termes, les risques d'opportunisme peuvent être liés aussi bien à la spécificité technique ou géographique⁶¹ des actifs physiques qu'à la spécificité des

⁶⁰ Pour Williamson cela signifie que l'acteur ne peut pas traiter un nombre d'informations ou anticiper un nombre de situations infiniment extensible et cela, pour des raisons techniques ou cognitives. On dit que la rationalité est limitée car elle ne peut pas intégrer tous les cas de figure, en particulier quand la transaction se déroule dans le temps. C'est un concept emprunté à Herbert Simon. Il faut entendre "limitée" non pas dans le sens "irrationnel", mais dans un sens où les individus n'ont pas tous les éléments pour effectuer un choix purement rationnel, c'est-à-dire qui envisage l'ensemble des solutions possibles.

⁶¹ Dans cette théorie on distingue plusieurs types de spécificité parmi lesquels la spécificité physique, la spécificité géographique et la spécificité humaine (Williamson 1985, p.95). La spécificité physique fait référence

connaissances et du savoir-faire des personnels⁶² employés par un des partenaires de la relation contractuelle. C'est même d'ailleurs la spécificité des actifs humains qui est supposée être la plus susceptible de mener à des difficultés de coordination, parce que la valeur de tels investissements est plus difficile à estimer que la valeur d'investissements en actifs physiques. Dans la perspective de réduire l'expression de l'opportunisme de l'acteur, les parties aux contrats (autorités organisatrices et délégataire de service) vont chercher à se protéger contractuellement contre de possibles comportements opportunistes. On peut ainsi observer, dans les contrats de délégation de services de transport, des clauses de sauvegarde visant à protéger les autorités organisatrices des risques d'opportunisme des délégataires (dépôt d'une caution par l'exploitant, clauses de continuité de service) mais aussi des clauses visant à protéger les opérateurs des risques d'opportunisme des autorités délégantes (clauses d'indemnisation de l'opérateur en cas de résiliation unilatérale, compensations en cas de réductions tarifaires imposées par la collectivité locale).

Par ailleurs, le temps devient une question centrale dans l'établissement des transactions. La réalisation des transactions s'effectue dans le temps qui rend sensible l'exécution des contrats à l'opportunisme (Williamson, 1985). En effet, si les transactions se dénouaient instantanément, il n'y aurait pas de problème d'opportunisme. La prise en compte du temps introduit l'incertitude dans les transactions. Et l'incertitude est liée à la prise en compte de la rationalité limitée et à l'opportunisme des agents. Cette incertitude a une importance spéciale pour comprendre les sujets étudiés par l'économie des coûts de transaction.

Dans le secteur des transports publics urbains, il existe plusieurs sources d'incertitude pour les participants aux appels d'offres des services de concession. L'état du réseau et des matériels peut être une source d'incertitude pour les candidats aux appels d'offres si un inventaire détaillé et actualisé ne leur est pas fourni. Bien qu'étant observable et vérifiable par un tiers, l'état des infrastructures et des équipements peut être difficile à évaluer si des

aux caractéristiques physiques des actifs impliqués dans la transaction : lorsqu'une partie (ou même les deux) investit dans des équipements de production spécialement conçus pour mener une transaction particulière, son investissement perd de la valeur en dehors de cette transaction. La spécificité géographique ou de site se développe quant à elle lorsque deux contractants décident de localiser leur site de production l'un à côté de l'autre afin de réduire les coûts de stockage et de transport.

⁶² La spécificité humaine prend en compte le degré de redéployabilité des investissements en capital humain. La spécificité de la qualification et du savoir-faire acquis pour répondre à la demande d'un client rend les investissements en formation du personnel d'un fournisseur peu redéployables sans coût.

informations fiables quant aux travaux de maintenance légère et lourde réalisés par le passé ne sont pas disponibles. De plus, il existe toujours une incertitude sur l'évolution future de la qualité des matériels et du réseau routier dans la mesure où celle-ci dépend fortement de l'évolution de la politique des transports menée par les décideurs publics.

En outre, au gré des alternances politiques et des changements d'exigences des décideurs (modifications de la politique tarifaire en faveur de catégories défavorisées, extension du réseau vers des zones à faible densité et/ou présentant des obstacles naturels, changement de forme juridique de l'autorité organisatrice et regroupement de communes, ou encore, modification des priorités accordées au secteur des transports et resserrement de la contrainte budgétaire), les caractéristiques du service demandé aux délégataires peuvent évoluer, ce qui génère une forte incertitude, de nature politique, pour les opérateurs potentiels. A ces sources d'incertitude s'ajoute une incertitude exogène liée à l'évolution de la conjoncture économique car celle-ci est souvent marquée par une modification du prix des facteurs de production (notamment du prix de l'énergie) et parce qu'elle a des effets significatifs notamment sur les variations démographiques et par conséquent sur la demande de transport, ainsi que sur le climat social. Cette incertitude est qualifiée de stratégique ou comportementale car liée à la volonté de certains agents de ne pas divulguer des informations, ou de divulguer une information incomplète et/ou trompeuse. La fréquence des transactions est très importante pour la détermination de la structure de gouvernance des transactions qui va s'imposer aux parties. En effet, le nombre de transactions entraîne des coûts répétés. Cette situation reste une source principale de conflit, et qui bien évidemment entraîne des coûts inévitables aussi bien pour les petits opérateurs artisanaux, pour les délégataires de services publics, pour les collectivités locales et surtout pour l'Etat.

1.3- La formulation de la problématique, des hypothèses et des questions de recherche

En Côte d'Ivoire, les enjeux liés au secteur des transports sont de deux ordres : d'une part, favoriser le transport des marchandises avec des coûts moins élevés que ceux qui sont actuellement pratiqués et, d'autre part, permettre aux populations en milieu urbain de se déplacer à des coûts abordables et dans de meilleures conditions de mobilité. Plusieurs pistes de réflexions ont déjà été explorées dans des recherches antérieures pour traiter la question des transports urbains particulièrement à Abidjan. Elles ont pour la plupart porté sur l'analyse de l'offre de transport du secteur conventionnel représenté par la SOTRA, ou celle du secteur non conventionnel (les taxis collectifs appelés « *woro-woros* » ou minibus « *Gbaka* ») en

mettant l'accent sur la rentabilisation des investissements et le dysfonctionnement du système de transport. D'autres ont porté notamment sur le lien entre la mobilité et l'étalement urbain; sur l'impact environnemental des transports urbains ou encore l'accès des pauvres aux transports publics (en mettant au centre du débat la mobilité des pauvres), etc.

Dans le cadre de la nouvelle orientation des politiques de développement basée sur les principes du développement durable, la question du transport urbain dans la ville d'Abidjan se pose aujourd'hui comme l'un des défis majeurs dans le processus de développement urbain. La mobilité urbaine, qui progresse depuis des décennies va encore progresser dans l'avenir. La mise en œuvre d'une politique urbaine de mobilité durable doit reposer sur un cadre législatif adapté, définissant des entités publiques ayant autorité sur la planification et l'organisation des transports. Elle doit également être soutenue par un système durable de coordination entre tous les modes de transports dans la planification urbaine. Si le concept et les objectifs en la matière sont par nature universels, leur application ne peut être que différenciée en fonction des terrains étudiés. C'est sur ce principe que se fonde notre travail, dont l'objectif est de questionner les dimensions (économique, environnementale, sociale) de la mobilité urbaine au regard des contraintes du contexte ivoirien. La problématique qui a été murie progressivement est ainsi formulée :

«Malgré un contexte marqué par une faiblesse voire une absence d'autorité, par des blocages et des conflits récurrents entre acteurs de la mobilité urbaine, comment une telle organisation continue-t-elle à fonctionner, produire, à offrir un service de transport urbain et prétendre à être durable?»

Cette problématique est une vision globale du système des transports urbain, de ses acteurs pour identifier ce qu'il produit et ensuite faire des propositions en vue des améliorations (compte tenu de la connaissance et des rouages du système). La recherche des réponses à cette question centrale va nous amener à comprendre et expliquer les points suivants qui constituent les axes de recherches sur la base des hypothèses qui y sont formulées.

Identification des acteurs de la mobilité urbaine (chapitre 4)

Hypothèse 1 : La mise en œuvre des politiques de mobilité met en jeu plusieurs acteurs d'horizons et d'intérêts différents qui cherchent avant tout, à profiter de leurs positions dans l'organisation pour défendre leurs intérêts. Ces politiques correspondent à la fois aux enjeux liés au développement des réseaux de transport, à la maîtrise de la circulation, des modes de

transport, à la protection des usagers etc. Elles doivent surtout maintenir la coopération entre ces acteurs. Il revient donc de distinguer lesdits acteurs, leurs rôles et attentes :

- Qui sont les acteurs institutionnels chargés de la régulation officielle ?
- Quelles sont les acteurs opérationnels, c'est-à-dire les prestataires de services de transports urbains qui constituent l'offre de transport dans la ville ?
- Quelles sont d'autres acteurs directs ou indirects ayant un intérêt dans le secteur (exemple les usagers, les associations...) ?

Système d'actions concrets : acteurs et légitimité du pouvoir dans l'organisation (chapitre 5)

Hypothèse 2 : Le cadre institutionnel formel issu des textes de lois met en place des organes de gestion et de régulation (AGETU, District, les communes...). Ceux-ci sont indispensables mais ne sont pas suffisants d'autant plus qu'il y a un décalage entre les principes annoncés dans les textes, les discours en amont et les pratiques quotidiennes sur le terrain. De même l'inflation d'organisation parallèles et d'acteurs est source de complexité dans la régulation et produit un désordre organisationnel.

- Ce contexte et ses composantes (politiques, sociales, économiques etc.) très complexes ne constituent t-ils pas la principale source de blocage dans la régulation de la mobilité urbaine à Abidjan ?
- Ces blocages ne conduisent-ils pas les acteurs à prendre des initiatives individuelles ou collectives pour mettre en place de nouvelles régulations parallèles amenant ainsi à une sorte de cercle vicieux bureaucratique et créant plusieurs zones d'incertitudes dans les transactions officielles ?

Les nouvelles formes de régulation parallèles (chapitre 6)

Hypothèse 3 : L'absence ou l'insuffisance de régulation conduit à la fragmentation des rôles et la multiplication des intermédiaires. Ce qui constitue une porte ouverte à un marché incontrôlable, tenu essentiellement par des acteurs artisanaux, inscrits dans le registre de l'économie informelle. Ces carences de la régulation officielle favorisent la prise d'initiatives locales informelles, improvisées telle que l'organisation syndicale dans les gares routières de taxis et minibus :

- Comment s'est construite la régulation syndicale et comment s'est-elle imposée aux opérateurs artisanaux des transports? Quels sont les enjeux de cette régulation informelle pour la mobilité urbaine à Abidjan ?

Les solutions envisageables avec une participation active de l'ensemble des acteurs pour une mobilité durable (chapitre 7)

Hypothèse 4 : Le déficit de gouvernance dans le transport urbain à Abidjan contribue à reproduire des inégalités sociales et territoriales face à la mobilité. L'acteur usager, qui devrait être le bénéficiaire final du service de transport devient la victime (laissée pour compte) du fait qu'il doit payer des prix de transports de plus en plus élevés à cause justement des différents coûts supplémentaires (coûts des transactions formelles et informelles) :

- Quelle forme de régulation à mettre en place pour favoriser l'émergence des conditions d'une mobilité durable? Autrement dit, quelles nouvelles approches transactionnelles entre l'ensemble des parties prenantes pour faire face aux nouveaux défis de la mobilité urbaine à Abidjan ?
- Dans cette perspective, comment impliquer les populations en amont à travers des processus participatifs dans la conception des politiques de transport ou des projets de transport urbain et à quelle échelle de négociation ?
- Enfin, comment intégrer la problématique du développement durable dans le développement des réseaux de transports urbains Abidjanais ?

2- La construction du cadre méthodologique

2.1- La démarche méthodologique

L'organisation et le fonctionnement du secteur des transports urbains dépendent du contexte et des enjeux locaux. Pour cette raison, notre approche de la réalité prendra appui sur la compréhension et l'orientation qui lui sont donnés par les acteurs touchés par ses enjeux. Ce qui implique une indépendance entre l'objet (la réalité) et le sujet (le chercheur). Cette approche s'accorde particulièrement bien avec le paradigme interprétativiste qui appréhende la réalité à partir de la compréhension qu'en ont les acteurs concernés.

Comme nous l'avons annoncé dans l'objet de cette recherche, notre compréhension de la problématique de la mobilité urbaine à Abidjan prendra appui sur le contenu du cadre institutionnel et réglementaire d'une part, et le processus d'évolution de ce cadre qui régule les différents rapports sociaux entre les acteurs reconnus comme parties prenantes d'autres

part. Cet objectif qui prend en considération les contextes des phénomènes étudiés, favorise l'adoption d'une démarche inductive qui aide à dégager des généralités à partir de l'étude et de l'observation d'un cas particulier étudié de manière rigoureuse et systématique (Dépelteau, 2000). Dans ce cas, l'objectif de la recherche n'est pas d'essayer d'expliquer la réalité mais de la comprendre par l'intermédiaire de l'interprétation qui prend en compte les intentions, les motivations et les croyances des acteurs. Cette approche permet de prendre en considération les significations locales situées dans un contexte espace-temps particulier (Pourtois et Desmet, 1988). Notre démarche est alors *contextualisée*.

Nous ne pourrions pleinement apprécier les régulations des transports urbains et ses impacts socio-économiques ainsi que ses aspects multiformes et complexes que si nous menons un double effort de recherche à la fois sur le plan documentaire et sur les investigations de terrain. D'où, une approche intégrée s'inscrivant bien évidemment dans un schéma de recherche classique en sciences sociales que l'on peut décomposer en trois étapes :

- Conception de la recherche
- Etudes exploratoires
- Analyse et propositions.

Une étape de collecte d'informations qui a porté sur l'analyse d'une référence bibliographique relative aux aspects divers et multiformes des politiques et systèmes de transport urbain. Ensuite, des visites sur le terrain en vue d'observer de près les mécanismes de fonctionnement des réseaux de transport urbain et d'identifier les variables pertinentes d'analyse. Enfin, nous avons échangé avec les partenaires du système de transport, à savoir les autorités organisatrices de transport, les principaux opérateurs du secteur que sont les propriétaires des véhicules et les conducteurs, sans oublier les usagers. Cette triangulation des observations et des données permet de croiser les approches, d'enrichir les données et d'augmenter la cohérence de la recherche (Juan 1999). Nous avons retenu une méthodologie mixte de recherche où nous recueillerons à la fois des informations de natures qualitatives et quantitatives qui permettent en fait le mariage stratégique de données de façon cohérente. Les données quantitatives sont relatives aux modalités économiques de l'activité «transport urbain» et aux variables sociales et environnementales quantifiées tandis que les données qualitatives ont trait à la structuration des rapports sociaux dont dépendent les arrangements régissant ces différentes dimensions. La recherche étant centrée sur l'étude de processus complexes et peu étudiés, la démarche exploratoire s'est également imposée pour faire face à

« la découverte de problématiques nouvelles par l'observation de dimensions peu envisagées par les recherches antérieures », Yin (1994)

2.1.1- La revue documentaire

La recherche documentaire 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 urbains à Abidjan, à aborder leurs évolutions, les questions de régulations institutionnelles, à savoir la coordination entre différents acteurs, la décentralisation et la réglementation du marché des transports urbains. Nous situons cette recherche documentaire dans une démarche interprétativiste de la réflexion, procédant par un constant va-et-vient entre les observations faites sur le terrain et l'analyse a posteriori. La collecte de ces données existantes émanant d'organismes publics et privés a porté essentiellement sur des données secondaires, c'est à dire sur des éléments informatifs qui n'ont pas été produits et rassemblés nécessairement pour les fins de notre recherche mais dans un autre but. Comme l'observation, les documents ont joué un rôle complémentaire des entretiens et ont été indispensables dans le dispositif de production des données et ont aussi permis la reconstitution historique des phénomènes observés. La première dimension porte sur l'analyse des textes et règlements encadrant l'activité économique des transports urbains dans le district d'Abidjan. Elle est constituée des textes législatifs qui instituent le cadre légal de l'organisation et la gestion des transports urbains en Côte d'Ivoire. C'est ce dispositif qui définit la gouvernance du secteur, qui établit la nature et la forme des différentes transactions formelles possibles entre les acteurs. Ces documents recueillis ont été classés en fonction du degré de pertinence avec la question de recherche :

Sur les actions des politiques publiques et dans la catégorie des documents écrits, nous avons recensé des documents officiels, des documents non officiels tels que les rapports d'activité, des études publiées et les articles de presse comme des magazines (documents à destination du public), des archives ou encore des comptes rendus de réunion. Ces sources nous informent directement sur ce que les acteurs publics ou les institutions mettent en avant, c'est-à-dire sur les affichages et les discours locaux du développement durable, de l'environnement, de la participation, etc. Le recours à d'autres sources de documentations tels que les travaux de recherches universitaires disponibles a eu pour effet de comprendre certaines situations et surtout à dépasser le cadre strict des discours officiels des responsables. Dans cette catégorie, nous pouvons citer les données sociodémographiques, spatiales,

économiques, financières etc. L'analyse de ces sources d'informations doit permettre la confirmation ou l'infirmité des données qualitatives collectées sur la base d'une étude d'exploration sur le terrain.

2.1.2- L'étude exploratoire

Les écrits théoriques n'étant pas unanimes sur la méthodologie à utiliser pour évaluer toute la complexité d'un projet de mobilité urbaine et chaque contexte d'étude étant en lui-même une nouvelle expérimentation, par conséquent, la nature de notre recherche est à la fois exploratoire et descriptive. Nous avons procédé dans un premier temps à la description du système des transports urbains à Abidjan en nous appuyant sur notre grille d'analyse, et dans un second temps, à sa compréhension par la mise à jour des différentes logiques transactionnelles sous-jacentes. Comme le soulignent Evrard et *al.*(1993), l'étude exploratoire est adaptée pour traiter un problème vague afin de déterminer un certain nombre d'hypothèses spécifiques ou de comprendre un phénomène et de l'analyser en profondeur. Cette visée exploratoire se justifie également pour une double raison : d'une part , les différentes approches méthodologiques en œuvre offrent encore peu de propositions de concepts sur les processus d'intégration des principes du développement durable dans les différents secteurs en particulier celui des transports urbains dans un pays en développement ; d'autre part, le caractère globalement artisanal et informel des activités de transport urbains à Abidjan nous amène à avancer avec prudence et à rejeter un itinéraire parfaitement tracé. L'exploration nous a permis de clarifier la problématique de l'organisation du transport urbain, de circonscrire le problème, de choisir des avenues théoriques ou identifier une méthode appropriée à l'objet. Le but du chercheur que nous sommes est donc de comprendre la réalité à partir des outils théoriques, sur la base de l'observation sur le terrain pour apporter notre contribution par des solutions concrètes en vue d'améliorer les pratiques, solutions qu'il conviendra ensuite de discuter (Koenig, 1993).

Notre recherche tente donc de comprendre les causes profondes de la situation actuelle, de rendre compte des événements plutôt que de se limiter à décrire leur déroulement (Miles et Huberman, 2003). La démarche consiste à repérer les différents aspects ou dimensions du problème (sociale, politique, économiques et environnementale, institutionnels, juridiques...etc.) et à prendre en compte son vécu par les principaux protagonistes identifiés (opérateurs de transport urbain, usagers, institutions). Par la suite,

nous montrons les liens et les oppositions qui existent entre les différents aspects ou dimensions du problème dans la deuxième partie du travail.

2.1.3- L'approche qualitative de la recherche:

Au-delà de la nature des données, notre intérêt de recherche nous oriente vers une étude de nature qualitative dans la mesure où la recherche produit et analyse des données descriptives telles que des paroles écrites ou dites et le comportement observable des personnes Taylor et Bogdan, 1984, cités par Deslauriers, 1991, p. 6). Aussi, comme nous l'avons déjà souligné dès le début de ce chapitre, la complexité de la problématique du développement durable justifie le choix d'une méthode qualitative qui nécessite une présence sur le terrain. Cette approche qualitative et inductive, facilite la découverte d'éléments d'information nouveaux et originaux et cherche à décrire de la manière la plus objective possible les spécificités de la situation étudiée (Gambault, 2000). Bien que les définitions accordées à la recherche qualitative soient variées, beaucoup d'auteurs, à l'instar de Pirès (1997), sont d'avis qu'elle vise essentiellement à décrire en profondeur la vie sociale et à traiter des données hétérogènes. Pour Van Manen (1990), les méthodes qualitatives permettent de porter attention à la signification des phénomènes plutôt qu'à leur fréquence. Ce choix de départ a permis l'émergence de la problématique par cette capacité qu'ont les méthodes qualitatives de s'ajuster aux idées et théories nouvelles au fur et à mesure qu'elles font surface et de contribuer à une génération théorique. Elle a donc servi dans toutes les phases de la démarche. Elle a été déployée lors des entretiens approfondis, pendant les phases d'observation et dans le recueil et l'analyse des documents.

Par ailleurs, notre étude porte beaucoup plus sur le contenu de l'objet de l'étude (forme de gouvernance, nature des rapports sociaux entre acteurs,) que sur le processus (l'évolution des différents dispositifs en place, ou encore les transformations opérées dans le temps).

2.2- Les entretiens

Notre étude exploratoire s'est faite au moyen d'entretiens semi-directifs avec les acteurs clés sur le terrain. Dans les sciences sociales, l'entretien est l'une des six sources d'information que Yin (2003) recense pour les études de cas. L'entretien constituait pour nous l'outil le plus approprié pour recueillir les expériences des acteurs et comprendre le sens qu'ils donnent à leurs actions. Ces entretiens ont fourni essentiellement des données d'ordre

qualitatif. Ils ont permis un accès direct à la source d'informations la plus profonde et d'effectuer l'analyse du sens que les acteurs donnent à leurs pratiques, de déterminer leurs systèmes de valeurs et leurs interprétations des événements (Quivy & Van Campenhoudt, 1995). Pour réussir cette phase d'entretien, nous avons élaboré un guide d'entretien, défini les lieux et la population cible (constitution de l'échantillon). Pour chacun des acteurs ciblés par l'enquête, un guide spécifique a été élaboré pour mieux s'adapter au profil de l'interlocuteur. Toutefois, de manière transversale, les guides d'entretien s'articulent autour de quatre points:

- Premier point : information d'ordre général sur le secteur :

Il constitue une source utile pour apprécier le contexte externe et l'environnement perçu par les acteurs et favorise le rapprochement entre le terrain et les informations issues de l'analyse documentaire.

- Le deuxième point traite plus spécifiquement des modes de coordination ainsi que des principaux processus mobilisés pour faciliter la gestion de la mobilité.
- Le troisième point a porté sur les rapports sociaux entre les acteurs de la mobilité urbaine
- Enfin le quatrième point a porté sur leurs appréhensions des notions de mobilité durable et de gouvernance

2.2.1- Les entretiens avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)

Les premiers entretiens ont été adressés à l'AOTU dont l'AGETU est l'organe central. Le champ de l'investigation a donc été porté au niveau de cette autorité qui, dans la forme actuelle, est supposée être représentative de l'ensemble des parties prenantes au transport urbain dans le district d'Abidjan. Afin de favoriser un discours-découverte au sens de Gombault (2003), des axes thématiques ont été formulées et qui correspondent aux quatre temps de l'entretien tels que suggérés par Hlady-Rispal (2002): ouverture, centrage, approfondissement, conclusion. Nos entretiens ont donc cherché essentiellement à comprendre comment la question de la mobilité est gérée, qui sont les acteurs qui y participent, quels sont les instruments en leur possession, quel est le contenu des rapports sociaux, quelles sont les forces en présence, quelles en sont les limites?

Dans cette partie, notre premier objectif a été de faire une description détaillée et précise de la gouvernance telle qu'elle est conçue à travers l'ensemble de la législation (les textes de loi et les décrets qui fixent son cadre). Nous avons donc voulu comprendre et mettre

en exergue les imperfections du système qui pourraient constituer des sources éventuelles de conflits dans l'application des textes et qui rendraient difficile toute forme de coopération. En effet, l'analyse des documents met en lumière plusieurs sources potentielles de conflits dont les origines se situent dans la définition et le partage de compétences entre les différents organes de gestion et de régulation de la mobilité urbaine. Ces conflits sont aussi bien d'ordre territorial que financier. Plusieurs entretiens ont eu lieu en 2010 sur le terrain durant trois mois et demi (de juillet à mi septembre) et ensuite vers la fin de l'année 2012 par des entretiens téléphoniques pour réactualiser certaines données après le conflit armé à la suite des élections présidentielle de la même année. Toutefois, nous précisons que malgré les nombreuses relances, il a été difficile d'obtenir de nouveaux entretiens.

2.2.2- Observations et entretiens avec les autres acteurs (opérateurs de transports, usagers, syndicats)

a- Observations sur le terrain

En sciences sociales, l'observation constitue un instrument majeur dans les dispositifs de recherche puisqu'il permet au chercheur de comprendre le phénomène étudié de l'intérieur (Gambault 2000). Pour Mintzberg (1968), l'observation est structurée par les objectifs de recherche, les hypothèses ou tout simplement par la problématique du chercheur. Néanmoins, tout comme l'entretien, l'observation demande un certain nombre de précautions dans l'emploi et un certain nombre de normes implicites comme l'obligation pour le chercheur de pouvoir produire un regard neutre de tout jugement de valeur. Malheureusement, il ne peut pas tout observer et son regard s'arrête forcément sur un aspect de la réalité. Cette autre étape de la méthodologie de recherche s'appuie donc sur le travail de terrain, avec des visites qui étaient sans questionnaire au départ, uniquement pour appréhender les diverses situations, les décrire et les analyser. Dans cette perspective, l'observation a constitué un temps d'immersion pour se familiariser avec notre espace d'étude, provoquer des discussions informelles et solliciter des entretiens structurés. Cette phase d'observation, concomitante, avec les entretiens, a permis de comprendre certains aspects du comportement observable des acteurs sur le terrain, (comme les actes de corruption, le paiement des billets de syndicat etc.)

En effet, en sillonnant toutes les grandes communes : *Abobo* (Rond point Mairie), *Adjamé* (Renault) : *Yopougon* (Lavage), *Treichville*, *Plateau*, *koumassi*, etc. et en empruntant de nombreux itinéraires des transports populaires, nos observations ont porté sur les conditions de travail des acteurs artisanaux, sur l'état du réseau, les lieux de transports, les

équipements et activités à proximité de ces lieux. Cette technique a permis d'examiner la conduite des chauffeurs vis-à-vis de l'espace, des clients et de mieux observer les formes d'interactions entre les différents transporteurs et aussi les formes de réalisation de la corruption d'avec les forces de l'ordre. Nous avons aussi été témoins à plusieurs reprises de bagarres entre usagers et chauffeurs ou apprentis, des disputes entre les chauffeurs et les responsables de gares/syndicaux à différents points de chargement. Pour nous, il ne s'agissait pas d'interroger le maximum de personnes car, les chiffres concernant les différentes catégories de personnes ne sauraient être représentatifs en termes de pourcentage rapporté au nombre de transports artisanaux à Abidjan chiffrés à des milliers. La qualité réside dans les témoignages auprès de cette population caractéristique de l'ensemble des acteurs. Les entretiens se sont focalisés sur les rapports entre les opérateurs de transports urbains (chauffeurs, propriétaires), les rapports avec leurs responsables syndicaux et les rapports avec les Autorités Organisatrices du Transport (AOT).

Notre regard s'est porté également sur les usagers en recueillant leurs avis et leur perception sur le cadre actuel de la gestion de la mobilité urbaine et sur le fonctionnement du secteur. Pour ces derniers, il s'agissait de récolter les informations sur les motifs de déplacement dans les transports populaires, de satisfaction ou d'insatisfaction.

b- La constitution de l'échantillon

L'enquête par entretien, comme toute méthode scientifique, recourt à des règles de sélection des sites et des personnes interrogées destinées à assurer un caractère significatif de l'échantillon au regard de la population concernée. Dans une démarche qualitative, la constitution de l'échantillon (significatif) repose sur la sélection de composantes caractéristiques de la population. Un échantillon qualitatif est « représentatif » des groupes sociaux auxquels il appartient. Définir la population consiste alors à déterminer les acteurs dont on estime qu'ils sont en position de produire des réponses aux questions que l'on se pose. En l'absence de base de données sur le nombre réel des petits opérateurs de transports urbains dans le district d'Abidjan (minibus; taxi intercommunaux) nous avons opté pour la technique de choix raisonné pour construire un échantillon qui ressemble autant que possible à l'ensemble de ces populations de transporteurs. Dans chacun des cas, afin de limiter les biais provenant des effets du site et renforcer la validité des résultats, nous avons cherché à diversifier l'éventail des sites et des personnes interrogées.

L'enquête de terrain a été réalisée de juillet à mi septembre 2010. Aucun entretien n'a fait l'objet d'enregistrement. La population interrogée était composée comme suit:

- les chauffeurs de minibus « *gbaka* » et de taxis intercommunaux « *woro woro* » : les propriétaires-chauffeurs et les propriétaires.
- Les chefs de gares représentant syndicaux
- Les usagers

Tableau3 : récapitulatif des entretiens avec les acteurs sur le terrain

Personnes interrogées	Interlocuteurs
Chauffeurs/ propriétaires taxi intercommunaux « <i>woro woro</i> »	60
Minibus « <i>Gbaka</i> »	80
Chefs de gares/ responsables syndicaux	3
Usagers	40
Association de consommateurs	1
Total	184

Source : enquête de l'auteur

c- Identification des zones de déroulement de l'enquête

Les principaux points d'observation et d'étude de terrain

- *Abobo* (gare) – *Adjamé* (Renault)
- *Yopougon* (Ciporex) – *Adjamé* (Renault)
- *Yopougon* (Lavage) – *Plateau* (cité administrative)

Nous avons pour ce travail, retenu 4 communes sur les treize (13) que comptent le District d'Abidjan (*Yopougon*, *Adjamé*, *Abobo* et le *Plateau*). Elles ont été choisies à partir d'informations statistiques de l'AGETU et du district d'Abidjan, où il existe le plus grand nombre de transports artisanaux à l'exception du Plateau qui est un point de convergence de la plupart des lignes. Aussi, le choix de ces gares se justifie-t-il par leur forte influence et le fait qu'elles sont parmi les plus fréquentées de tout le district d'Abidjan mais aussi, à cause de leurs poids économique et démographique. Tous les entretiens se sont déroulés aux lieux de travail, dans les gares ci-dessus indiquées. Pour les minibus, les entretiens ont eu lieu aux heures de pause (changement de chauffeur) ou aux heures de moindre influence de la clientèle (de 10h à 12h, le matin, et vers 15h l'après midi). Pour les chauffeurs de taxis, les entretiens se sont déroulés avant le chargement du véhicule, ou durant une course. Il faut noter par

ailleurs que le nombre d'entretiens réalisés est plus élevé que celui indiqué. Les entretiens sélectionnés le sont pour des raisons de fiabilité et de précisions des données collectées. Donc nous n'en avons retenu que ceux dont les réponses ont été les plus pertinentes. Les autres ne présentant pas un caractère fiable (réticence des réponses). Les entretiens se sont déroulés sans limitation stricte de temps et dans des conditions qui garantissaient l'anonymat des participants. Nous avons pris soin d'identifier les véhicules et les chauffeurs. Dans chacun des cas, l'interlocuteur est amené à s'exprimer librement sur la question suivant le guide d'entretien préétabli. Pour les usagers, nous n'avons pas fait de distinction entre usagers de minibus « Gbaka » et usagers taxis « *woro woro* », car pour nous, le but n'est pas de faire la différence entre les deux modes de déplacement qui de fait, répondent aux mêmes principes, et se situent dans le même cadre de notre analyse.

3- Analyse du contenu des entretiens

L'analyse des données consiste à examiner et à recomposer les données (Yin, 1990), à les réduire, à les classifier puis les interpréter par une inférence théorique et explicative afin de dégager les propositions finales (Wacheux, 1996). Tout d'abord, nous avons procédé à une hiérarchisation des informations recueillies, c'est à dire que nous n'avons pas fait un travail de retranscription de tous ces entretiens. Les analyses menées pendant la production des données ont donc consisté à les réduire et à les classifier à partir des transcriptions et des comptes rendus d'entretiens dans des fiches d'analyse par entretien. Nous avons plutôt essayé de voir ce qu'apportent les entretiens par rapport à la problématique. Pour ce faire, dans le choix des entretiens et des données recueillies, nous avons distingué trois types d'informations dont l'analyse de contenu est entièrement qualitative :

- Les informations d'ordre général ou spécifique : Elles participent davantage de la culture sur le sujet et sont de nature aisément vérifiable sans qu'il soit besoin de les prouver.
- L'expression des points de vue de l'interlocuteur: il s'agit ici des jugements de valeurs, de prises de positions, d'explications ou même de descriptions spécifiques liées à notre objet. Ces points de vue sont à distinguer des informations précédentes. Ces données nous semblent intéressantes car l'interlocuteur parle en son nom, exprime une position particulière dans notre champ d'investigation.
- Le recueil d'informations liées au positionnement institutionnel de notre interlocuteur, à la fois dans son univers de pratique et dans la société au sens large. Autrement dit, il

convient de cerner à quel titre il est porteur d'un point de vue sur l'objet de recherche en question et sur le social en général.

Ce travail de réduction et de classification a débuté pendant le recueil des données, dans l'évaluation de l'ensemble des discours et s'est poursuivi jusqu'au travail d'interprétation et de proposition. Toutes les informations que nous avons extraites ont fait l'objet d'analyse et surtout d'interprétation de notre part.

4- Conclusion : Difficulté et conditions de recherche

Certes, les conditions d'accès au terrain et les difficultés associées à des études empiriques sont évoquées le plus souvent par les chercheurs en sciences sociales. Cette difficulté l'est encore plus lorsque l'étude se déroule dans un contexte d'instabilité politique avec des acteurs peu enclins à des enquêtes. Dans la phase de l'étude empirique, nous avons constaté que les personnes étaient peu disposées à aborder des questions aussi sensibles à leurs yeux, qui portaient sur leurs rapports avec les syndicats, leurs employeurs, les agents des municipalités... Ces acteurs n'étaient pas vraiment disposés à coopérer avec nous dans cette recherche. L'accès au terrain devenait extrêmement difficile car les données « publiques », communicables à des acteurs externes, sont quasi-inexistantes et où la plupart des informations avaient un caractère confidentiel surtout lorsqu'on aborde la question financière ou économique. L'intervention sur le terrain n'a pas été de tout repos car les enquêtés affichaient le plus souvent une attitude de méfiance. Certains opposaient un refus catégorique ou nous faisaient faire d'interminables va-et-vient en raison de leur indisponibilité, particulièrement les chauffeurs de minibus pour des raisons de temps. Pour certains nous étions des agents municipaux, ou des enquêteurs à la solde de certaines structures officielles des autorités pour pouvoir les identifier et les démasquer. Malgré ces difficultés d'approfondissement, les entretiens réalisés avec les opérateurs artisanaux de l'échantillon initial d'une part et ceux réalisés avec l'AGETU d'autre part ont permis de tracer le portrait du contexte empirique dans lequel a été réalisée notre étude.

Conclusion première partie

Cette première partie de la thèse a permis d'appréhender les concepts de mobilité, de développement durable, de gouvernance et les liens qu'on puisse établir entre eux. L'amélioration du transport urbain dépendra d'une stratégie de mesures coordonnées avec l'implication croissante de toutes les parties prenantes (dans le cadre d'une gouvernance participative) dans les projets urbains de mobilité.

Nous retenons que le transport dans sa globalité et le transport urbain en particulier a moins attiré l'attention des dirigeants africains dans leurs politiques de développement. La mobilité urbaine dans cette région se caractérise par les difficultés de fonctionnement et la dégradation des systèmes de transports urbains. Le réseau est dominé par le transport artisanal, souvent qualifié d'informel qui pallie à l'insuffisance voire à l'absence d'une offre publique formelle assurée par de grandes entreprises publiques.

Dans la deuxième partie du travail, on s'attache à mettre en lumière les spécificités du contexte ivoirien à travers l'étude de cas du district d'Abidjan.

DEUXIEME PARTIE

TRANSPORT URBAIN A ABIDJAN: ACTEURS ET ORGANISATION

A l'instar des autres grandes capitales de l'Afrique sub-saharienne, Abidjan est aujourd'hui confrontée à des difficultés majeures dans l'organisation des transports urbains avec une offre très insuffisante pour une population urbaine sans cesse croissante. Le système de transport urbain s'est progressivement bâti et développé autour de deux composantes essentielles. D'une part, un secteur structuré soutenu par les pouvoirs publics et d'autre part, un secteur artisanal dont les activités sont pour la plupart informelles. La grande majorité des déplacements urbains reposent sur ce dernier secteur fonctionnant dans une logique de l'économie parallèle. Il interroge également la capacité des pouvoirs centraux et décentralisés à forger un modèle d'organisation des transports urbains pour les citoyens. Sur la base de nos observations sur le terrain et des différents entretiens effectués avec les acteurs du transport, cette partie (ainsi que la troisième partie) consacre la phase pratique de la recherche en tentant de mieux appréhender les préoccupations soulevées par le contexte et à confronter les hypothèses émises à la réalité.

CHAPITRE 4 :

LES ACTEURS DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN : ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN

Introduction

Ce chapitre apporte un éclairage sur la situation du transport urbain en identifiant les parties prenantes à la mobilité urbaine à Abidjan. La première catégorie d'acteurs est constituée des principaux organes de décision et leurs rôles dans la régulation officielle du transport urbain. Ensuite, nous présentons l'offre de transport urbain qui comprend d'une part, la seule société structurée de transport urbain, la SOTRA concessionnaire du service public dans le cadre du partenariat public privé et d'autre part, les opérateurs artisanaux qui exercent pour l'essentiel dans l'informel. L'accent sera mis sur les principales caractéristiques de ce secteur privé vu son importance dans les prestations de services de transport. Ces caractéristiques porteront sur les conditions d'exploitation et le fonctionnement du marché. L'objectif est une meilleure connaissance du mode d'organisation du secteur par une analyse descriptive du terrain.

Ce chapitre apportera enfin une réflexion sur les enjeux de la prédominance à Abidjan, des opérateurs artisanaux et situera les activités dites informelles dans le contexte social et économique ivoirien en montrant leur contribution réelle ou potentielle au développement de la mobilité urbaine aux côtés des modes de transports de masse de la SOTRA.

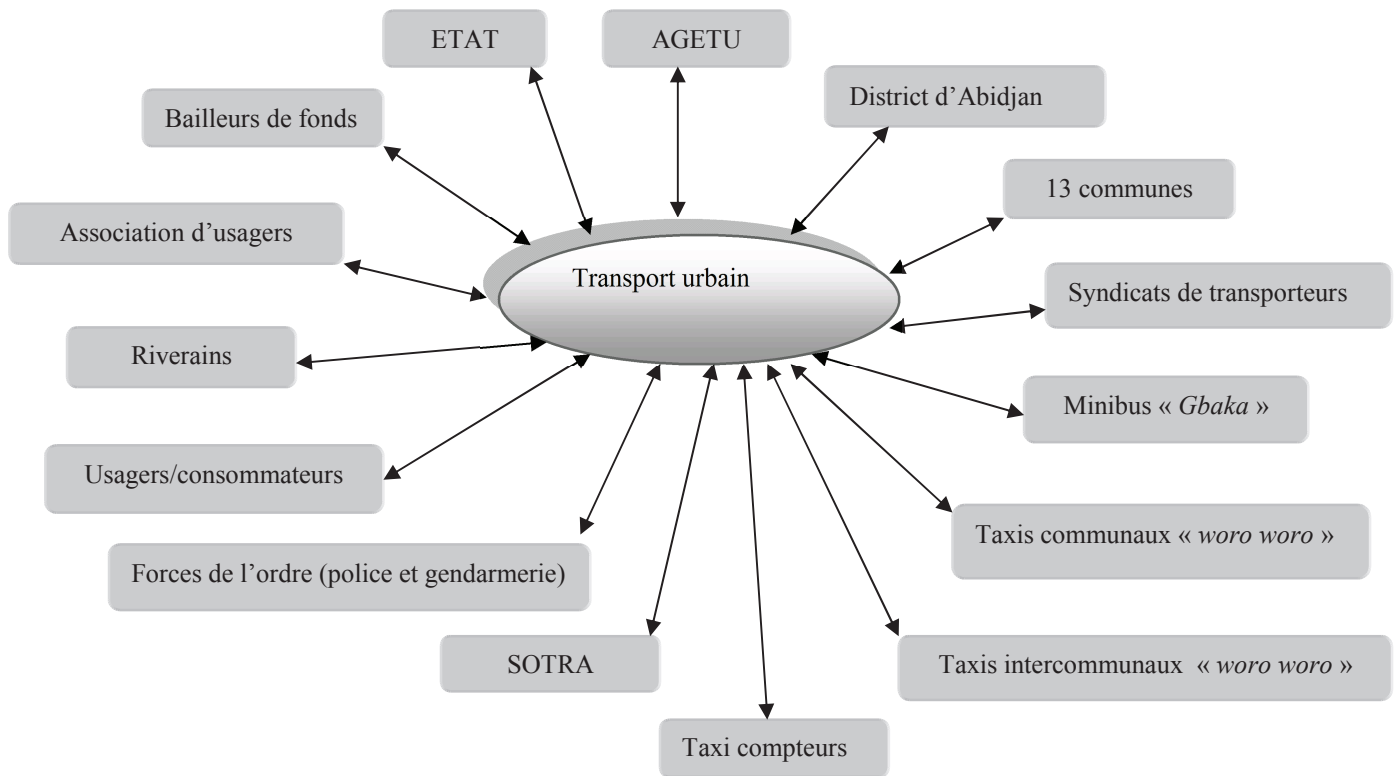
1- Identification des parties prenantes au transport urbain à Abidjan

Afin de mieux cerner notre contexte et de dresser l'inventaire des différents acteurs du transport urbain abidjanais, nous allons nous référer à quelques typologies proposées par les auteurs de la théorie des parties prenantes. Cette théorie, très souvent associée aux questions de développement durable et de responsabilité sociale des organisations, considère toute organisation comme une constellation d'intérêts portés par les parties prenantes, intérêts pouvant converger ou diverger (Freeman, 1984 ; Hill & Jones, 1992 ; Donaldson & Preston, 1995). Si son vocabulaire est de plus en plus utilisé dans les rapports de développement durable publiés ces dernières années, il n'existe pas dans la théorie un consensus sur un modèle particulier ou une typologie précise pour l'identification des parties prenantes.

Il est par conséquent difficile de dresser toute la galerie de portraits des parties prenantes, particulièrement dans des projets complexes de mobilité urbaine à divers domaines d'interventions. Plusieurs questions à ce sujet sont soulevées dans la littérature, comme par exemple, s'il peut y avoir d'autres parties prenantes que celles qui "prennent réellement part" au projet d'une organisation? (Clarke, 1998 ; Jones 2001). On pourrait alors finir par se demander qui n'est pas une partie prenante ? Cette infinitude est en fait liée aux identités multiples que peut prendre un sujet donné dès que l'on raisonne en termes de partie prenante. Quelle que soit la traduction, les définitions données par les différents auteurs sont plus ou moins larges et donc plus ou moins opératoires. Nous allons suivre les trois étapes majeures à respecter dans toute étude en sciences sociales à savoir : définir et regrouper les parties prenantes homogènes sans tenir compte à priori des distinctions de l'organigramme. Ensuite, procéder par une étude des relations entre les parties prenantes (le nombre de relations, le degré d'intensité ou encore leur qualité). Enfin, interpréter les relations et trouver les raisons du comportement des parties prenantes. Pour une approche globale et descriptive des acteurs de la mobilité urbaine à Abidjan, la typologie proposée par Freeman (1984) nous semble la plus appropriée car l'auteur propose trois niveaux de réflexion (qui rappellent les trois étapes de notre démarche) pour appréhender les parties prenantes : le niveau « *rationnel* », le niveau « *processus* » et le niveau « *transactionnel* ».

Le premier niveau « *rational* » propose une approche descriptive qui conduit à une identification exhaustive des parties prenantes (*id. p.55*). Ce modèle permet d'établir une cartographie des acteurs autour du secteur des transports urbains, comme le montre la figure ci-dessous :

Figure 3 : identification des parties prenantes au transport urbain à Abidjan



Source : l'auteur adapté du modèle de Freeman, (1984, p.55)

Cette première identification (cf. figure 3) ne permet pas de décrire les actions et rôles respectifs de chacune des parties prenantes dans le fonctionnement de la mobilité urbaine, ni les relations transactionnelles entre elles. Il faut encore affiner cette présentation afin de faire ressortir les attentes, les missions et les intérêts de chacune d'elle. L'organisation des transports urbains publics se fonde sur des partenariats entre différentes parties prenantes dont la mission pour les uns est la définition de la politique globale de la mobilité, pour certains, l'organisation du secteur et enfin pour les autres à répondre à la demande de mobilité.

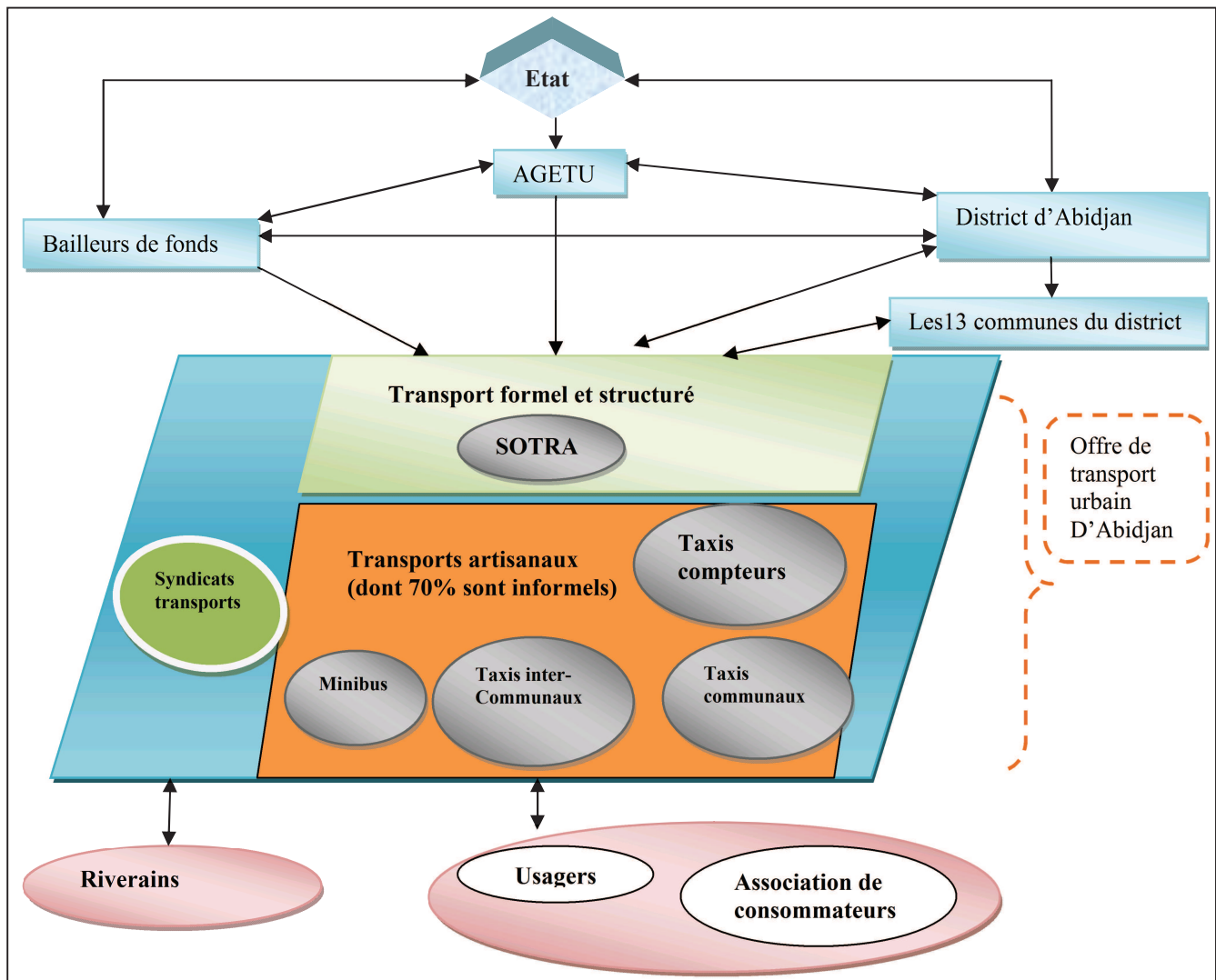
Pour cela, nous avons établi le schéma suivant dans lequel, les parties prenantes sont réparties en trois catégories :

- Les institutions en charge de l'organisation et de la régulation du transport ;
- les opérateurs de transports ;
- Les autres acteurs tels que les usagers, les riverains et les associations etc.

Cette seconde distinction est proche de celle de Pelle-Culpin (1998) qui propose, en se basant sur les trois dimensions de la responsabilité sociale d'une organisation, la classification suivante :

- Parties prenantes institutionnelles: émanant des lois, réglementations, et organismes inter organisationnels ou par des organismes professionnels propres à une industrie ;
- Parties prenantes économiques : les différents types d'acteurs opérant sur les marchés sur lequel l'entreprise est positionnée ;
- Parties Prenantes éthiques : les organismes de pressions éthiques.

Figure 4: cartographie des parties prenantes selon leur position dans l'organisation des transports urbains à Abidjan



Source : Modèle de l'auteur

1.1- Les parties prenantes institutionnelles

1.1.1- L'Etat :

L'Etat, à travers le Ministère des Transports, assure la tutelle administrative et politique du secteur des transports urbains. Il définit l'ensemble des politiques et veille à leur application. Il a donc la charge de l'organisation, de la réglementation et du contrôle des différents modes de transport ainsi que la réglementation de l'usage des voies routières. Il assure la tutelle des agences et des sociétés nationales relevant du secteur. En ce qui concerne particulièrement les transports urbains à Abidjan, il intervient à travers une multitude de services rattachés à différents départements ministériels. Nous citons deux dont les fonctions sont essentielles :

La Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC)⁶³ qui est chargée de la conduite de la politique nationale en matière de transport terrestre et de circulation routière et ferroviaire. A ce titre, elle assure le suivi et l'évaluation de la convention de service public signée entre l'Etat et l'Agence des Transports Urbains (AGETU).

La Société Nationale des Transports Terrestres (SONATT)⁶⁴ a pour objet sur tout le territoire national de l'instruction de tous les dossiers en lien avec le transport terrestre comme par exemple la délivrance des autorisations de transport de voyageurs et de marchandises sur le plan national et international.

En outre, dans le cadre de sa politique de décentralisation, L'Etat octroie une grande partie de ses compétences aux autorités locales pour la gestion de la mobilité en son nom, il prélève auprès des opérateurs la fiscalité exigible et enfin, il a pour rôle régalien de veiller au bien-être des populations au travers des réglementations adaptées.

⁶³ Créée par le décret n°2006-50 du 22 novembre 2006

⁶⁴ Créée par le décret n°2001-377 du 27 juin 2001 par extension de l'objet social de la Société Nationale d'Exploitation des Transports Terrestres (SONEXTT),

1.1.2- l'Agence de Gestion des Transports Urbains (AGETU)

L'Agence de Gestion des Transports Urbains (désormais AGETU) joue le rôle d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)⁶⁵. A ce titre, elle est en charge des transports publics de voyageurs dans la ville d'Abidjan et les communes limitrophes. Elle a le statut de société d'Etat⁶⁶ et se positionne comme l'instance d'expertise ayant autorité dans l'organisation des transports urbains. Mais ce statut d'autorité est loin d'être le cas sur le plan opérationnel.

La création de l'AGETU repose sur la nécessité d'une coordination des actions et des compétences de l'État et des collectivités locales au sein d'un organe unique qui, en associant l'ensemble des acteurs, puisse garantir une vision cohérente du secteur, étant entendu que l'un des objectifs majeurs de la nouvelle politique des transports urbains est de réduire la contribution de l'État au financement de la mobilité. L'objectif principal de l'AGETU est la conduite de toutes les actions et les mesures de réformes mises en œuvre afin que les différents services de transport et les investissements qu'ils impliquent soient coordonnés et harmonisés de manière à satisfaire les besoins de déplacement des populations à un prix minimum pour les usagers et à un coût économique, social et environnemental minimum pour la collectivité. En tant que régulateur, elle agit au nom de l'Etat et est tenue de concilier des intérêts et des attentes variés et contradictoires des opérateurs. Ainsi, la réalisation de ses missions devrait-elle associer l'Etat, le district d'Abidjan et les communes concernées, les transporteurs et les usagers. Néanmoins, sa tâche se trouve compliquée par des ressources limitées empêchant la prise en compte de tous les intérêts et de toutes les attentes. Nous reviendrons sur les missions et le rôle de l'AGETU dans l'analyse de la gouvernance du secteur dans le chapitre 5.

1.1.3- Les collectivités locales : Le district d'Abidjan et ses 13 communes

Les différentes lois de décentralisation depuis les années 80 portant sur le transfert des compétences aux collectivités dans les domaines tels que l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le transport, l'éducation sont des compétences qui ont été transférées par l'État aux collectivités locales. Mais dans les faits, les stratégies sont décidées par l'État central à

⁶⁵ Ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et instaurant un nouveau cadre institutionnel et réglementaire pour organiser et réguler les transports urbains de personnes.

⁶⁶ Décret n°2000-99 du 23 février 2000 et régie par la loi n°97-519 du 04 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat.

travers ses ministères, les directions et autres services. Ce qui donne une marge de manœuvre très faible aux collectivités locales et constitue un décalage entre les textes officiels et les pratiques. Ces collectivités locales (districts, régions, département et communes) jouent par conséquent un rôle marginal dans la définition des politiques de transport. Les transports publics urbains de personnes sont effectués dans les Périmètres de Transports Urbains (désormais PTU), qui correspondent au ressort territorial des collectivités notamment celle du district d'Abidjan. En vertu de la loi, le district a donc en charge, en collaboration avec l'AGETU de: l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains (désormais PDU) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises ; la circulation et le stationnement sur son territoire ; les décisions relatives au contenu du service public de transport de voyageurs et notamment les dessertes, la qualité du service et l'information de l'utilisateur. Le district exerce également sa compétence en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national.

Les treize communes du district d'Abidjan

- **Les communes de la ville d'Abidjan :**

Abobo – Adjamé – Attecoubé – Cocody- Koumassi – Marcory – Plateau - Port-Bouët –Treichville- Yopougon

- **trois communes environnantes**

Anyama - Bingerville - Songon

1.1.4- Les bailleurs de fonds

La coopération de développement de la Côte d'Ivoire et des autres pays avec les institutions internationales (qui sont des bailleurs de fonds pour les différents projets de développement)⁶⁷ présente un caractère multiforme dans plusieurs domaines du développement comme la santé, l'éducation, la recherche, les transports...

Les orientations de ces institutions internationales en matière de politique de transports sont impulsées et disséminées dans le cadre d'un partenariat régional élargi. Ces institutions apportent leurs appuis financiers et leur expertise à des réformes institutionnelles qu'elles recommandent, comme cela a été le cas de la mise en place de l'AGETU à Abidjan. Leurs actions se déclinent sous diverses formes de coopération comme par exemple :

⁶⁷ La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, La Banque africaine de développement, la Banque mondiale, l'Agence française de développement ; des bailleurs de fonds comme la France, la Belgique, les Pays Bas, Suède, etc.

- L'appui et l'aide à la mise en place d'un cadre institutionnel de coordination ;
- Le suivi et le conseil pour l'adaptation du cadre réglementaire (libéralisation du secteur des transports, synergie des modes de transports, politique intermodale axée sur la complémentarité des modes, renforcement des ressources humaines locales...).
- Le partenariat et le dialogue sectoriel élargi incluant usagers et opérateurs ;
- Le travail sur des cas pilote

Par ailleurs, elles agissent en amont de tout projet de mobilité urbaine sur la sécurité des déplacements, considérant l'importance de la marche à pied dans les métropoles africaines en général et à Abidjan en particulier. La Côte d'Ivoire bénéficie également du programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne « *Sub-Saharan Africa Transport Policy Program* » (SSATP) qui comporte plusieurs composantes (construction d'infrastructures, rénovation, assistance technique, expertise, recherche de mécanisme de financement durable, mise en place de réforme du cadre institutionnel etc.)

1.2- autres parties prenantes

1.2.1- les forces de l'ordre

Nous pouvons noter que les forces de l'ordre n'apparaissent pas comme une partie prenante directe. La police et la gendarmerie, qui collaborent étroitement avec le secteur sur les problèmes de sécurité, leurs interventions rapides et efficaces ou la simple présence dans les gares routières urbaines et interurbaines contribue à rassurer les clients voyageurs dans ces lieux, objet de toutes les convoitises. Cette partie prenante interactionnelle a donc pour mission essentielle d'assurer la sécurité mais aussi de veiller au respect par les opérateurs de transport, de la réglementation et des lois. Elle travaille en collaboration avec L'Office de Sécurité Routière (OSER)⁶⁸ qui est chargée de l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière à l'échelle nationale : la prévention des accidents, l'information et la sensibilisation des usagers de la route etc.

1.2.2- Les autres parties prenantes (usagers, associations, riverains...)

D'une manière générale, les usagers des transports publics souhaitent avoir un trafic régulier dans la journée et avoir la possibilité de se déplacer même tard le soir. Les transports urbains dans la capitale ivoirienne présentent beaucoup d'insuffisances au regard de ces

⁶⁸ Créée par la loi n°78-661 du 4 août 1978 et est organisé par le décret n°91-761 du 14 novembre 1991 portant modification de ses attributions et fixant les règles d'organisation.

besoins. Leurs attentes peuvent être exprimées de différentes manières, allant de la qualité de l'accueil et des informations dans le réseau des transports en passant par la ponctualité, la sécurité, mais aussi la tarification, l'accessibilité, le confort et la propreté des modes utilisés. Par ailleurs, les associations des usagers expriment les besoins sous forme de revendications. Elles peuvent saisir l'Etat ou ces représentants pour réclamer des réglementations favorables à la préservation de leurs intérêts pour l'amélioration du service fourni par les opérateurs. Mais dans le contexte ivoirien, on note une quasi absence des ces associations. Les riverains peuvent s'inscrire dans cette même logique mais avec d'autres préoccupations de nature différentes, comme par exemple des nuisances sonores aux alentours de leurs domiciles ou lieux de travail, les problèmes de stationnement etc.

2- les parties prenantes opérationnelles: Cohabitation entre la SOTRA (l'entreprise publique) et une multitude d'unités privées artisanales dans l'offre de transports urbains

Au plan opérationnel, il existe deux catégories d'opérateurs sur le marché des transports urbains de personnes :

- les services conventionnés pour lesquels les opérateurs disposent d'une convention de concession avec l'Etat dans le cadre du partenariat public privé.
- les services non conventionnés pour lesquels chaque véhicule est soumis, avant sa mise en activité à l'obtention d'une autorisation de transport délivrée par l'autorité compétente.

Nous verrons successivement les logiques de fonctionnement de ces deux catégories de service de transport.

2.1- les services conventionnés dans le cadre du partenariat public privé

Les relations contractuelles entre les opérateurs et les autorités organisatrices de transport (représentées par les collectivités locales) sont l'occasion de définir des frontières qui ont des conséquences importantes sur le développement des réseaux et des services, sur les mécanismes d'incitation et sur les fonctions d'évaluation et de régulation. Il y a parfois un équilibre fragile de ces relations surtout lorsqu'il y a l'absence d'un dispositif de régulation qui permette de trouver le bon équilibre entre le trop d'autonomie des opérateurs et une immixtion des autorités dans leur gestion. Plusieurs schémas sont possibles. Nous en exposons deux :

Dans un premier schéma, l'implication des collectivités locales est faible, l'opérateur dispose de larges compétences et garde une réelle initiative dans le développement et la

conception du service. Au contraire, dans un deuxième schéma, la collectivité définit avec précision l'ensemble du service et l'opérateur est réduit au seul rôle d'exécutant. Ces deux schémas sont possibles et ils ne sont pas sans conséquence sur le développement du secteur. Toutefois, il existe aussi un risque réel que, face à des cahiers des charges trop précis et trop détaillés, les opérateurs soient renvoyés à un rôle étroit de simple exploitant, les empêchant ainsi de s'adapter rapidement aux changements. Dans le cas d'Abidjan, l'Etat a opté pour une gestion en délégation de service public.

En effet, la gestion par délégation de service public, aujourd'hui majoritaire sur l'ensemble des grands réseaux de transport urbain, semble être un principe de gestion acceptable car il dissocie les rôles et introduit un contrat entre les autorités organisatrices qui planifient, décident et financent le réseau, et l'opérateur qui le gère et l'exploite pour le compte des autorités⁶⁹. Ce principe de gestion permet également à travers le processus de l'appel d'offres de favoriser l'innovation et l'émulation entre opérateurs. Par contre, il existe toute une série d'interrogations sur les principes qui doivent présider à la relation contractuelle entre l'opérateur et les autorités organisatrices. Certaines d'entre elles portent sur les contrats, d'autres sur les exigences de l'évaluation, et d'autres enfin sur l'organisation même de la concurrence dans le secteur. La problématique ne réside pas dans le mode de gestion, directe ou déléguée, qui doit être laissé au libre choix des autorités organisatrices mais bien dans les relations entre les opérateurs et les autorités organisatrices. Il peut y avoir des tensions qui sont dues à une difficulté de positionnement des uns et des autres. Le cadre institutionnel et réglementaire devrait représenter un instrument incontestable en matière de planification de la mobilité urbaine d'une part, et doit inciter les différents acteurs à œuvrer ensemble pour agir de façon cohérente et concertée d'autre part. Dans ce cadre, la question des périmètres de compétences devient essentielle (la juxtaposition des responsabilités s'accompagne aussi d'une forme de juxtaposition des institutions).

2.2- Les services de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA)

A ce jour, il existe une seule convention de concession de l'Etat avec un opérateur pour l'exploitation des services publics de transports collectifs urbains de personnes dans le PTU.

⁶⁹ Ici nous voudrions bien faire la séparation, il y a d'un côté l'Etat qui finance le réseau, et de l'autre côté, l'AGETU et les collectivités locales qui planifient et coordonnent avec la SOTRA

2.2.1- Présentation de la SOTRA

La SOTRA a été créée en 1960 suite à un protocole d'accord entre l'Etat de Côte d'Ivoire et plusieurs sociétés en vue de mettre en place un service public de transport en commun de personnes par autobus dans la ville d'Abidjan. Elle existe aujourd'hui sous la forme d'une société d'économie mixte au capital de trois milliards de Francs CFA dont la répartition est donnée dans le tableau suivant:

Tableau 4 : L'actionnariat de la SOTRA

ACTIONNAIRES	Montants en francs CFA	Pourcentages
Etat de Côte d'Ivoire	1 804 000 000	60,13%
IRISBUS (Groupe RENAULT)	1 194 000 000	39,80%
District d'Abidjan	2 000 000	0,07%
TOTAL	3 000 000 000	100%

Source : SOTRA

Ce tableau montre clairement que l'Etat est majoritaire dans le capital de la SOTRA et détient par conséquent, tout le pouvoir au sein de la société avec son partenaire privé, IRIBUS. Mais ce qui est plus frappant, c'est la part du district qui est insignifiante avec 0.07%. Cela montre que dans un tel schéma, le pouvoir de décision du district est quasiment nul alors que la SOTRA est sensée mettre en œuvre sa politique de transport public. On retient que c'est l'Etat central qui décide finalement dans les faits de la politique de mobilité urbaine du district d'Abidjan et que ce dernier ne peut pas exercer pleinement toute ses compétences en la matière.

Au terme de cette convention, la SOTRA obtient l'exclusivité de l'exploitation du service public de transport collectif de personnes sur route et lagune dans la ville d'Abidjan. En 1996, face à la croissance de la demande de transport et à l'insuffisance de son parc pour faire face à cette demande, l'Etat a décidé de la réduction de son périmètre d'exploitation en concédant le transport public urbain de personnes dans les communes d'Abobo et de Yopougon à une autre société privée. D'où la signature d'une dernière convention en 1998 qui exclut ces deux communes de la zone d'exploitation de la SOTRA. Comme cette nouvelle société n'a toujours pas vu le jour, alors la SOTRA continue d'assurer la desserte sur l'ensemble du territoire urbain d'Abidjan à la demande du Ministère des Transports⁷⁰.

⁷⁰Lettre référencée 028/MT/CAB/DC/AC en date du 7 janvier 1998

Les activités de la SOTRA sont classées en deux catégories :

- Les services concédés ;
- Les services hors concédés.

2.2.2- Les services concédés à la SOTRA

Les services concédés sont les services définis dans le cahier des charges de la convention de concession et dont la société a l'obligation d'assumer. Ils se décomposent comme suit :

Le service urbain : activité principale de la SOTRA, le service urbain couvre l'ensemble des dix (10) communes de la ville d'Abidjan et est assuré par des autobus.

Le service lagunaire : il exploite le plan d'eau lagunaire d'Abidjan et est assuré par des bateaux-bus.

Le service taxis-bagages : ce service assure le ravitaillement des marchés et est principalement destiné au transport des commerçantes.

Les tarifs appliqués pour ces services sont de trois niveaux :

- a-** Les tarifs normaux : ils représentent environ 70% des coûts réels de production. (Les tickets vendus à l'intérieur des véhicules ou dans les terminus, les cartes privées mensuelles, les cartes permanentes d'une validité mensuelle)
- b-** Les tarifs réduits qui concernent: les tarifs fonctionnaires correspondant à 50 % du tarif plein ; les tarifs scolaires correspondant à 20 % du tarif plein.
- c-** Les transports gratuits : Ils sont destinés aux écoliers et corps habillés⁷¹ qui bénéficient de la gratuité totale du transport, compensée par une subvention annuelle versée par l'Etat.

A la signature de la dernière convention, les tarifs pratiqués variaient de 160 à 210 FCFA pour le service urbain (*MONBUS*) et étaient de 240 FCFA pour le service bateaux-bus (*MONBATO*) et 100 FCFA pour le service taxis-bagage (*MARCHEBUS*). Ces tarifs ont été harmonisés depuis la politique d'uniformisation des tarifs pour toutes les lignes. Cette politique vise à simplifier et unifier les prix et à mettre en place une gamme tarifaire zonale qui s'applique sur tous les réseaux urbains. C'est une harmonisation des tarifs par le bas en fonction du type de bus emprunté et non en fonction de la longueur de la ligne et qui devrait

⁷¹ Militaires, gendarmes, policiers, gardes nationaux, gardiens de préfectures, gardes frontières, forestiers, sapeurs pompiers, etc.

faciliter ainsi les déplacements et répondre à un objectif d'accessibilité. Les nouveaux tarifs sont de 200FCFA pour toutes les lignes et de 500 FCFA pour les bus de types express (des bus plus confortable, où le client a droit à un siège).

2.2.3- Les services non concédés

Il s'agit des services non prévus dans le cadre de la convention de concession. Ces services sont spécifiquement créés par la société et qui en assume tous les risques d'exploitation. La création de ses services est autorisée par le cahier des charges de la convention de concession. Les tarifs de ces services sont librement fixés par la SOTRA selon la loi du marché. Ils comprennent entre autre :

- Les services spéciaux de ramassage (écoles, usines, entreprises etc.) ;
- Les services de location et de tourisme ;
- Les services Express.

2.2.4- Les limites du monopole de la SOTRA

A Abidjan, les services de transport routier urbain se polarisent sur la SOTRA. Depuis les années 80, la crise économique a eu raison de son dynamisme et du modèle économique basé sur les subventions étatiques. Lorsque l'Etat a connue des difficultés financières, il n'a cessé de baisser son aide à l'entreprise. La dégradation de la situation financière et opérationnelle de celle-ci s'est caractérisée par une réduction du parc d'autobus de 38%, passant de 1 200 véhicules en 1990 à 810 véhicules en 2008, alors que dans le même temps la demande potentielle s'était accrue de 29% (DSRP 2009)⁷². en 2012, ce nombre a encore baissé et s'établit à 425 véhicules (cf. tableau 5 ci-dessous). Toutefois, la société a lancé un vaste programme de renouvellement de sa flotte depuis la fin de la crise politique et militaire. Ces difficultés ont fait également chuter le ratio d'indicateur de performance de l'offre et de la demande qui est passé d'un autobus pour 1 600 habitants en 1988 à un autobus pour plus de 4 500 habitants en 2000 (DSRP, *op. cit*). Cette flotte est largement insuffisante pour faire face aux besoins de mobilité de la population qui est obligée d'utiliser divers autres moyens informels en constante augmentation. Au niveau de la production, la SOTRA transporte en

⁷²Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté

moyenne 650.000 passagers par jour⁷³. En fait, la SOTRA ne satisfait que moins de 20 % de la demande totale de transport public à Abidjan (cf. § 3 tableau 11 et 12).

Les incertitudes liées aux différentes crises politiques depuis 1999 jusqu'à nos jours ont eu pour effet d'enfoncer davantage la société dans des déficits structurels (déficits d'exploitation, déficits en matériel roulant, endettements etc.). Cette baisse des indices de productivité a entraîné une désaffection des services publics au profit du transport informel constitué des minibus «*gbakas*», de taxi communaux et des taxis intercommunaux ou «*wôro-wôrôs*».

Au niveau du transport fluvio-lagunaire, l'exploitation des berges lagunaires de la ville d'Abidjan est assurée essentiellement par les bateaux-bus de la SOTRA et les moyens de transport informels dits «*pinasse*». En 2008, le transport fluvio lagunaire est assuré par 20 bateau-bus transportant près de 150 personnes chacun. A côté de ce secteur structuré dont la capacité de couverture reste faible, environ 40 *pinasses* assurent quotidiennement le déplacement d'environ 20 000 usagers entre les zones de travail et les lieux d'habitation, dans des conditions de confort et de sécurité précaires (AGETU 2007).

Par ailleurs, pour faire face à la concurrence déloyale des opérateurs informels, notamment les taxis intercommunaux «*woro-woro*», la SOTRA a mis en exploitation depuis mars 2001, des lignes d'autobus Express, ciblant à priori les travailleurs qui ont tendance à se tourner vers les transports informels plus rapides, plus accessibles et plus flexibles en termes de prix. Le réseau Express comprend 13 lignes qui relient le centre administratif et d'affaires que constitue la commune du *Plateau* aux communes de *Yopougon*, *d'Abobo*, *de Koumassi*, *de Port-Bouët* et *de Cocody*.

Le tableau 5 : le nombre de véhicules d'exploitation de la SOTRA

Eléments	Nombres
Monbus et Marchébus	339
Autobus Express	70
Confort Plus	29
Monbato	10
Total disponible	448
Parc en ligne	425

Source : SOTRA 2012 (parc disponible au 13 novembre 2012)

⁷³ Il s'agit des estimations de la SOTRA en 2011. Le nombre de passagers transporté avant la crise était estimé à environ 800 000, Ce chiffre officiel est celui d'avant la crise de 2010, mais il est encore plus faible dans le contexte actuel

2.2.5- Les difficultés structurelles d'exploitation de la SOTRA

La SOTRA étant une société de transport à participation publique et dont son objet est d'offrir un service de transport accessible à toutes les couches sociales de la population à Abidjan, pratique des prix très bas par rapports à ses coûts d'exploitation. Le manque à gagner en termes de prix de vente des tickets pour les services concédés devraient normalement être compensés par les subventions de l'Etat comme prévu dans la convention de concession. Mais depuis les années 90 avec les crises économiques et politiques, l'Etat n'a pas toujours honoré cet engagement, mettant ainsi la société dans une situation financière difficile avec des déficits de plus en plus chroniques.

En effet, le montant global de ces différentes subventions (arrêté de manière forfaitaire par l'Etat sans prendre en compte des critères de détermination des coûts) est très insuffisant pour compenser les manques à gagner de la société. Cette compensation diminue sensiblement (de l'ordre de 26,8 milliards en 1998 elle est passée à 22,8 milliards en 2009, puis 21,7 depuis le 1er janvier 2010) et les délais de règlement des créances de la SOTRA sur le Trésor Public subissent des décalages très importants. Le manque à gagner de la SOTRA sur les prestations fournies aux groupes sociaux subventionnés par l'Etat s'élève, de 1994 à 2002, à 48,6 milliards de F CFA, à rapprocher du déficit cumulé de la société sur la même période évalué à 34 milliards de F CFA. La participation de l'Etat (compensations financières pour les groupes subventionnés) est plafonnée depuis 2004 à 12,9 milliards de francs CFA et ce, malgré la croissance et le poids considérable des groupes bénéficiaires de la gratuité et de la réduction de transport. Dans le rapport 2009, il ressort que les groupes subventionnés représentent 67% des passagers, soit 2/3 de la clientèle dont la grande majorité est constituée des jeunes scolarisés (des élèves et étudiants), et ceux-ci n'assurent que 1/3 des recettes d'exploitation. La perte de recettes liée au transport des groupes subventionnés s'établit à 3,387 milliards en 2009, soit 9,86% du chiffre d'affaires des services concédés. Cette progression des groupes subventionnés au détriment des clients payant le tarif normal est donc à l'origine de la stagnation de la capacité de la SOTRA à répondre efficacement à la demande observée depuis plusieurs exercices. Ce phénomène montre la transformation des services publics urbains en un service social au bénéfice des groupes subventionnés.

2.2.6- L'échec du Partenariat Public-Privé (PPP)

L'apport des PPP par rapport à la procédure traditionnelle de marché public provient des gains d'efficience (potentiels), des synergies créées par la mise en commun des avantages

du privé et du public. L'Etat apporte les ressources financières et gère la construction, le maintien et l'entretien de l'infrastructure, la SOTRA, quand à elle, achète le matériel roulant, investit dans les installations matérielles et techniques, recrute et forme le personnel et enfin exploite cet ensemble pour offrir le service public de transport urbain. Les PPP sont également conçus en partie pour atténuer le problème d'incohérence temporelle inhérent aux investissements dans les infrastructures de transport, mais aussi aux projections sur la demande future de mobilité. Par ailleurs, il faut noter que les PPP sont des dispositifs généralement peu flexibles et ce manque de flexibilité pose problème si les clauses du contrat initial reposent sur des hypothèses erronées (ce qui est probable dans le cas où la demande future est hautement incertaine, comme on le constate sur le terrain). Dans ces conditions, les PPP peuvent ne pas permettre aux parties de prendre en compte les chocs de coûts exogènes et imprévisibles en particulier lorsque les perspectives des projets sur le long terme sont très aléatoires. Pour minimiser les incertitudes, les contrats doivent être suffisamment concrets et précis pour dissuader les parties d'adopter un comportement opportuniste, surtout lorsqu'il n'y a pas un régulateur chargé de suivre et d'évaluer régulièrement les performances du contractant privé, la SOTRA et les engagements de l'autorité publique. La possibilité d'une défaillance de l'action publique, donc de l'Etat donne également à penser que les pouvoirs publics ne peuvent agir sans faire preuve d'opportunisme dans l'exécution du contrat. Le risque de défaillance du marché dans le secteur (concurrence déloyale des transporteurs artisanaux, infrastructures mal adaptées) rend nécessaire une révision des clauses du contrat. Ainsi, la SOTRA, en l'absence d'un engagement crédible de l'Etat relatif au recouvrement des subventions d'exploitation d'une part et des investissements pour l'entretien et l'extension du réseau routier qui le met à l'abri des problèmes structurelles d'exploitations (pannes récurrentes des véhicules dues au mauvais état des voies, insuffisance du chiffre d'affaire par rapport aux charges d'exploitation...), n'apportera qu'un niveau sous-optimal des services publics rendu à la population. Plus l'inadéquation est grande entre les engagements de l'Etat dans le contrat de PPP et ces réalisations, plus le problème d'incohérence temporelle est important, et plus grand est le risque d'exploitation pour la SOTRA car les perspectives de recettes et de croissance sont de fait extrêmement incertaines.

En effet, la démographie galopante à Abidjan n'est pas maîtrisée par les autorités, le phénomène de l'étalement urbain n'est pas non plus bien planifié. Donc, la demande future de mobilité urbaine n'est pas bien mesurée et par conséquent, l'opérateur se trouve dans l'impossibilité d'offrir un service de qualité et régulier. Une autre source d'inquiétude

concernant les PPP a trait au climat d'incertitude relative à l'évolution des marchés et de la situation économique dans lequel le contrat est passé. Compte tenu de cette incertitude, les contrats de PPP ne précisent pas les actions à prendre et leurs conséquences en fonction des divers aléas envisageables en d'autres termes, les PPP sont des exemples de contrats incomplets. Ce problème est amplifié par leur longue durée et par des caractéristiques spécifiques aux infrastructures (comme par exemple, le risque lié aux installations entièrement nouvelles) et cette incomplétude des contrats peut faire naître des comportements opportunistes préjudiciables aux PPP (Parker et Hartley, 2003).

En outre, des informations imparfaites donnent l'occasion aux parties à un contrat de se comporter de manière opportuniste en mettant à profit toute l'asymétrie de l'information et ce comportement opportuniste peut être le fait aussi bien de l'État que de l'opérateur. Une autre mesure opportuniste que peut prendre le secteur privé consiste à s'endetter de manière excessive et à accroître ainsi le risque de se mettre en difficulté financière, ce qui lui permettra de renégocier les termes du contrat de façon à les rendre plus favorables, notamment avec une augmentation des redevances des utilisateurs. L'un des moyens de remédier à cette difficulté consisterait à insérer dans l'accord de contrat initial des paramètres visant à encadrer les renégociations ultérieures des contrats. Ces cadres pourraient porter sur les raisons justifiant les demandes de renégociation, les mécanismes privilégiés d'ajustement des contrats (l'extension de concession, la hausse des tarifs...), etc. Elle risquerait toutefois d'entraîner une complexification croissante des contrats et par conséquent une hausse des coûts de transaction, ce qui saperait tout bénéfice potentiel. Elle risque enfin de ne pas apporter la flexibilité nécessaire pour faire face à des circonstances imprévues, tout en laissant la porte ouverte aux comportements opportunistes.

2.3- les services non conventionnés : les opérateurs artisanaux de transport urbain

Les services non conventionnés désignent l'ensemble des opérateurs qui n'ont pas de contrat de concession avec l'Etat pour exercer l'activité de transport urbain de personne. Le fichier des autorisations de transport établi en 2005 par l'AGETU a permis d'évaluer le parc de véhicules de ces opérateurs (voir le tableau 6 ci-dessous). Toutefois, cette estimation ne traduit pas avec exactitude la réalité du parc en exploitation sur le marché des transports urbains.

Tableau 6 : les services de transport non conventionnés

Désignation	Catégorie	Spécifications	Parc de véhicules en circulation
Minibus (gbakas)	C1	10 à 39 places	5 370
Car de grande capacité	C1	40 à 70 places	
Car de très grande capacité	C1	Plus de 70 places	
Taxi collectif (type Peugeot 504)	C2	5 à 9 places	656
Taxi communal ou woro-woro	C3	Moins de 20 000 habitants	11 073
		De 20 001 à 50 000 habitants	
		De 50 001 à 200 000 habitants	
		Plus de 200 000 habitants	
Taxi-compteur	C4	Compteur horokilométrique	11 343
Véhicules de transport par voie d'eau	C5	Embarcations de 1 à 25 passagers	19 tines
		Embarcations de 26 à 50 passagers	89 pinasses
		Embarcations de 51 à 100 passagers	
		Embarcations de plus de 100 passagers	

NB : Le duplicata pour tous les services de transport est fixé à 10 000 FCFA :

Source : AGETU-2007

2.3.1- Présentation des spécificités des services non conventionnés

L'accès et l'organisation du marché des services de transports non conventionnés sont régulés par deux instruments:

- L'inscription au registre des transports urbains de personnes.
- L'autorisation de transport urbain de personnes.

✓ Inscription au registre des transports urbains

L'inscription au registre des transports publics urbains⁷⁴ constitue la reconnaissance officielle de la qualité de transporteur public urbain. Elle est constatée par la délivrance d'un certificat d'inscription⁷⁵ qui demeure personnelle et incessible.

⁷⁴ Instituée par l'article 10 de l'ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000

Les conditions et les modalités⁷⁶ d'inscription au registre des transports urbains de personnes sont de deux (2) types :

Le registre d'inscription des transporteurs publics urbains de personnes.

Le registre d'inscription des transports privés urbains de personnes.

✓ **Autorisation de transport urbain**

L'autorisation de transport urbain est délivrée par l'AGETU⁷⁷. Toute personne régulièrement inscrite au registre des transports urbains qui souhaite obtenir une autorisation pour son véhicule en vue de l'exploitation d'un service de transport urbain de personnes doit s'acquitter d'une redevance fixée par la loi de Finances. Les montants de la redevance sont fixés, soit en fonction de la population de la commune pour les services de taxis communaux (catégorie C3) soit en fonction de la capacité du véhicule pour les autres services exceptés le service des taxis-compteurs pour lequel le même montant s'applique à tous les véhicules.

✓ **Tarification des services de transport urbain non conventionnés**

La tarification appliquée des services de transport est variable selon la catégorie en présence⁷⁸. Pour les taxis compteurs, le tarif des courses est fixé par arrêté⁷⁹ conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé du Commerce.

Pour les taxis communaux et les minibus, les tarifs des courses sont fixés par les organisations syndicales et professionnelles et homologués par le Ministère des Transports à travers l'AGETU.

✓ **Financement des activités des opérateurs artisanaux**

Ce secteur reste en grande majorité financé par les circuits traditionnels. Pour ces acteurs, un avantage non négligeable est la facilité relative de financer l'achat de véhicules d'occasion à l'aide de prêts sans intérêt consentis par la famille et des amis ou sur leur

⁷⁵ Article 7 du décret n°2000-101 du 23 février 2000

⁷⁶ L'arrêté n°028/MT/CAB/du 05 février 2002

⁷⁷ Article 11 du décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant création de l'AGETU et Arrêté n°030/MT/CAB/du 05 février 2000 modifié et complété par l'arrêté n°0353/MEMT/CAB du 16 novembre 2005.

⁷⁸ En conformité avec le cadre tracé par l'ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000 et des dispositions réglementaires encadrent la détermination et la fixation des tarifs.

⁷⁹ Les tarifs des taxis-compteurs sont réglementés par le décret n°92-50 du 29 janvier 1992 portant réglementation de la concurrence et des prix. Les arrêtés des deux ministères sont pris conformément à ce décret.

épargne personnelle. Très souvent, le financement provient des recettes tirées de l'exploitation du véhicule (le système du *travailler-payer*⁸⁰) en ce qui concerne les propriétaires-chauffeurs. Le financement d'organismes financiers (banques, sociétés de crédit ou de leasing) est rarement utilisé dans la mesure où ces derniers sont réticents à accepter les véhicules en garantie des prêts, et où les flux des revenus ne sont pas suffisamment fiables pour les assurer que les prêts seront remboursés.

2.3.2- Le service des taxis compteurs (catégorie 4)

Les services des taxis-compteurs⁸¹ sont exploités par des véhicules de 5 places équipés de compteurs horokilométriques. Ils sont reconnaissables à leur couleur réglementaire qui est le rouge et l'antenne lumineuse installée sur le toit du véhicule sur laquelle est inscrite l'immatriculation du véhicule. Le traitement statistique des données collectées par l'AGETU en 2007 a permis de dégager les indicateurs d'exploitation sur le nombre de voyageurs transportés quotidiennement par ces taxis, qui se situeraient dans la fourchette de 578 460 à 771 280 voyageurs/jour plein et le parc évalué à près de 11 300 unités(AGETU/DEP 2007)⁸². Dans ce parc, on observe un nombre important de véhicules vieillissants.

2.4- Les activités informelles des transports artisanaux: Cas des minibus « *Gbaka* » (Catégorie 1) et des taxis intercommunaux « *woro woro*⁸³ » (Catégorie 3)

2.4.1- l'informel dans l'économie du transport urbain à Abidjan

L'étude du secteur informel à Abidjan montre que la situation est similaire aux autres capitales de la sous région ouest africaine dans son contexte économique et socio-culturel général. A Abidjan, l'économie dite informelle est une réalité qui va au-delà de l'économique,

⁸⁰ C'est un système très répandu dans le secteur des transports. Pour acquérir un véhicule et en devenir le propriétaire, le chauffeur s'acquitte auprès du propriétaire, des annuités mensuelles constantes sur les recettes du véhicule pendant quelques années. Une fois que le montant totale versée au bout de l'échéance fixée, il prend possession du véhicule.

⁸¹ L'arrêté n°5990 M AE du 1^{er} septembre 1953 rendait obligatoire l'emploi de taximètre pour toutes les voitures automobiles de places, circulant dans la zone urbaine à compter du jour suivant de trois mois la date de signature du contrat avec le concessionnaire des transports urbains en commun à Abidjan.

⁸² AGETU/DEP « Analyse du phénomène des woro-woro intercommunaux », Rapport définitif Avril 2007 p.18

⁸³ « wôrô-wôrô » est un terme malinké voulant dire six-six car à l'époque la course coûtait 30FCFA (6 pièces de 5 FCFA). Aujourd'hui le prix de la course a largement augmenté, au minimum 100 FCFA. Ainsi, pour relier l'Université de Cocody à Marcory, il vous en coûte seulement 200 FCFA en bus (certes debout dans la chaleur et la sueur avec arrêts très fréquents), et au mieux 600 FCFA en « wôrô-wôrô » avec un changement. Le temps de transport est assez similaire.

elle est, selon Mathurin N'guessan Boignan (1999), « *un fait social total* ». Cette économie informelle présente une double nature qui est d'être illégale mais légitime.

En effet, ses activités ne sont pas normales car elles échappent aux normes légales en matière fiscale, sociale, juridique ou à l'enregistrement statistique. Néanmoins, « *elles ne sont pas antisociales car elles ne sont pas forcément violentes ni criminelles* » (*ibid*). L'informel a été de fait, le principal moteur de la construction des villes et de l'animation de la vie urbaine en Côte d'Ivoire. En dehors des quartiers modernes, les principales villes du pays sont le fruit du travail de l'économie populaire qui bâtit les maisons, crée et transforme les produits agricoles, répare les automobiles, anime les marchés, distrait (restaurants, buvettes, troupes théâtrales et musicales) et même soigne (tradi-praticiens). Le cas des transports urbains est exemplaire des difficultés de la régulation du secteur informel et de son intégration au processus de modernisation économique et sociale. Ces transports sont d'abord informels par la méconnaissance que l'on en a et par les aléas qui caractérisent leur exploitation. Les entrepreneurs informels dans le secteur des transports collectifs sont des unités individuelles: petits exploitants et/ou chauffeur propriétaire de taxi, micro-entreprises de transport. Ils ne tiennent pas pour la plupart de comptabilité par l'absence d'obligations fiscales et possèdent un capital réduit. Par ailleurs, il faut indiquer qu'il existe des formes d'organisation assez précises du point de vue des relations entre chauffeurs et propriétaires de véhicules. Ainsi, distingue-t-on:

- Quelques entreprises structurées dont l'organisation est proche de celle d'une entreprise dite formelle;
- Des entreprises de taille moyenne (une dizaine de véhicules) laissant au chauffeur le soin d'exploiter le véhicule au mieux, mais avec un contrôle étroit des recettes par la direction ;
- De petits propriétaires d'un ou plusieurs véhicules qu'ils louent en quelque sorte au chauffeur sans interférer dans le contrôle de son utilisation. Les caractéristiques de ces acteurs informels soulèvent des interrogations, notamment sur leur niveau d'éducation. Dans une étude récente portant sur les personnes exerçant dans le secteur des transports collectifs de type artisanal à Abidjan, la Banque Mondiale a conclu à un niveau d'éducation très faible des acteurs. Cette étude réalisée sur les transports collectifs par minibus appelés «*Gbaka*» révèle que 53% des chauffeurs, 69% des chauffeurs-propriétaires, et 52% des propriétaires n'ont jamais été scolarisés (banque mondiale, 2000)⁸⁴. En revanche, ce secteur contribue peu aux

⁸⁴ Banque Mondiale (2000) : Mobilité urbaine, étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micros entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne, série 1.

dépenses publiques locales liées à l'urbanisation car ne sont pas ou sont peu assujetties aux impôts et taxes. Il en résulte que les collectivités locales disposent de budgets qui ne reflètent en aucun cas le dynamisme économique des villes.

2.4.2- Les causes de la prédominance du secteur informel dans le transport urbain à Abidjan

Au rythme actuel de la croissance d'Abidjan, force est de constater que l'organisation et le fonctionnement du transport public posent d'énormes et sérieux problèmes de développement dont les externalités négatives, conjuguées avec les effets de la crise socio-économique contribuent à la détérioration du cadre de vie des Abidjanais. Avec les crises économiques des années 1980 jusqu'aujourd'hui, l'Etat a vu ses moyens largement diminués, ce qui a encouragé les pratiques entrepreneuriales informelles dans divers secteurs dont celui des transports dans les quartiers populaires pour prendre le relais d'un réseau de transport public défaillant et devenu trop cher. Il en résulte aujourd'hui une situation compliquée oscillant entre formalité et informalité. Dans le même temps, l'on observe une extension spatiale des périphéries de la ville qui se sont fortement urbanisées, alimentées par un exode rural important, une population victime de la crise sociale, politique et économique. De nombreux facteurs expliquent la prolifération des transports artisanaux dans le sillage de la société publique, la SOTRA, parmi ceux-ci, on note:

- Défaillance de l'offre de transport formel et les difficultés structurelles de la SOTRA.
- les dessertes ne sont pas adaptées à l'évolution de la géographie urbaine. Ces dessertes relient essentiellement les quartiers périphériques au centre-ville et beaucoup de nouveaux sous quartiers sont généralement dépourvus de dessertes;
- la fréquence des rotations est insuffisante surtout aux heures de pointe
- les temps de trajet sont considérables: les distances parcourues sont très longues compte tenu de l'étalement urbain et les transports sont de plus en plus lents (faute d'investissements dans les infrastructures, la dégradation du réseau, la congestion du trafic avec très peu de couloirs d'axes réservés aux véhicules prioritaires pour les transports par autobus) ;
- etc.

Ces facteurs expliquent le développement de transports informels dans les quartiers populaires (*Yopougon, Abobo, Adjamé...*), pour prendre le relais du réseau de transport public défaillant. Ceci explique le fait que la présence des acteurs artisanaux de transport devient plus que

nécessaire et la décision de leur mise à l'écart inopérante. Ces transports artisanaux continuent de demeurer dans le paysage urbain abidjanais. Finalement, ils sont devenus incontournables dans le paysage urbain et implémentent, à partir de gares informelles, des logiques redistributives dans lesquelles les syndicats de transporteurs sont les véritables maîtres d'œuvre (Zouhoula Bi, 2008).

2.5- Les services des taxis collectifs ou « *woro woro* »

Nous avons deux types de *woro woro* : les taxis communaux et les taxis intercommunaux. Après une brève présentation du premier, notre analyse portera essentiellement sur le deuxième type de taxis.

2.5-1. Les services de taxis communaux (catégories C3)

Les taxis communaux sont des véhicules de 5 places, communément appelés « *woro-woro* » qui assurent le transport public de personnes à l'intérieur d'une commune. La croissance massive de ce moyen de locomotion date de la fin des années 1990 avec la libéralisation de l'importation de voitures d'occasion en provenance de l'Europe notamment, les difficultés structurelles de la SOTRA et l'augmentation de la demande de mobilité urbaine surtout des zones périphériques de la ville. Leur rôle est tout aussi important que les autres acteurs du transport collectif (Aloko et al., 1996). Cette catégorie de taxis présente une situation irrégulière quant à l'autorisation de circuler car, une grande partie reste totalement dans l'informel.

Tableau 7 : Les communes où sont présents les taxis communaux dans le district d'Abidjan

	District d'Abidjan	Hors District	Total PTU
	Abobo – Adjamé – Attécoubé – Cocody – Koumassi – Marcory – Port-Bouët – Yopougon – Anyama	Grand-Bassam – Dabou	
Total	9	2	11

Source : AGETU -2007

Deux dispositions principales permettent de distinguer les « *woro-woro* » :

D'une part, une antenne lumineuse est installée sur le toit du véhicule indiquant notamment l'immatriculation et la commune d'activité et, d'autre part une couleur réglementaire imposée à tous les véhicules exploitant chaque marché. Cette couleur varie d'une commune à une autre.

2.5-2. Le parc et le nombre de passagers transportés par les taxis communaux « *woro woro* »

D'après les comptages réalisés en 2006 par l'EGETU, le parc de taxis communaux est estimé à 11 073 véhicules. Le parc roulant est quand à lui estimé à environ 8 858 véhicules, en tenant compte d'un taux d'immobilisation de 20%⁸⁵.

Par ailleurs, pour estimer le nombre de voyageurs transportés par ces moyens de locomotion, nous allons procéder par les hypothèses suivantes :

Nos enquêtes réalisées auprès des chauffeurs dans les communes de *Yopougon et d'Adjamé*, indiquent que ces taxis transportent en moyenne, entre 100 et 135 passagers par jours.

On obtient :

- hypothèse basse : $8858 \times 100 = 885\,580$ voyageurs/jour plein
- hypothèse haute : $8858 \times 135 = 1\,195\,830$ voyageurs/jour plein

On retient donc que le nombre de passagers transportés par les *woro-woro* communaux se situe entre 885 580 et 1 195 830 voyageurs/jour plein.

2.6- Les taxis inter communaux ou « *wôrô-wôrô* intercommunaux »

Les taxis intercommunaux se présentent sous deux aspects visuels :

- Les véhicules particuliers (ce qu'on appelle généralement les *véhicules banalisés*) :

Ils arborent la couleur de choix de leur propriétaire. De ce fait, ils évitent pour la plupart les couleurs imposées aux taxis communaux. Il s'agit de voitures privées qui n'ont pas vocation à assurer le transport collectif. Les propriétaires de ses véhicules s'arrêtent aux différentes gares dédiées aux taxis pour prendre des passagers et assurent les lignes régulières des taxis habilités.

- Pour les autres cas, le véhicule a l'aspect d'un taxi-compteur, mais il est en réalité dépourvu de compteur horokilométrique.

2.6-1. Genèse du phénomène des *woro-woro* intercommunaux

Les taxis intercommunaux ont fait leur apparition dans les années 90, à la faveur de deux facteurs simultanés : la crise de l'offre des autobus de la SOTRA et la libéralisation des importations de véhicules d'occasion d'Europe. Ces véhicules achetés d'occasion sont reconvertis en service de transport public de voyageurs. Au début, il s'agissait d'un

⁸⁵Le taux de 20% d'immobilisation est le taux utilisé par le CERTU dans l'étude sur les coûts des dysfonctionnements du système des transports urbains d'Abidjan au niveau des *woro-woro* communaux.

covoiturage (pratiqué gratuitement et par la suite moyennant une contribution pour la couverture du prix du carburant en faisant partager équitablement ce prix par les 4 passagers) où certains travailleurs possédant des véhicules particuliers embarquaient des voyageurs aux arrêts de bus SOTRA en direction notamment de la commune du *Plateau*. Avec le temps, beaucoup de personnes sans emplois ont pris le relais des travailleurs propriétaires pour en faire une véritable activité de transport en complicité étroite avec les agents des Mairies des communes d'origine et de destination. Les premières lignes ont été créées pour rallier les communes de la zone Nord, c'est-à-dire *Yopougon, Cocody, Abobo, et Adjamé* à la commune du *Plateau*. Par la suite, les lignes se sont étendues pour rallier les communes du Sud à la commune du *Plateau*, et les communes du Nord à celles du Sud.

En effet, à défaut d'utiliser les autobus SOTRA, la réduction du pouvoir d'achat des usagers oblige ceux-ci à se détourner des taxis-compteurs qui pratiquent des tarifs beaucoup plus élevés pour la majorité des usagers au profit de moyens de taxis collectifs pouvant effectuer de longues distances leur permettant d'accéder à toutes les communes d'Abidjan. Ces taxis n'appartiennent à aucune catégorie de services autorisés par la réglementation en vigueur et leur exploitation se fait dans un cadre illégal. L'informalité réside également dans la création des gares. Avec l'étalement urbain, les populations non motorisées et habitant dans les quartiers périphériques devaient emprunter plusieurs lignes successives de taxis communaux, ce qui allonge fortement les temps de transport. Alors ceux-ci empruntent ce moyen de locomotion pour sa rapidité et surtout parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. Force est de constater qu'ils rendent d'énormes services à toutes les couches sociales de la population. La prolifération des gares de *woro-woro* dans toutes les communes d'Abidjan et l'engouement des usagers pour ce service de transport témoignent bien de son franc succès auprès de la population en raison notamment de l'absence d'alternative. Ce sont les facteurs de rapidité et de régularité par rapport aux autobus SOTRA qui sont les éléments principaux qui attirent les clients. Le prix semble ne pas être un critère de choix pour eux car ils sont relativement plus élevés que ceux de la SOTRA. Leur présence a significativement rétréci la part de marché des taxis compteurs. Avec le principe de covoiturage qu'ils pratiquent, leur tarification à la clientèle n'est que la reprise du tarif moyen arrondi de la course des taxis-compteurs sur les différentes lignes exploitées. En 2007, le parc des taxis intercommunaux en

circulation dans le District d'Abidjan⁸⁶ a été estimé à environ 2 790 véhicules dont 1 284 pseudo taxis-compteurs et 1 506 véhicules particuliers.

Tableau 8 : Répartition des taxis intercommunaux « woro woro » par catégorie de véhicule

Catégorie de véhicule	Nombre	Pourcentage
Pseudo taxis compteurs	1 284	46%
Véhicules particuliers	1 506	54%
Total	2 790	100%

Source : AGETU – DEP 2007 p.24

2.6-2. Estimation des passagers transportés

En adoptant le même taux d'immobilisation de 20% comme précédemment, on obtient un parc roulant de 2 232 véhicules. L'âge moyen de ce parc est d'environ 20 ans. Les estimations des passagers transportés seront effectuées pour un jour moyen de semaine, en période pleine d'activité.

Le nombre moyen de rotation est de 10 à 12 rotations/jour à pleine charge (4 passagers).

On obtient :

- hypothèse basse : $2232 \times 10 \times 8 = 178\,560$ voyageurs/jour plein⁸⁷
- hypothèse haute : $2232 \times 12 \times 8 = 214\,272$ voyageurs/jour plein

On retient que le nombre de voyageurs en *woro-woro* intercommunaux se situe entre 178 560 et 214 272 voyageurs/jour plein.

Cette population transportée par les *woro-woro* intercommunaux serait plus intéressante à analyser en la comparant à celle des autres services de transport public urbain de personnes.

2.6-3. Les lignes, les têtes de stationnement des taxis *woro woro* intercommunaux et les tarifs pratiqués

Dans le District d'Abidjan, on distingue deux (02) types de têtes de stationnement qui sont les aires ou terrains nus et les trottoirs. Déjà en 2007, l'AGETU dénombrait au total trente deux (32) lignes et vingt six (26) têtes de stationnement dont dix neuf (19) sont situées sur des trottoirs créant de nombreux points de congestion et sept (7) sur des terrains nus.

⁸⁶ Les résultats de l'enquête-comptage des *woro-woro* intercommunaux réalisée par l'AGETU

⁸⁷ : Le nombre de passagers par voyage est de 4, donc pour un aller-retour, nous avons 8 passagers

Les tarifs pratiqués sur ces lignes oscillent entre 200 FCFA et 1 000 FCFA. La plus courte ligne mesure environ 4,1 km pour un tarif de 300 FCFA (soit 73,2 FCFA le tarif/km) et la plus longue fait 25,2 km, pour un tarif de 1 000 FCFA (soit 39,2 FCFA le tarif/km).

Dans la réalité, il y en a plus que le chiffre indiqué car, les lignes sont fonctions du nombre de gares ou têtes de stationnement dans la commune. Plus il y'a de têtes de stationnement, plus le nombre de lignes est élevé.

2.6-4. Les conditions d'accès au marché des taxis inter communaux (régulation parallèle)

L'activité des *woro-woro* intercommunaux n'est pas autorisée par la réglementation en vigueur et donc, ces opérateurs ne jouissent d'aucune reconnaissance officielle de la part de l'AGETU. Cependant pour donner une forme légale à leur exploitation, les Mairies et les syndicats du secteur ont imposé des formalités.

En effet, toute personne désireuse de mettre en circulation un ou des *woro-woro intercommunaux* doit d'abord s'adresser aux syndicats ou aux différents chefs de gare de la ligne ou des lignes qu'elle veut exploiter. Après accord, le propriétaire s'acquitte d'un droit de ligne⁸⁸ pour chaque véhicule dont le montant varie de 30 000 FCFA à 65 000 FCFA. Ce droit est acquitté une seule fois pour toute la période d'exercice de l'activité. Ensuite, le propriétaire paie la carte de stationnement⁸⁹ et la taxe de stationnement de chacune des Mairies des deux communes extrémités constituant la ligne exploitée par son véhicule. Le montant de la carte de stationnement varie de 15 000 FCFA à 28 000 FCFA/an selon les communes et selon les relations du propriétaire avec les agents de la mairie. Le montant de la taxe de stationnement est de 3 000 FCFA/mois, soit 36 000 FCFA/an dans chaque commune. Enfin, le propriétaire reverse 1 250 FCFA/semaine/véhicule au District d'Abidjan pour l'obtention d'un laissez-passer. Ce laissez-passer rapporte, en une année, pour l'ensemble des véhicules, la somme de 181 350 000 FCFA environ au District d'Abidjan (AGETU/DEP *op.cit* p 26)

A toute cette démarche s'ajoutent d'autres pièces administratives nécessaires à la mise en circulation du véhicule de transport. Ces pièces administratives sont :

- la patente ;

⁸⁸ Selon la rentabilité de la ligne et des obstacles subsistant sur cette ligne (ex : barrage des forces de l'ordre, etc.).

⁸⁹ La carte de stationnement est un carnet dans lequel il sera collé chaque mois un timbre qui marque le paiement de la taxe de stationnement

- l'assurance ;
- la visite technique

Les *woro-woro* intercommunaux payent la patente au même titre que les autres services de transport urbain de personnes autorisés par la réglementation en vigueur. En s'acquittant de toutes ces taxes parallèles, ces acteurs supposent que leur activité est reconnue par une partie des autorités. Mais, à cause de leur statut mal défini, les compagnies d'assurance refusent d'accorder à ces taxis l'assurance de transport public de voyageurs. Ceux-ci n'ont droit qu'à l'assurance de type « *promenade et affaires* » ne prenant notamment pas en compte tous les risques liés au transport de la clientèle. Ce type d'assurance est conforme aux textes de loi puisque l'assurance de transport public de voyageurs ne peut être délivrée que pour tout service de transport reconnu par la réglementation en vigueur pour garantir la prise en charge des victimes en cas d'accident. Le manque de confiance des assureurs à cette catégorie de transporteurs est accentué par le fait que les véhicules ne remplissent pas les normes minimales de sécurité pour effectuer l'activité de transport. La plupart des véhicules ne sont pas à jour de leur visite technique, et même lorsqu'ils le sont, la visite technique qu'ils passent est de type "véhicule particulier" (1 an de validité).

Les pièces nécessaires à la mise en activité d'un *woro-woro intercommunal* sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 9 : Pièces nécessaires à la mise en circulation d'un *woro-woro intercommunal* en dehors de la fiscalité liée au transport

Pièces	Structures ou autorités	Montant
Droit de lignes (définitif)	Syndicat ou chef de Gare	30 000 FCFA à 65 000 FCFA
Carte de stationnement (par an)	Mairie	15 000 FCFA à 28 000 FCFA
Taxe de stationnement (par mois)	Mairie	3 000 FCFA
Laissez-passer (par semaine)	District d'Abidjan	1 250 FCFA

Source : données de l'AGETU

2.6-5. conditions de travail et revenus des taxis inter communaux

✓ Les propriétaires/chauffeurs

Les acteurs dont-il s'agit ici sont les propriétaires et/ou chauffeurs de taxis.

Les propriétaires ne sont pas des transporteurs de métier⁹⁰. Ce sont des personnes qui font du transport une activité parallèle pour subvenir à leurs besoins quotidiens ou pour avoir un revenu complémentaire. Ils sont surtout caractérisés par leurs faiblesses ou le manque de gestion efficiente, car peu soucieux des performances économiques de leur parc mais plutôt intéressés par la trésorerie disponible au quotidien. Quand aux chauffeurs, ils sont en général de jeunes déscolarisés, parfois des étudiants, des personnes en quête d'emplois, des nationaux ou des personnes originaires de pays limitrophes qui deviennent chauffeurs par circonstance, en attendant de trouver un emploi plus stable.

✓ **Les horaires de travail**

Les horaires de travail commencent en générale à partir de 5h30 ou 6h pour la plupart et s'arrêtent à 22h les jours ouvrables, soit en moyenne 17 heures de travail par jour⁹¹. Les week-ends, l'activité des *woro-woro* intercommunaux vont au delà de 00h et certains font 24H/24 dans certaines gares et sur certaines lignes.

✓ **Les recettes des *woro woro* inter communaux**

Les recettes exigées par les propriétaires des véhicules varient selon l'âge et l'état du véhicule et surtout selon les lignes. Elles sont de 10 000 FCFA à 13 000 voire 20 000 FCFA.

✓ **Le salaire varie le plus souvent entre deux options.**

La première option est le paiement mensuel ou salaire mensuel. Celui-ci varie entre 30.000 et 50.000 Francs CFA par mois. Dans ce cas, le chauffeur est payé chaque fin de mois par son employeur, mais devrait reverser quotidiennement le montant de la recette journalière. Dans la seconde option, le chauffeur n'est pas salarié et travaille pratiquement tous les jours de la semaine. Il verse donc la recette journalière au propriétaire, sauf celle du dimanche qui lui revient comme rémunération hebdomadaire. Ce qui revient à quatre (4) jours de travail dans le mois pour son propre compte.

⁹⁰ Les propriétaires de transport artisanaux sont de plusieurs catégories sociales. Ils sont des fonctionnaires, des cadres de l'administration, travailleurs à la retraite, demandeurs d'emplois, chômeurs etc.)

⁹¹ Pour être en mesure d'avoir la recette quotidienne et dégager un supplément pour leur propre revenu, ils s'imposent ce rythme de travail très stressant et épuisant. Les recettes quotidiennes exigées ont une influence, voire une incidence sur l'attitude des chauffeurs vis-à-vis des règles régissant le code de la route.

✓ **Les charges du véhicule**

L'entretien du véhicule est à la charge du propriétaire. Mais dans les faits, en cas de pannes mécaniques, le chauffeur prend en charge les frais de réparation lorsque ceux-ci n'excèdent pas un certain seuil (souvent moins de 5.000 francs CFA) et au-delà de cette somme, c'est au propriétaire que revient la responsabilité des frais de réparation. Ce point fait notamment partie des principes de travail qui font l'objet d'un consensus entre le propriétaire et son chauffeur. Quand aux papiers administratifs du véhicule, ils restent du ressort du propriétaire, qui doit veiller à ce que tout soit en règle vis-à-vis de l'autorité.

2.7- Les services de transports périurbains (catégorie C1): Les minibus ou « *gbakas* »⁹²

2.7-1. Genèse et utilité

Les transports périurbains sont exploités principalement par des minibus de 14 à 39 places appelés « *gbakas* ». Le décalage croissant entre l'offre publique de transport urbain et l'expansion spatiale et démographique de la ville ont favorisés l'extension du réseau des *gbaka* dans le périmètre de desserte de la SOTRA. La présence de ces minibus s'explique aussi par la libéralisation des transports et les tiraillements nés du processus de la décentralisation. La position de monopole de la SOTRA les pousse à opérer d'abord sur le transport interurbain puis, lentement, sur le suburbain. Mais la faiblesse du parc d'autobus de la SOTRA a amené le gouvernement à les autoriser à desservir les différents marchés d'Abidjan. Aujourd'hui, les *Gbaka* s'organisent autour de gares et d'arrêts informels (carrefour, institution, places publiques...), assurent le transport sur des itinéraires prédéterminés, opèrent dans un secteur encore non structuré. Les communes desservies sont notamment *Adjamé, Abobo, Yopougon, Anyama, Bingerville ; Grand-Bassam, Dabou et Jacquerville*. Leur développement peut être considéré comme la réponse apportée au défi de la croissance de la population. Ces transporteurs sont devenus depuis les années 1980, de véritables pourvoyeurs d'emplois urbains. En dehors des syndicats, il n'existe aucune structure de regroupement des propriétaires/ chauffeurs. Ils sont syndiqués pour la plus part (90% des cas). Leur atomisation est amplifiée par la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion avec des coûts d'acquisition très faibles. Aucune couleur n'est imposée aux véhicules, mais les lignes d'exploitation qui constituent des segments de marché sont préalablement définies et précisées sur la carte d'autorisation de transport.

⁹² « *Gbakas* » vient du terme malinké, c'est quelque chose de gâté : « véhicule-épave », fatigués

2.7-2. Estimation de la population transportée par les *Gbaka*

Le parc des *gbakas* de 14 à 39 places est estimé à plus de 5 000 véhicules en 2006 d'après les résultats des comptages des véhicules de transports réalisés par l'AGETU et assurent 27 % de la provision de transport public à Abidjan.

Les *gbaka* transportent en moyenne 25 à 30 voyageurs par rotation, avec une moyenne de rotation de 10 à 11 en fonction de l'état du véhicule. Et leur âge moyen reste élevé, plus de 15 ans. Cette dégradation de l'état du parc a pour conséquence immédiate la chute du nombre de rotations par jour et l'augmentation du taux d'immobilisation des véhicules.

Pour l'estimation de la demande satisfaite par les *gbakas*, nous retenons les mêmes méthodes de calcul comme précédemment:

- Nombre de voyageurs transportés par rotation : 25 à 30 passagers
- Nombre de rotations : 10 à 11 rotations par jour
- Taux d'immobilisation des véhicules : 20%

On obtient :

- hypothèse basse : $4000 \times 10 \times 25 = 1\,000\,000$ voyageurs/jour plein
- hypothèse haute : $4000 \times 11 \times 30 = 1\,320\,000$ voyageurs/jour plein

On retient donc que le nombre de passagers transportés par les *gbakas* se situe entre 1 000 000 et 1 320 000 voyageurs/jour plein.

2.7-3. Les conditions de travail et revenus des minibus

Les principaux opérateurs sont : les propriétaires et/ou chauffeurs et l'*apprenti-receveur*⁹³.

✓ Horaire de travail

Les minibus ont à peu près les mêmes horaires de travail que les taxis intercommunaux *wôrô wôrô* (à partir de 5 heures pour finir le soir aux alentours de 22 heures; parfois plus tard ou plus tôt en fonction de la recette engrangée dans la journée). En raison de ces conditions de travail difficiles, une grande majorité des chauffeurs travaillent en conduite partagée⁹⁴ avec un chauffeur en second⁹⁵. Le chauffeur en second est en général embauché par le chauffeur titulaire avec l'accord du propriétaire du véhicule. Dans la plupart des cas,

⁹³ L'*apprenti-receveur* communément appelé le « *balanceur* » assure à bord (plutôt souvent accroché à la portière) du « *gbaka* » le rôle de racoleur de passagers par des coups de sifflets. Il assure par ailleurs le rôle du receveur.

⁹⁴ La conduite partagée se fait selon un système de tour de rôle suivant les heures de la journée (le premier chauffeur termine vers midi, et le second prend la relève jusqu'au soir), ou à la journée (un jour sur deux pour chacun des deux chauffeurs). La rotation à la demi-journée reste le système le plus utilisé.

⁹⁵ Communément appelé « l'américain », la tradition voulant qu'il gagne plus que le chauffeur titulaire.

chaque chauffeur a son propre apprenti « *balanceur* ». La situation professionnelle de l'apprenti est encore plus délicate et instable. Il est embauché par le chauffeur et reste aussi à sa merci. A tout moment, celui-ci peut le congédier d'autant plus que les gares regorgent de jeunes gens à la recherche de travail. Les relations entre le propriétaire, les chauffeurs et les apprentis sont le plus souvent jalonnées de méfiances lorsqu'il s'agit de fixer les recettes journalières et les rémunérations.

✓ **Les recettes journalières et rémunérations des chauffeurs *gbaka***⁹⁶

Différents systèmes sont utilisés dans le secteur en matière de recette. Dans certains cas, les chauffeurs ne touchent pas de salaire fixe mensuel. Le propriétaire demande une recette journalière qui commence à partir de 17 000 FCFA et peut aller jusqu'à 30 000 FCFA (en fonction de l'âge du véhicule et des saisons), le chauffeur se payant sur l'excédent de recette exigée par le propriétaire, le *balanceur* et le chauffeur en second s'il y en a, le carburant et toutes autres dépenses à sa charge. Pour les véhicules neufs, le propriétaire demande souvent un montant fixe compris entre 35 000 et 45 000 voire 50 000 FCFA. Ces montants sont fixés déduction faite des dépenses journalières (de carburant, restauration, syndicat, lavage, ...) à la charge du chauffeur.

Dans d'autres cas, le chauffeur reverse (ou est plutôt censé reverser) toute la recette au propriétaire, ne touche pas de salaire mais travaille pour son propre compte un jour par mois. Pour les salaires, le chauffeur principal touche en général un fixe mensuel qui tourne autour de 35 000 FCFA et jusqu'à 60 000 FCFA. Toutefois, à la fin de chaque journée de travail, l'apprenti se retrouve avec en moyenne 1 000 à 2 000 FCFA par jour (parfois 2 500 FCFA en fonction de la recette du jour), et le chauffeur, avant de verser la recette du jour à son employeur, en déduit illicitement un complément journalier compris entre 3 500 et 5 000 FCFA (parfois un peu plus, parfois moins en fonction de la recette du jour). Le chauffeur en second n'a pas de salaire, il est en général rémunéré sur la recette du jour (entre 3 000 et 4 000 FCFA, en fonction de ce qu'il réalise). Ce revenu parallèle que nous évoquons n'est pas réglementaire bien que les propriétaires sachent l'existence de cette pratique (ce qui justifie

⁹⁶ Le caractère incertain de certaines réponses oblige à travailler sur des valeurs médianes (souvent même sur des fourchettes) notamment en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement et la rentabilité des véhicules de transport. Afin d'approcher un tant soit peu la réalité du secteur, nous avons multiplié les sources en recoupant différentes informations. L'un des exemples de recoupements des informations recueillies a servi à valider (ou avoir une idée plus précise) le nombre de rotations et le taux de remplissage effectués par *gbaka* dans une journée et à confirmer ou infirmer certaines informations recueillies auparavant sur le secteur.

d'ailleurs le rapport de méfiance). Lorsque les usagers montent dans le véhicule, l'apprenti perçoit le droit de péage, et c'est lui plus tard qui verse la recette au chauffeur en prenant le soin de retrancher une partie à son profit. Le salaire mensuel réel du chauffeur titulaire se situerait par conséquent dans une fourchette de 130 000 à 180 000 F CFA, celui du balanceur entre 40 000 et 60 000 FCFA, et celui du chauffeur en second entre 80 000 et 100 000 FCFA. En effet, lorsqu'on observe le tableau ci-dessous, il en ressort que le salaire mensuel du chauffeur tel que prévu par le contrat qui le lie à son employeur représente 17% (35 000 CFA) et le revenu illicitement procuré 83% (168 000 F CFA) de son revenu total. De même, les apprentis ont un salaire conventionné avec le chauffeur qui s'élève à 20 000 F CFA par mois alors qu'ils se retrouvent en fin de mois avec un revenu global de 104 000 F CFA soit 81% (84 000 F CFA) illégalement perçu.

Tableau 10 : Revenus des chauffeurs et apprentis

Fonction	Salaire mensuel	Revenu parallèle ⁹⁷	Revenu total mensuel
Chauffeur	35 000 F CFA	6 000 F CFA/ jour	215 000 F CFA
Apprenti	20 000 F CFA	3 000 F CFA/ jour	110 000 F CFA

Source : l'auteur

Dans le même temps, le propriétaire n'est pas contraint à payer un salaire conséquent à ses employés puisque cette situation profite au chauffeur et à l'apprenti pour se procurer des revenus parallèles. Quelques éléments incitent à relativiser les conclusions de nos calculs : d'une part, pour certains propriétaires de *gbakas*, l'activité de transport n'est qu'une source de revenus parmi d'autres. D'autre part, la pratique des investissements diversifiés est courante dans le secteur et il ne suffit pas que l'exploitation d'un véhicule dégage un surplus discrétionnaire pour que le renouvellement soit envisagé, encore faut-il qu'il n'y ait pas d'emplois alternatifs plus attractifs pour l'opérateur. Des analyses effectuées, il apparaît que les conditions d'exploitation *des gbakas* à Abidjan ne permettent pas d'envisager le financement d'un véhicule neuf autorisant une rentabilité à la hauteur des espérances des opérateurs, habitués à des délais de récupération de leurs investissements inférieurs à cinq ans et des crédits à rembourser en trois ans.

⁹⁷ 7 jours dans la semaine, donc, cela revient à 28 jours dans le mois

3. Tableaux de synthèse de l'offre de mobilité urbaine à Abidjan

Tableau 11 : Estimation du nombre de voyageurs transportés par les services de transport public urbain de personnes à Abidjan

Modes	Voyageurs/jour plein (hypothèse basse)	Voyageur/jour plein (hypothèse haute)	Part de marché en%
Bus SOTRA	654 337	675 445	16% - 20%
Gbaka	1000 000	1 320 000	30% - 31%
Woro –Woro Intercommunal	178 560	214 272	5%
Woro-woro Communal	885 580	1 240 000	27% - 29%
Taxi-Compteur	578 460	771 280	18% - 19%
Total	3 296 637	4 221 117	100%

Source : données AGETU 2007

Tableau 12 : estimation des places offertes par les services de transport public urbain de personnes

Modes	Nombre moyen de places offertes par véhicule	Nombre de places offertes par le parc	%
Bus SOTRA	100	43 900	19%
Gbaka	17	85 000	37%
Woro –Woro Intercommunal	4	11 160	6%
Woro-woro Communal	4	44 292	19%
Taxi-Compteur	4	45 372	20%
Total		229 724	100%

Source : Données AGETU 2007

L'analyse comparée des deux tableaux montre une corrélation entre le nombre de places offertes et la part de marché dans les déplacements.

En effet, à part les *woro-woro communaux* et à un degré moindre les *gbakas*, tous les autres services de transport conservent (pratiquement) le même pourcentage en termes de part de marché dans les déplacements et de places offertes. Cette analyse montre aussi que si l'on laisse l'activité des *woro-woro* intercommunaux prospérer avec une augmentation du parc, dans quelques années, ce service de transport illégal accroîtra sa part de marché.

Conclusion

Nous retenons que l'offre de transport dans le district d'Abidjan est dominée par de petits opérateurs privés artisanaux qui relèvent pour la plupart des activités informelles. Ceux-ci sont venus combler le déficit de l'offre de l'entreprise publique, la SOTRA. Le transport artisanal à Abidjan constitue une solution au problème de mobilité car il est un mode de déplacement massif pour les millions d'utilisateurs quotidiens à Abidjan. Comme partout en Afrique subsaharienne, le transport public et le transport artisanal privé ont évolué l'un par rapport à l'autre. Les activités de ces opérateurs artisanaux dans l'environnement des transports urbains des abidjanais devraient désormais s'analyser en terme d'utilité et de facilité de déplacement. Mais le caractère informel de cette activité le rend manifestement difficile à cerner car ses nombreuses ramifications et interactions sont complexes.

Au plan économique, elles assurent des opportunités d'emplois à de jeunes chômeurs et, à une autre échelle, offrent des possibilités de gain rapide aux propriétaires de véhicules. Au plan social, elles contribuent à contrecarrer les revendications sociales notamment liées au manque de capacités de transport. Aujourd'hui, les autorités sont face à un dilemme : il semble difficile d'interdire une activité dont les retombées sociales sont importantes. Toutefois, entre utilité sociale et sécurité des citoyens, il va falloir faire un choix et prendre des initiatives pour réorganiser ce secteur d'activité. Les limites de ses opérateurs sont également collectives, tant en termes environnementaux que de santé publique d'autant que les externalités négatives produites par ces formes de transport sont importantes. Les questions de la salubrité, de l'encombrement, de la sécurité sont souvent posées, indiquant l'importante contribution de l'informel à la dégradation du paysage urbain, que les pouvoirs publics centraux et locaux peinent à résoudre. L'intervention des collectivités locales restent insuffisantes face à ce problème car elles n'ont pas de moyens pour y faire face.

CHAPITRE 5 :

LA REGULATION OFFICIELLE : BICEPHALISME DANS LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN

Introduction

La problématique de la mobilité urbaine est désormais au centre des politiques publiques en Côte d’Ivoire et nécessite la mobilisation de plus en plus d'acteurs (le gouvernement, les élus locaux, les opérateurs, la société civile etc.) pour participer à l'élaboration des choix qui devraient répondre au mieux aux attentes des différentes catégories sociales, mais aussi aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Néanmoins, les processus décisionnels en amont de ces politiques demeurent étroitement tributaires du contexte sociopolitique et de la nature des rapports entre les acteurs impliqués. Le sort des politiques visant l'institution d'une mobilité urbaine durable ne dépend pas seulement de la volonté politique des autorités organisatrices comme c'est le cas aujourd'hui, mais des spécificités socioculturelles, économiques et politiques de toute la collectivité. Ces politiques devraient donner une place croissante à l'usager dans la définition, la planification et la coordination de cette mobilité. Les réponses aux nouveaux défis de la mobilité passent par l'instauration d'une meilleure gouvernance des politiques publiques de transports urbains.

En abordant la question centrale de la gouvernance de la mobilité urbaine dans le district d'Abidjan, ce chapitre identifie les différentes parties qui « prennent effectivement part » à la régulation officielle et présente le cadre institutionnel et réglementaire de l'organisation des transports urbains dans le district. Nous procédons par une analyse des textes de lois et des relations transactionnelles entre acteurs dans le cadre de cette gouvernance. Mais il ne s'agit pas ici de se contenter d'une description des acteurs du secteur et des structures de gestion. Nous proposons un cadre d'analyse du système de gestion, de ses avantages et inconvénients et nous décelons les éventuelles sources de conflits et de blocages et leurs conséquences sur la performance du système.

1- Les acteurs institutionnels de la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan

La gouvernance de la mobilité nécessite des négociations et la définition d'un cadre transactionnel multi-acteurs fait de concertation de négociation dans la réalisation des projets. Les textes législatifs réglementaires qui sont élaborés par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) doivent s'inscrire dans cette logique de concertation en continu pour répondre au souci légitime d'une gouvernance urbaine participative, où l'implication des usagers et de la société civile en général devrait être la règle. Le coût de transaction (par la mise en place d'un processus de participation, les coûts liés à l'information, à la sensibilisation etc.) dans ce processus de concertation est en fait un investissement qui favorise l'acceptabilité à long terme de la solution ainsi dégagée. Cependant, ces procédures peuvent être aussi source d'inquiétude pour l'AOTU qui y voit un allongement du temps des projets et un risque non négligeable de source de conflits. Cet allongement des délais peut se révéler aussi pénalisant pour les élus : un projet d'envergure est difficile à porter par un élu car le temps nécessaire à sa réalisation et le temps des procédures dépassent bien souvent le temps de son mandat.

La gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan repose sur deux institutions essentielles qui sont l'AGETU pour l'expertise, et le district d'Abidjan en tant que collectivité locale, représente l'organe politique. Nous pouvons donc dire que cette gouvernance présente une forme bicéphale car ces deux institutions sont totalement indépendantes l'une de l'autre d'un point de vue juridique. Par contre, sur le plan opérationnel, l'une dépend de l'autre pour la réalisation des projets même si leurs intérêts et attentes sont variés et parfois incompatibles. En matière de gouvernance, tout échec des autorités dans la gestion de ces intérêts et attentes peut porter atteinte à la performance de tout le secteur. Dans ces conditions, le rôle des mécanismes de gouvernance est de réduire l'expression de l'opportunisme qui peut naître de la volonté des acteurs de tirer parti de leurs positions dans les transactions mises en oeuvre. L'organisation étant par principe une forme particulière de contrat, l'objectif est donc de parvenir à trouver une structure de pilotage qui minimise les coûts de transactions entre l'AGETU et le district d'une part, mais aussi dans leurs transactions avec les autres acteurs de la mobilité urbaine, notamment les opérateurs artisanaux pour lesquels les zones d'incertitudes sont les plus nombreuses (absence de contrats formels, imprévisibilité, contestations de la légitimité de l'autorité, mouvements de protestation...). Nous chercherons à comprendre le fonctionnement de l'organisation des transports urbains par deux concepts :

D'abord, le concept de "*jeu de pouvoir*", tel que formulé et analysé par Crozier et Friedberg (1997) dans « *L'acteur et le système* » où les auteurs partent du principe qu'une organisation est avant tout le royaume des relations de pouvoir.

Ensuite, le phénomène bureaucratique tel que analysé par Crozier (1965) qui soulignait l'importance des relations de pouvoir sur le fonctionnement de l'organisation et mettait, simultanément en exergue la complexité d'un éventuel changement. Dans ce type d'organisation, le plus souvent non soumises à la concurrence, le phénomène bureaucratique s'y développe avec plus de persistance.

La régulation officielle de la mobilité urbaine à Abidjan présente les prémisses d'un conflit potentiel qui peut naître dans les transactions entre les deux parties prenantes institutionnelles et le risque d'un blocage à ce niveau peut apparaître lorsqu'il y a une résolution imparfaite des conflits d'intérêt dans les situations de coopération. La structure de gouvernance qui se mettra en place dépendra des caractéristiques des transactions et de la sanction en cas de non-respect des engagements.

Notre démarche consistera à :

- présenter chacun des acteurs,
- définir les fonctions et tâches exercées dans l'organisation
- comprendre et analyser les modes de coordination et les liens hiérarchiques
- enfin, déceler les conflits et les sources de blocages au bon fonctionnement et à l'efficacité de l'organisation

1.1- L'Agence de Gestion des Transports d'Abidjan (AGETU)

1.1.1- Les motivations de la création de l'AGETU

Depuis l'indépendance de la CI jusqu'en 2000, les compétences en matière de transports urbains à Abidjan étaient dispersées entre plusieurs administrations et les communes d'Abidjan :

- L'Etat, via le Ministère chargé des Transports réglementait les autorisations de transport des minibus et assurait directement la tutelle technique de la SOTRA en collaboration avec le Ministère chargé de l'Economie et des Finances qui en assurait la tutelle financière ;
- La ville d'Abidjan avait en charge la gestion des taxis-compteurs ;
- Les Communes de l'agglomération avaient en charge la gestion des taxis communaux.

Une telle structure présentait une multitude de services administratifs et de collectivités locales sans réelle coordination entre eux. Cette superposition d'acteurs conduit à un émiettement du pouvoir puisqu'interviennent sur un même territoire des autorités politiques de différents niveaux administratifs. Elle renforçait le phénomène bureaucratique dans les services rendus aux usagers. La multiplicité des centres de décision entraîne par conséquent une absence de régulation du secteur, rendant ainsi l'organisation de plus en plus complexe et difficile à gérer. Du fait de la faible performance de l'ensemble de ces services, ajoutée à la dispersion des compétences dans le secteur, l'Etat engage des réformes à partir de 1995 pour restructurer et redynamiser le secteur. Ces réformes aboutissent à la mise en place en 1998, avec l'appui financier des bailleurs de fonds (Banque Mondiale, AFD, ...), du Programme d'Ajustement et d'Investissement du Secteur des Transports (CI-PAST). C'est dans cette perspective que l'AGETU a été créée avec le statut d'Autorité Organisatrice des Transports Urbain dans le Périmètre de Transport Urbain (PTU)⁹⁸ en vue d'améliorer la coordination institutionnelle et d'assurer l'efficacité opérationnelle des transports urbains. Le PTU regroupe le District d'Abidjan avec les treize (13) communes qui la composent ainsi que les communes de *Grand-Bassam*, de *Dabou* et de *Jacquerville*.

1.1.2- Fonctionnement du conseil d'administration et management de l'AGETU

Pour comprendre le fonctionnement de l'AGETU, il convient de nous intéresser en premier lieu à la question de la gouvernance d'entreprise régit par la loi sur les sociétés privées⁹⁹. Dans la littérature sur la gouvernance d'entreprise, les mécanismes peuvent se visualiser en divers systèmes comme les conseils d'administration, les systèmes organisationnels et les systèmes stratégiques (Fama,1980; G. Charreaux, 1997 ; Blair et Stout,1999 ; Davidson *et al*, 2005). Par rapport à la classification externe-interne, la littérature sur la gouvernance d'entreprise discute de deux grandes catégories de mécanismes:

- Les mécanismes internes de régulation

Les mécanismes internes sont mis en place par l'entreprise pour assurer le respect de la relation contractuelle, qu'elles soient implicites ou explicites (Davidson & al, 2005 ;

⁹⁸ Article 32 de l'ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000 portant définition des principes fondamentaux du régime des transports terrestres ;

⁹⁹ La société est régie par la loi n° 97-519 du 04 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat. Elle relève de l'acte uniforme de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires) relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique

Boujenoui et Zeghal, 2006) et parmi ces mécanisme, nous pouvons citer la politique de dividende, la composition du conseil d'administration...

- **Les mécanismes externes de régulation :**

Les mécanismes externes de gouvernance regroupent différents éléments provenant de l'environnement externe de la société qui contribuent à minimiser les actions opportunistes des gestionnaires (Fama, 1980 ; La Porta *et al.*, 1999). Parmi ces mécanismes, nous comptons le marché des produits, le système légal de protection des investisseurs, le marché des prises de contrôle des sociétés, le marché des dirigeants, la réglementation etc.

Dans le cadre de la gestion de l'AGETU, les mécanismes de gouvernance les plus pertinents sont ceux de l'environnement internes. Les mécanismes de régulation externes comme le marché ou la concurrence sont inexistant compte tenu de son statut de société d'Etat ayant pour mission la régulation du secteur et non comme opérateur économique. Un des mécanismes internes importants est le Conseil d'Administration (CA) qui joue un rôle de surveillance et de contrôle de l'exécutif.

a- composition du conseil d'administration de l'AGETU

Le conseil d'administration constitue une structure vitale pour le fonctionnement des grandes entreprises (Fama, 1980). Il est considéré par la théorie de l'agence comme l'un des principaux instruments permettant de remédier aux carences des gestionnaires de l'entreprise. Dans ce cadre, Hemalin & Weisbach (2000) le qualifient de «cœur de la gouvernance ». Plusieurs critères sont associés à l'efficacité du contrôle exercé par ce mécanisme. Il s'agit entre autre de la taille du conseil, de l'indépendance des administrateurs, des rôles et responsabilités du Conseil, la sélection et l'élection des membres du Conseil, la fréquence des réunions, la répartition entre des membres internes et externes, leur expertise et expérience, la mission du conseil, l'évaluation de la performance des membres du Conseil, etc.

La vision partenariale conduit à représenter le conseil comme un organe collectif chargé d'assurer une redistribution équitable entre l'ensemble des partenaires. Pour Blair et Stout (1999), la théorie de la firme conduit à attribuer au conseil un rôle d'arbitre indépendant entre les intérêts du capital financier et ceux du capital humain, élargi à d'autres parties prenantes. Lazonick et O'Sullivan (1998) affirment que le conseil d'administration doit inclure des représentants de toutes les entités (organisations de salariés, entreprises, institutions financières, collectivités publiques) ayant un intérêt direct dans le développement de la firme.

La répartition entre les administrateurs internes et externes

Cette distinction n'est pas toujours évidente. Il est par exemple difficile de déterminer si les administrateurs n'ont effectivement aucun lien avec les dirigeants en place. En conséquence, l'absence de lien hiérarchique ou financier n'est pas nécessairement le gage de l'indépendance des administrateurs par rapport aux dirigeants. De plus, les administrateurs externes ne sont pas plus incités à contrôler les dirigeants que les administrateurs internes car, dans la majorité des cas, les administrateurs sont nommés sur proposition des dirigeants [G. Charreaux, J.P. Pitol Belin 1990].

- Les administrateurs internes

Les administrateurs internes sont des cadres de l'entreprise ou des salariés qui dépendent hiérarchiquement de la direction. Il leur est, en conséquence, difficile de s'opposer à leurs responsables hiérarchiques directs sans compromettre leur carrière et leur avenir dans l'entreprise. Leur manque d'indépendance nuit donc à l'efficacité de leur contrôle.

Dans le conseil de l'AGETU, les administrateurs internes peuvent être assimilés aux représentants des ministères de tutelles auxquels ils appartiennent.

- Les administrateurs externes indépendants

En revanche les administrateurs externes sont recrutés pour leurs compétences et sur la base de l'absence de liens supposés avec l'organisation. Ce qui leur permet de s'opposer aux décisions les plus contestables (M.S. Weisbach 1988 ; L. Godard 1996 ; J. Caby, G. Hirigoyen 1997). Ils sont supposés plus compétents car sont souvent des dirigeants, des représentants d'organismes ou d'institutions. Leur expérience et leur situation leur permettraient d'exercer un contrôle plus efficace. L'influence de la présence d'administrateur externe indépendant au sein du conseil d'administration sur la performance est supposée positive dans la mesure où leur statut d'indépendance leur permet d'avoir une vue plus claire et neutre sur l'organisation, mais cette hypothèse reste objet de débat au sein de la communauté scientifique. L'existence des administrateurs externes indépendants est donc l'un des éléments déterminant de gouvernement d'entreprise. Il permet d'augmenter l'efficacité de la fonction de contrôle dévolue au conseil d'administration et d'influencer les décisions du conseil (Beasley & Petroni, 2001 et Lennox, 2005).

Conformément aux statuts de l'AGETU¹⁰⁰, tous les membres de son conseil d'administration sont indépendants c'est-à-dire qu'ils ne peuvent avoir de contrat de

¹⁰⁰ Décret N°2000-99 du 23 février 2000

subordination avec l'Agence. Ce qui donne un Conseil d'Administration de douze membres dont la composition est la suivante :

Tableau 13 : composition du conseil d'administration de l'AGETU

Institutions	Nombre de représentants
Ministère des transports	2
Ministère de l'intérieur et de la décentralisation	1
Ministère de l'économie et des finances	1
District d'Abidjan	3
Transporteurs	2
Chambre de commerce	1
Consommateurs (Usagers)	1
Concessionnaires du service public de transport urbain	1

Source : AGETU

Ainsi, L'AGETU en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains devrait-elle en principe, jouir de la stabilité de ses dirigeants au travers d'un mandat clair indiquant les objectifs à atteindre et la durée incompressible de leurs réalisations, et d'une autonomie financière suffisante pour mener à bien ses missions de régulation du marché. Mais dans les faits, le taux de rotation de ses équipes dirigeantes est très importante et la durée d'un conseil d'administration relativement faible. Son Conseil réunit les représentants des ministères techniques de la gestion urbaine, ceux des collectivités locales et une représentation des autres acteurs des transports urbains (syndicats de transporteurs, de chauffeur d'usagers). Chaque membre du conseil est désigné par l'institution qu'il représente. Dans ces conditions, il est difficile de parler d'indépendance car chacun aura tendance à défendre la position officielle de son institution, ce qui explique d'ailleurs l'existence de conflits récurrents au sein de l'AGETU.

b- difficultés de fonctionnement de l'AGETU : conflits potentiels entre administrateurs

La théorie de l'agence présume que les administrateurs institutionnels disposent de compétences particulières leur permettant de mieux apprécier les performances de l'équipe dirigeante et donc de mieux la contrôler. Cependant, cette efficience des administrateurs

institutionnels peut être largement remise en cause pour plusieurs raisons. Ils peuvent bénéficier de relations informelles avec les dirigeants de l'entreprise qui peuvent constituer une occasion de réaliser des affaires très rentables avec ces derniers. De même, on peut penser que ces institutions ne seront pas incitées à dévoiler les comportements opportunistes des dirigeants pour ne pas compromettre leur réputation. L'asymétrie d'information construite par les dirigeants les encourage dans cette voie. Ces arguments qui sont développés dans la théorie de l'enracinement¹⁰¹ permettent d'aboutir à l'hypothèse que la présence d'administrateurs institutionnels n'améliore pas nécessairement l'efficacité du contrôle réalisé par le conseil d'administration sur la gestion des dirigeants. La bonne gouvernance s'apprécie par la gestion transparente et l'équilibre des pouvoirs et des responsabilités du conseil d'administration de l'entreprise.

Dans un conseil d'administration, les incidents de fonctionnement internes ont le plus souvent leur origine dans un conflit d'intérêts plus ou moins aigu entre administrateurs. Ce conflit peut naître d'une situation dans laquelle un administrateur détient ou sert, à titre privé, des intérêts qui pourraient avoir une influence sur l'objectivité dans l'exercice de sa fonction. L'intérêt privé peut de ce fait affecter le discernement de l'administrateur qui n'est ainsi plus exclusivement centré sur l'intérêt social de l'entreprise. En conséquence, les carences et les limites se manifestent par la faible implication des parties prenantes dans ce gouvernement, le faible niveau d'application des textes existants voire la faible représentativité d'autres parties prenantes importantes. Ces caractéristiques d'une gouvernance insuffisante se retrouvent dans le mode de fonctionnement de l'AGETU qui est très souvent paralysé par les divergences d'appréciation des actions de la part des collectivités locales en raison de leur opposition systématique à son statut d'autorité organisatrice des transports dans leur territoire de compétence. Nous abordons les manifestations de ces blocages dans les sections suivantes.

1.2- Les collectivités locales : Le district d'Abidjan et ses communes

Pour comprendre le rôle du district, revenons sur la politique de décentralisation de la Côte d'Ivoire qui définit le statut des collectivités locales ainsi que leurs missions. Chacune

¹⁰¹ Hypothèse d'un comportement actif des dirigeants et privilégie l'analyse des stratégies auxquelles ils recourent, notamment pour neutraliser les mécanismes disciplinaires de contrôle et élargir leur latitude discrétionnaire

SLEIFER A. et VISHNY R.W., (1989), «*Management Entrenchment: The case of manager- Specific Investments* », Journal of Financial Economics.

des 13 communes est budgétairement autonome et gère son territoire communal, sauf en ce qui concerne les affaires dites d'intérêt urbain qui relève du district.

1.2.1- La politique de décentralisation en Côte d'Ivoire :

En Côte d'Ivoire comme dans la plupart des pays en voie de développement en Afrique, le concept de gouvernance a été construit et diffusé dans un souci de co-responsabiliser l'Etat et les acteurs économiques dans le développement à la suite des Politiques d'Ajustement Structurel (PAS). Ces PAS imposées le plus souvent par les bailleurs de fonds, ont favorisé l'ouverture de chantiers de décentralisation, avant que ne soit consolidé l'Etat lui-même. Néanmoins, Il existe un contraste saisissant entre la multiplication des niveaux de décentralisation et la capacité de l'État à fournir les moyens ou du moins à trouver des mécanismes de financement locaux. Un développement urbain efficace passe, certes, par des systèmes forts d'administration locale, mais, dans le cas de la Côte d'Ivoire, le cadre institutionnel du transfert de compétence aux collectivités locales se présente comme un transfert sans fondement réel en termes de moyens financiers, matériels et humains. Ce qui laisse croire à un transfert sur les collectivités locales des charges que l'Etat n'est plus en mesure d'assumer. Aucun transfert de ressources n'accompagnant le transfert des compétences, les municipalités doivent y faire face avec des ressources propres dérisoires¹⁰². Des réformes qui ont abouti à une grande loi de décentralisation qui en apparence n'a pas pu régler le problème de développement ne constitue pas une vraie politique de transfert effectif de compétence puisqu'elles créent parfois la confusion de rôle. Fondamentalement, elles se préoccupent très peu ou pas du tout de rééquilibrage territorial et de subsidiarité démocratique. Rappelons ici qu'au terme de la dernière loi sur la décentralisation¹⁰³, Le territoire national est organisé en deux (2) Districts Autonomes, douze (12) Districts, trente (30) Régions administratives. Les Districts Autonomes sont le District Autonome d'Abidjan et le District Autonome de Yamoussoukro.

Dans l'élan de cette décentralisation, l'ancienne ville d'Abidjan a été érigée en district¹⁰⁴. Elle s'est approprié les dix communes d'Abidjan auxquelles s'ajoutent trois autres communes, ce qui fait à son actif treize communes.

¹⁰² Il est vrai, qu'à l'échelle locale, les seules ressources potentielles significatives ont pour assiette l'habitat et le foncier, et l'on sait les écueils que rencontre la mobilisation de ce type de ressources fiscales en Côte d'Ivoire.

¹⁰³ DECRET N°2011-263 du 28 SEPTEMBRE 2011 Portant organisation du territoire national en Districts et en Régions

¹⁰⁴ Loi N°2001-478 du 9 août 2001.

1.2.2- Compétence des collectivités locales dans le cadre de la décentralisation

Dans le cadre de la politique de décentralisation qui vise à rapprocher les centres de décisions aux populations locales, l'État a attribué aux villes et communes de Côte d'Ivoire certaines compétences en matière d'organisation et de définition de la politique des transports urbains. Mais l'on note une grande faiblesse des ressources à disposition (bas niveau des budgets municipaux) pour faire face à l'ampleur des responsabilités de ces structures décentralisées.

En matière d'organisation des transports, nous rappelons ici les quelques missions importantes des villes et communes de Côte d'Ivoire, au terme des différents lois de la communalisation de 1980:

- La délivrance des autorisations,
 - L'approbation des tarifs,
 - La création des redevances relatives à l'exploitation des transports publics ne dépassant pas leurs limites territoriales.
 - La conclusion de toute coopération décentralisée avec les collectivités territoriales, des organismes publics ou privés, étrangers ou internationaux dans le cadre défini par l'Etat;
 - La planification et l'aménagement du territoire
 - La lutte contre l'insécurité
- ✓ **La répartition des compétences entre l'État, la Ville d'Abidjan et ses communes s'établit comme ci-après.**

Les compétences en matière d'infrastructures

Tableau 14 : Entretien et maintenance du réseau de voiries

Type de voie	structure de compétente
Nationale : les voies nationales constituées des prolongements urbains de routes desservant l'intérieur du pays	État
Urbaine : Les voies urbaines constituées des grands boulevards	Ville d'Abidjan
Communale :	Commune concernée
Feux tricolores :	Ville d'Abidjan (mais gestion de fait par l'État)

Tableau 15 : Réseaux d'assainissement

Type de voie	structure de compétente
Eau usée	État
Eau pluviale/voie urbaine	Ville d'Abidjan
Eau pluviale/voie communale	Commune concernée
Grands collecteurs de drainage	État

✓ **Autres actions relevant de la compétence du district d'Abidjan.**

Le district d'Abidjan, mène également plusieurs autres actions:

- Maintenance des équipements de signalisation horizontale et verticale ;
- Lutte contre le mauvais stationnement par sa brigade Sabot:
- contrôle de la conformité aux textes en vigueur des taxis en circulation par sa brigade Taxis ;
- Lutte contre les embouteillages;
- Aménagement de parkings;
- Participation à l'élaboration d'une politique de lutte contre la pollution par gaz d'échappement des véhicules.

Le district d'Abidjan constitue un concentré des problèmes qui se posent à divers degrés dans d'autres villes du pays.

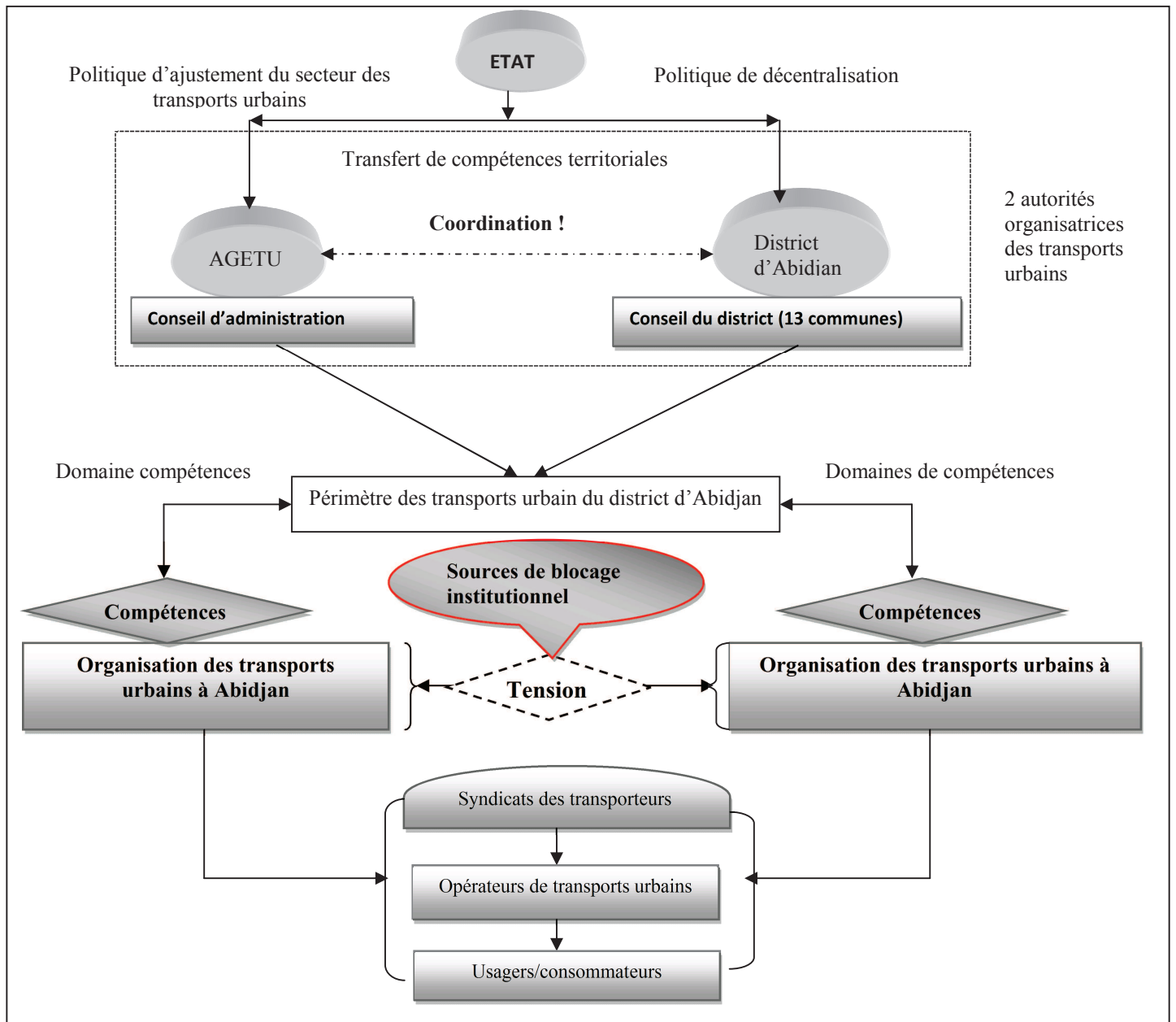
En effet les moyens à mobiliser pour l'aménagement (bitumage, réfection de chaussée, etc.) sont très importants en raison de la croissance du tissu urbain consécutive à la forte croissance démographique urbaine (le taux d'urbanisation étant de 4% annuel). De plus, en matière de maintenance, l'ampleur des dégradations liées au vieillissement prononcé des chaussées bitumées dans la plupart des communes rend indispensable la mise en œuvre de très coûteux programmes de réhabilitation de ces chaussées. C'est ainsi par exemple que les travaux de réfection des chaussées dans les villes et communes de Côte d'Ivoire continuent d'être dans la pratique à la charge de l'État. Cette situation est d'ailleurs bien illustrée par l'article 8 du décret de 1984 transférant les compétences en matière de voiries à la ville d'Abidjan qui stipule qu' *« 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 la charge et dans les mêmes conditions financières »*. Le financement de la maintenance des

infrastructures, en ce qui concerne la part mobilisée sur le plan intérieur, provenait du Fonds d'Entretien Routier (F.E.R) et essentiellement alimenté par une partie des droits perçus lors de la mise en consommation des carburants.

2- Organigramme de la régulation officielle de la mobilité urbaine à Abidjan : autorité et légitimité des acteurs de la gouvernance

A l'issue de cette première phase de l'analyse qui a permis d'identifier les deux organes et leurs missions, nous élaborons le graphique suivant pour illustrer les compétences de chaque organes ainsi que les sources de légitimité des pouvoirs dans la régulation et l'organisation des transports. La structure représente l'architecture générale de l'organisation de la mobilité urbaine, la répartition des tâches, des pouvoirs et des responsabilités.

Figure 5 : Gestion des transports urbains: autorité et légitimité des acteurs:



Source : Schéma de l'auteur

Ce graphique montre que les deux organes en charges de l'organisation des transports puisent chacun sa légitimité dans des sources différentes. D'une part, l'AGETU tire sa légitimité du Programme d'Ajustement et d'Investissement du Secteur des Transports (CI-PAST), mis en place sur instruction des bailleurs de fonds, et d'autre part, le district tire la sienne de la politique de décentralisation. Chaque organe a ses propres logiques de fonctionnement avec ses propres règles. Mais les deux ont en commun le même domaine de

compétence à savoir, l'organisation des transports urbains sur le même territoire, qui est le PTU du district d'Abidjan. La formalisation d'une démarche de connaissance de l'organisation et des systèmes en œuvre dans cette régulation officielle ne donne du sens que si elle débouche sur une maîtrise des relations formelles et les relations informelles (sous l'apparence des structures formelles, se cache un réseau parallèle de relations de pouvoir) ainsi que leur évolution dans le temps.

Dans les deux tableaux suivants, nous mettons en exergue les rôles individuels essentiels et communs des deux acteurs ainsi que les ressources financières qui y sont associées. Le conflit émerge des revendications de l'autorité et du droit sur ces ressources. Il faut donc une analyse approfondie des règles d'une part, et il faut s'intéresser aux relations informelles mises en place par les acteurs d'autre part. Ainsi, la lecture des règles codifiées ne rend compte qu'imparfaitement de cette organisation; elle doit être corrigée de la connaissance des "*jeux implicites*" qui s'y déroulent, qui l'ont structurée avec et contre la norme explicite. Les enjeux restent liés aux ressources financières générées par le contrôle du secteur et c'est à partir de là que toutes les formes de stratégies seront mises en œuvre par chaque acteurs pour imposer sa domination et essayer de réduire au minimum l'influence de l'autre.

Tableau 16 : les missions dans la régulation des transports urbains à Abidjan

AGETU	COLLECTIVITES LOCALES
<ul style="list-style-type: none"> □ Définition des réseaux des services de TU, □ Tenue du registre des transporteurs □ Coordination, arbitrage des titres de transports □ Etude et programmation des infrastructures de TU, □ Identification des contraintes et proposition de Solutions □ Elaboration des critères d'accès à la profession □ La gestion et suivi statistique des TU 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification et l'aménagement du territoire □ Maintenance des équipements de signalisation □ Contrôle de la conformité des véhicule de TU □ Lutte contre les embouteillages □ Aménagement de parkings □ Maintenance et entretien des infrastructures □ Maintenance de la Voirie urbaine □ Entretien du réseau routier □ Entretien du réseau d'assainissement
<p>AGETU/COLLECTIVITES LOCALES</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Délivrance des autorisations de TU □ Emission et attribution des titres de TU □ Approbation et l'harmonisation des tarifs □ Lutte contre la pollution □ Lutte contre le mauvais stationnement □ Lutte contre l'insécurité □ Choix des prestataires du service de TUP 	

*Légende : TU = Transport Urbain ; TUP= Transport urbain Public
 Source : L'auteur (à partir des documents de l'AGETU et du District)*

Tableau 17 : sources de financement liées à la mission d'organisation des transports urbains d'Abidjan

AGETU	COLLECTIVITES LOCALES		
<ul style="list-style-type: none"> □ Produit des redevances versées par les sociétés concessionnaires TUP ; □ Produits de cession de travaux et prestations, revenus éventuels de biens, fonds et valeurs ; □ Subventions et dotations de l'Etat ; □ Subventions, dons ou legs des organismes publics ou privés nationaux ou internationaux □ Toutes autres ressources qui pourraient lui être affectées ou résulter de son activité. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Droits de stationnement-parking □ Stationnant dans les limites territoriales du District d'Abidjan (à l'exception des cars de transport □ Délivrance de livret de chauffeurs □ Taxe d'acquisition et pose de compteur □ Délivrance d'un duplicata de la carte de transport □ Attribution de titre de taxi-compteur □ Mutation de titre de taxi-compteur □ Délivrance de divers documents aux automobilistes □ Demande de duplicata □ Certificat de perte □ Subventions et dotations de l'Etat ; 		
<table border="1" style="width: 100%; background-color: #e0f2f7;"> <thead> <tr> <th data-bbox="371 1104 1177 1160">AGETU/COLLECTIVITES LOCALES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="371 1171 1177 1373"> <ul style="list-style-type: none"> □ Recettes relatives à l'inscription au registre des TU □ Recettes issues de la délivrance des autorisations d'exploitation des TU </td> </tr> </tbody> </table>		AGETU/COLLECTIVITES LOCALES	<ul style="list-style-type: none"> □ Recettes relatives à l'inscription au registre des TU □ Recettes issues de la délivrance des autorisations d'exploitation des TU
AGETU/COLLECTIVITES LOCALES			
<ul style="list-style-type: none"> □ Recettes relatives à l'inscription au registre des TU □ Recettes issues de la délivrance des autorisations d'exploitation des TU 			

Source : L'auteur à partir des documents de l'AGETU et du District

3- Les sources de conflits de compétence dans la régulation officielle

Le contentieux institutionnel tire son essence de l'interprétation divergente des textes en vigueur qui aboutit à un conflit de légitimité

- ❖ Les titres de transport que l'administration centrale délivrait aux minibus portaient sur des liaisons interurbaines. Mais sur le terrain, ces minibus faisaient la desserte de banlieue sur des lignes urbaines de leur choix sans un avis de l'administration municipale concernée

- ❖ La ville d'Abidjan avait l'autorité (bien avant les lois de décentralisation) sur l'exploitation des taxis compteurs pour l'ensemble de son territoire et a dû autoriser en 1980, et à titre exceptionnel, l'exploitation de taxis collectifs (qui sont aujourd'hui les *woro woro*) à *Yopougon, Abobo, Koumassi, Marcory et Port-Bouët* afin de répondre dans ces zones à une forte demande. Mais en 1995, à ces compétences de la ville d'Abidjan, une nouvelle loi a superposé des attributions similaires au bénéfice des 10 communes d'Abidjan, augmentant ainsi les centres de décisions
- ❖ Les différentes lois de décentralisation portant transfert et répartition de compétence de l'Etat aux collectivités territoriales¹⁰⁵ d'une part et la loi portant sur le régime financier, fiscal et domanial des collectivités locales¹⁰⁶ d'autre part, confère à ces derniers le droit de délivrer les autorisations de transport sur leurs territoires respectifs. Ainsi, le district et les communes du PTU entendent-ils exercer pleinement et à titre exclusif cette compétence.
- ❖ De son côté, en se basant sur son ordonnance de création¹⁰⁷ déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et ses décrets d'application, l'AGETU soutient que la délivrance des autorisations de transport relève de sa compétence et que la perception des taxes y afférentes est du ressort exclusif de la Direction Générale des Impôts¹⁰⁸.

La création de l'AGETU sous la pression des bailleurs de fonds internationaux obéit à l'objectif d'instaurer une instance unique de régulation des transports urbains à Abidjan. Pour contourner les réserves des collectivités territoriales locales, jusque-là seules organisatrices des transports urbains, une ordonnance octroie à cette agence des prérogatives sur le même périmètre de transport urbain mais n'abroge pas celles des collectivités. Immédiatement, des rapports antagonistes apparaissent, chacune de ces deux structures se déclarant régulatrice de la même matière : les transports publics urbains. A la promulgation de l'ordonnance et du décret portant création de l'AGETU, les collectivités territoriales n'ont pas certainement apprécié le transfert d'une partie de leur compétence à cette nouvelle entité. Le district d'Abidjan et ces communes apparaissent ainsi comme le lieu de la régulation des contradictions d'une part, entre l'Etat central et les collectivités territoriales, entre collectivités

¹⁰⁵ Les articles 13 (5/a), 14 (5/a) et 15 (5/a) de la loi n°2003-208 du 7 juillet 2003

¹⁰⁶ Les articles 135 et suivants de la loi n°2003-489 du 26 décembre 2003

¹⁰⁷ Ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000

¹⁰⁸ Adoption des dispositions de l'article 42 de l'annexe fiscale à la loi de finances 2007 modifiée par l'article 40 de l'annexe fiscale de la loi de finances 2009.

elles mêmes, et d'autre part entre ces collectivités et l'AGETU, ce qui affecte fortement les performances des transports urbains. On est typiquement dans un modèle de cercles vicieux où l'isolement et la radicalisation de position des deux catégories de la sphère de décision évoluent dans des logiques opposées, ce qui provoquent des blocages dont ils vont se servir pour accroître leur pouvoir d'influence sur l'organisation. On est donc en présence d'un système bureaucratique au sens de Crozier où les tensions très fortes nuisent à la productivité de l'organisation. Nous allons analyser les stratégies des acteurs et leur pouvoir d'action dans la régulation.

4- Les acteurs et le système de régulation

4.1- le système d'action concret

La sociologie des organisations décline le concept de système d'acteurs en « *système d'action concret* » (M. Crozier et E. Friedberg, 1977 ; Philippe Bernoux, 1985 et en « *système d'action collective organisée* » (Erhard Friedberg, 1993).

- L'acteur

L'acteur dont il s'agit peut bien être une personne, un groupe d'individu, une organisation ou une institution et d'après les auteurs, cet acteur est rationnel (même si la rationalité est limitée¹⁰⁹), c'est-à-dire qu'il est capable de développer des stratégies pour parvenir à un objectif en fonction de l'évaluation qu'il opère de ses ressources et de ses contraintes. L'acteur est donc engagé dans un système d'action concret, d'où la théorie de l'acteur stratégique. L'analyse stratégique consiste à expliquer le fonctionnement des organisations en termes d'interaction entre le système (les structures, les règles formelles) et les acteurs. Nous avons à analyser la stratégie des deux acteurs qui sont les deux institutions de la régulation officielle : d'un côté, l'AGETU, et de l'autre côté le district d'Abidjan et ses communes. Précisons que les règles du jeu stratégique sont distinctes des règles formelles, même si ces dernières interagissent avec elles. La stratégie de chaque acteur se conçoit comme un jeu dans l'organisation, contingent au comportement de l'autre acteur. Plus précisément, chacun adopte un comportement en fonction du contexte, des opportunités et du comportement de l'autre acteur, des contraintes et des ressources techniques et organisationnelles qu'ils perçoivent

¹⁰⁹ Le concept de rationalité limitée de Herbert Simon (1972) est adopté par Crozier. Il faut entendre "limitée" non pas dans le sens "irrationnel", mais dans un sens où les individus n'ont pas tous les éléments pour effectuer un choix purement rationnel, c'est-à-dire qui envisage l'ensemble des solutions possibles. Ceci les oblige à se replier sur des solutions qui leur semblent « raisonnable » ou « satisfaisantes ».

sachant qu'ils ne sont jamais entièrement prévisibles et qu'ils sont fondamentalement opportunistes. De ce fait, le comportement est susceptible de changer, si les paramètres environnementaux évoluent.

- **Le système**

Dans la perspective de l'analyse stratégique, le système est vu sous deux angles.

D'abord, il désigne les règles formelles, envisagées comme en interaction et c'est lui qui va structurer le jeu. Ensuite, le système est aussi ce qui résulte de l'interaction des stratégies d'acteurs à un moment donné. Ainsi donc, le système d'action concret est le système résultant localement de l'interaction entre les acteurs (Crozier et E.Friedberg, *op. cit*). L'organisation est vue ici comme « *le royaume des relations de pouvoir, de l'influence, du marchandage et du calcul* ». (*id.* p. 471). Dire que l'on observe un système d'action concret, c'est dire que l'on observe l'existence de jeux " réglés " et structurés. Dans cette situation, chacune des deux institutions prises séparément, se comporte exactement comme un acteur très actif *qui cherche de toute façon et en toutes circonstances à tirer le meilleur parti possible de tous les moyens à sa disposition*» (*id.* 237). Dans ces transactions conflictuelles, une très grande zone d'incertitude plane sur l'organisation en général, qui est celle des « *jeux d'alliance politique* » dans le contexte ivoirien.

En effet, les prises de position d'un ministre en faveur d'un acteur peuvent changer les rapports de force à un moment et abaissent pendant ce temps, l'intensité des conflits. Mais il suffit d'un changement de gouvernement ou d'un membre influent dans le domaine du transport pour que l'équilibre des forces bascule d'un camp à l'autre.

La stratégie de l'acteur peut prendre deux aspects:

- offensive (saisie d'opportunités en vue d'améliorer sa situation par rapports aux contraintes...) et
- défensive (maintien et élargissement de sa marge de manœuvre, donc de sa capacité d'action à échapper aux contraintes...).

L'analyse stratégique des organisations élargie à l'analyse du système apporte sa contribution et va permettre de comprendre à quelles conditions et pourquoi les effets pervers des stratagèmes des acteurs peuvent faire échouer l'organisation voire même créer de nouvelles sources de conflits et ainsi entrainer un nouveau cercle vicieux. Il convient à juste titre de rappeler que, selon M. Crozier (1997), un système bureaucratique d'organisation est un système où le processus de correction des actions fonctionne mal, c'est un système qui ne sait pas se corriger.

4.2- Le pouvoir et les zones d'incertitudes dans la régulation

Le concept de pouvoir est très important pour éclairer l'acteur et sa stratégie car, dans une perspective stratégique, les différentes relations sont des relations de pouvoir. Le pouvoir est défini ici comme étant une relation structurante caractérisée par la possibilité de certains individus ou groupes d'agir sur d'autres individus ou groupes. Le pouvoir possède ainsi un caractère relationnel, il est fonction de l'ampleur de la zone d'incertitude, de l'imprévisibilité du comportement de l'acteur face à ses partenaires (Crozier et Edhard Friedberg *op. cit.*). Chaque partie n'ayant qu'une information partielle sur l'autre partie, se trouve dans une situation d'incertitude sur le comportement de l'autre. La négociation peut alors, s'il y a un intérêt commun à négocier, réduire cette incertitude par un marchandage portant sur la révélation de ces informations privées.

Dans cette régulation officielle de la mobilité urbaine à Abidjan, les territoires de pouvoir sont construits par les actions et les projets des acteurs qu'ils mettent en œuvre à travers les jeux d'alliances avec les autres acteurs non institutionnel (les opérateurs artisanaux notamment). Et selon l'approche de Crozier, ce pouvoir n'est pas un attribut, et non plus un statut. Il est une capacité à obtenir d'autrui un comportement, à se faire obéir. Et comme les acteurs ont des intérêts qui ne coïncident pas exactement, le pouvoir est ce qui va faire que l'un ou l'autre obtiendra quand même ce qu'il souhaite. C'est le maintien de leur pouvoir d'influence et leur capacité à se faire obéir qui vont alimenter la dynamique territoriale du conflit. Dans le transport urbain abidjanais, le même espace, parce que partie prenante de territoires d'influence, est l'objet d'oppositions et renvoi aux rapports de force en jeu. La recomposition entre secteur public et secteur privé exacerbe la compétition pour la mainmise sur ces espaces ressources où le secteur privé est présent et avec lesquels les autorités publiques, centrales et locales, comptent pour affirmer leur pouvoir. C'est donc sur la question des échelles de pouvoir que se joue l'avenir des rapports de la régulation des transports urbains à Abidjan.

En effet, dans un pays comme la Côte d'Ivoire où le processus de décentralisation reste à consolider, des conflits de compétences majeurs existent, non seulement entre État et collectivités locales, mais aussi entre collectivités locales elles-mêmes. En premier lieu, l'État ne délègue pas aux nouvelles entités tout ce qui est prévu par la loi. Il conserve une partie de ses prérogatives. En second lieu, les niveaux territoriaux infranationaux s'affrontent pour la mainmise sur les ressources budgétaires : le local, celui de la commune (dans l'agglomération d'Abidjan), concurrence le niveau supérieur, celui du district urbain (Abidjan) pour la

taxation quotidienne des marchés et des gares routières (droit de place). En fonction du type d'activité et de l'échelle géographique à laquelle se déploie l'opérateur ou l'activité, chaque échelon tente de s'approprier un espace. On devine alors que, dès qu'un investissement a lieu ou qu'une activité croît dans le périmètre d'une collectivité territoriale, par exemple la délocalisation d'une gare routière ou la mise en concession de sa gestion, le conflit latent entre échelons territoriaux rejaillit de plus belle. Il est difficile dans ces conditions de prévoir à l'avance la réalité des effets pervers qu'entraînent les stratégies des acteurs. Les solutions envisageables seraient de les réorienter pour qu'il y ait des chances raisonnables d'atteindre son but sans entraîner d'effets inattendus dommageables. L'organisation pose donc un problème car son fonctionnement repose sur un grand écart entre les règles formelles et la pratique.

4.3- Stratégies offensives des collectivités locales

On remarque sur le terrain que les collectivités locales (le district et les communes) ont des stratégies beaucoup plus offensives car elles semblent avoir plus de pouvoir dans le PTU. En effet, elles disposent d'un argument juridique, à savoir que la loi de décentralisation donne plus de légitimité à leur autorité dans l'organisation des transports. Ensuite, elles disposent d'un service de police du district qui est sur le terrain pour s'assurer de l'application des décisions, et enfin, elles disposent de moyens matériels et humains pour surveiller les activités des transports artisanaux. La position des collectivités locales est restée ambiguë au début compte tenu du contexte politique marqué par un régime militaire¹¹⁰ au pouvoir et dont les perspectives de normalisation n'étaient pas encore claires. Avec l'avènement d'un régime civil au pouvoir¹¹¹, les contestations se font jour et le District d'Abidjan profite de toutes les opportunités pour clamer son autorité et s'opposer à l'AGETU. Les lois de décentralisation portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales créent les conditions de cette opposition, conférant des responsabilités précises aux élus locaux en matière d'organisation des transports urbains de personnes et de biens.

Ainsi, dotés d'attributions dans le domaine des infrastructures de transport, les collectivités trouvent illogiques d'accorder à cette agence la gestion des flux monétaires. D'où le souhait de voir l'AGETU reléguée au rang de bureau d'étude, rattachée directement au District d'Abidjan. Cette situation se justifie aussi dans l'acte de naissance même de l'AGETU.

¹¹⁰ En 2000, le régime en place était celui issu du coup d'Etat militaire du 24 décembre 1999.

¹¹¹ En octobre 2000

En 2000, année de la création de l'AGETU, cette agence a un budget prévisionnel évalué à 2 milliards dont 1,5 milliards FCFA de recettes. Or, cette somme représente le poste transport dans le budget du District (de 10 milliards en 2000). Les collectivités s'accrochent donc à leurs prérogatives et ressources et n'acceptent pas qu'une structure transversale tente d'organiser les transports dans l'ensemble de l'agglomération. Surtout, lorsqu'il s'agit de ressources financières, ces collectivités et leurs équipes dirigeantes ne sont pas prêtes à s'en défaire au profit d'autres (Lombard et Zouhoula Bi, 2008). Les relations entre la ville d'Abidjan, ses communes et l'Etat ainsi que la répartition des rôles et responsabilités de chacun sont compliquées et les logiques de pouvoir viennent interférer et brouiller la rationalité de certaines décisions. A ce stade, la ville, partie prenante majeure dans les transports, joue un rôle ambivalent. Elle est à la fois favorable à des initiatives de l'AGETU qui vont dans la droite ligne de sa politique, mais a elle-même des difficultés financières et oppose parfois une certaine résistance à l'action de l'AGETU (pour ne pas donner l'impression de reconnaître l'autorité de l'AGETU).

Par ailleurs, il est intéressant de noter que la codécision des deux acteurs dans le traitement des dossiers comme les autorisations de transport suggérée par les textes de loi ralentit le processus. Les autorités locales prennent du retard dans le traitement des dossiers qui leur sont soumis par l'AGETU, prétextant faire participer l'ensemble des communes à sa démarche. L'élargissement de la concertation et le désir de consigner les propositions des élus dans un document final rallongent le processus. Cet allongement des délais de traitement des dossiers et des procédures décisionnelles semblent être une attitude délibérée des collectivités locales.

En effet, accusant l'exécutif et le législatif de vouloir la décentralisation et son contraire (agence autonome), elles invitent les transporteurs à se détourner de l'AGETU au profit de ses propres services pour l'acquisition des titres de transport. Le District incite donc à la défiance des opérateurs envers l'AGETU dans la régulation officielle, mis à profit par les syndicats de transporteurs pour s'inviter dans la régulation. Dans ces conditions, la convergence des points de vue et la recherche d'un consensus dans le cadre de la gouvernance des transports urbains restent une démarche complexe et difficile à réaliser.

Nous évoquons ici à titre d'illustration deux situations de conflits. La première est relative à la contestation de l'autorité de l'AGETU par la mairie de *Cocody* (l'une des communes résidentielles d'Abidjan). Le maire de cette commune avait appelé les transporteurs à « chasser l'AGETU » du territoire communal en ces termes :

«Si l'AGETU rentre sur notre territoire, je vous demande de faire ce que vous devez faire. Que les syndicats fassent en sorte que L'AGETU ne vienne pas sur votre territoire»¹¹².

La seconde relate les conflits récurrents entre la mairie d'Adjamé et le district d'Abidjan pour le contrôle des gares routières (voir encadré 2 ci dessous).

Encadré2 : Exemple concret de conflit de compétence entre la commune d'Adjamé et le district d'Abidjan:

La gare routière d'Adjamé est le point de convergence des réseaux de transport urbain et interurbain, compte tenu de sa situation centrale au sein de l'agglomération d'Abidjan, c'est donc le lieu du développement d'une activité intense de tous les transports, de personnes ou de marchandises. C'est ainsi que les transports urbains artisanaux ont émergé dans les carrefours attenants à la gare interurbaine d'Adjamé. Selon la mairie d'Adjamé, plus d'un million de personnes transitent quotidiennement par cette commune.

Toutes les activités de transport sont si intimement mêlées l'une à l'autre que se pose un problème de gestion et de répartition des compétences entre les collectivités locales (commune d'Adjamé et district d'Abidjan).

Les rapports conflictuels entre la ville d'Abidjan et la mairie d'Adjamé à propos des transports remontent dans les années 1970 lorsque la délégation d'Adjamé (équivalent de la mairie) prend l'initiative de la délivrance des premières autorisations provisoires d'occupation de l'espace public aux transporteurs interurbains. Quand, en 1980, les lois de décentralisation sont adoptées, ces pratiques ne sont pas remises en cause. La mainmise de la mairie d'Adjamé sur le transport interurbain s'accroît à partir de 1996 quand le nouveau maire décide de morceler tout l'espace de la gare en parcelles destinées aux compagnies (en 2004, 130 parcelles avaient déjà été attribuées). Dans son périmètre communal, la mairie d'Adjamé distribue des autorisations d'exploitation aux taxis collectifs. Elle s'attribue la délivrance des occupations provisoires de la voirie (OPV), là où les *gbaka* et *woro woro* déchargent et rechargent, empiétant ainsi sur les compétences du district d'Abidjan et contribuant à transformer les bordures des principaux axes de circulation en mini-gares urbaines.

La dispute entre ces structures territoriales trouve aussi son origine dans un conflit opposant deux hommes politiques. En effet, en 2001, le maire d'Adjamé, membre du parti arrivé au pouvoir l'année précédente est remplacé, à la tête de la commune, par un élu appartenant à l'opposition. Ce dernier s'oppose au gouverneur d'alors qui se trouve être son prédécesseur à la mairie d'Adjamé. Sur un même espace, apparaissent ainsi deux territoires distincts l'un de l'autre.

La volonté de doter à moyen terme la métropole ivoirienne d'une gare interurbaine moderne accroît encore les tensions entre les deux. Tandis que les autorités du district sont favorables à n'importe quel site, pourvu que la construction de cet édifice leur permette d'affirmer leur compétence, la mairie d'Adjamé soutient implicitement les transporteurs, préférant, à défaut d'un autre site dans la commune, le réaménagement de celui où ils se trouvent.

Source : Jérôme Lombard(2006) p. 171

¹¹² Déclaration du maire de la commune de Cocody, Monsieur Gomont Jean-Baptiste aux chauffeurs de taxi *woro woro* lors d'une réunion avec ceux-ci dans la mairie le 05 février 2007

4.4- La stratégie de l'AGETU dans ce cercle vicieux de contestation

Dans ce bras de fer, l'AGETU essaie de son côté de justifier son existence et les moyens de sa politique par les arguments basés sur les textes de loi fondateurs. Elle adopte une stratégie défensive à travers ces différents recours auprès de sa tutelle et du gouvernement pour une médiation. Elle n'a pas de moyens et ne dispose pas non plus d'agents de terrains en nombre suffisants pour contrôler la régularité des opérateurs. Aussi, convient-il de le rappeler, sur le plan purement juridique, elle se trouve pénalisée par l'interprétation des textes. Puisque la loi de décentralisation est un acte législatif, voté par le Parlement et promulgué par le Président de la République, alors, elle a plus de portée qu'un simple décret relevant d'un acte réglementaire pris par le gouvernement.

En tout état de cause, la stratégie de chacun des deux acteurs va chercher à maximiser ou optimiser les zones d'incertitude, à restructurer les rapports de pouvoir en leur faveur.

Encadré 3: les arguments de l'AGETU pour défendre son autorité

L'AGETU ne peut être un bureau d'étude au regard de ses missions (organisation et régulation du marché à travers notamment la tenue et la gestion d'une base de données complètes et fiables sur les transports urbains). Une autorité de régulation n'ayant pas vocation pour investir, la fiscalité relative à la délivrance des autorisations de transport (estimée en moyenne à 2 milliards FCFA par an dans le Grand Abidjan) devrait pouvoir financer entièrement (sans subventions de l'Etat) ses missions de régulation, de formation et de recyclage des transporteurs et des chauffeurs. La délivrance des autorisations de transport n'est pas une activité de production, mais c'est un outil technique de régulation du marché. Cet agrément n'est pas un produit marchand. Il permet, en outre, d'alimenter et de gérer la base de données des transports urbains.

Source : AGETU 2007

5- l'Etat dans son rôle de négociateur

La position centrale de l'Etat lui permet d'agir comme un négociateur permanent qui doit ainsi concilier les positions contradictoires des deux acteurs du système des transports urbains. Les instruments de la régulation par lesquels l'Etat est intervenu sont la fiscalité ou la parafiscalité, la réglementation au moyen de contrat de partenariat public-privé, etc. Il va chercher à résoudre ces dysfonctionnements par l'instauration de nouvelles règles, dans un processus de négociation entre les belligérants. Cette négociation, arbitrée d'une part par des compromis et d'autre part, par les règlements juridiques (avec des contraintes porteuses ou non de sanctions) n'est pas

systématiquement productrice d'ordre social ou d'équilibre des pouvoirs. Elle est l'expression d'une volonté de « non-belligérance » entre les deux et a pour visée la reformulation des rapports de pouvoir, voire leur rééquilibrage potentiel par la définition d'un nouveau champ de rapport de force. Ces négociations visent également à réduire l'incertitude qu'instrumentalisent les participants à des fins de domination.

5.1- Négociation : source de nouveaux blocages et de cercles vicieux de protestations

Le compromis qui résulte de la négociation est toujours provisoire et évolutif selon les degrés de conflits qu'ils cristallisent. En effet, la négociation, si elle conduit à anticiper ou résoudre les conflits de pouvoir, vise paradoxalement à produire de nouveaux rapports de pouvoirs que chacun des acteurs va tenter d'instrumentaliser à son avantage. Elle n'aboutit donc pas obligatoirement à une règle d'universalité ou à un équilibre relationnel parfait. La négociation peut être génératrice de conflictualité tout d'abord parce que les règles co-produites ne sont jamais complètes et ne peuvent pas toujours contribuer à résoudre tous les problèmes. Dès lors, les rapports de conflits peuvent prendre la forme de conflits d'interprétation et d'ajustement des règles. Ensuite, la négociation peut être génératrice de conflits de légitimité, portant sur la légitimité des règles co-produites ou bien sur la légitimité des négociateurs. Ainsi, un conflit d'interprétation peut par exemple se transformer en conflit de légitimité non seulement de la règle, mais in fine des acteurs qui en sont à l'origine (Reynaud J.D, 1997). Enfin, au-delà de la question de l'interprétation et de la légitimité des règles, la nature même de la négociation, oscillant entre la logique de la délibération et la logique du marchandage, est l'expression d'une tension, et parfois d'une contradiction, entre l'intérêt général et la satisfaction des intérêts privés.

a- Une solution par la loi de finance

Pour résoudre ce conflit et renforcer l'autorité de l'AGETU, l'Etat, à travers le législateur opte pour les annexes fiscales des lois de finance sans abroger les prérogatives des collectivités territoriales. En 2004, l'annexe fiscale de la loi de finance stipule qu' :« *il est institué auprès de l'Agence de Transports urbains (AGETU), une taxe d'inscription et une redevance d'autorisation annuelle lors de la délivrance et du contrôle des titres de transport urbain...et, dans le ressort territorial de l'AGETU, les redevances d'autorisation se substituent à la taxe sur les taxis et à la taxe sur l'exploitation d'embarcations prélevées par*

les communes, ainsi qu'à la taxe sur les taxis interurbains, intercommunaux ou ceux dotés d'un compteur prélevées par le district d'Abidjan »¹¹³. Cette annexe fiscale instaure ainsi une clé de répartition des recettes en allouant les redevances comme suit : 40% aux collectivités territoriales et 60% à l'AGETU.

Cette solution ne convient pas aux collectivités locales et ouvre encore une fois de plus, les hostilités à l'encontre de l'AGETU. Outre une bataille juridique pour montrer l'illégalité de ce procédé, ces collectivités se ménagent les transporteurs par la promesse de retirer le certificat de visite technique pour la délivrance des autorisations de transports. Face aux conséquences socioéconomiques de ce boycott, l'annexe fiscale de l'année suivante, estimant que la précédente ne prend pas suffisamment en compte les contraintes budgétaires des communes et du district d'Abidjan, inverse la clé de répartition des redevances (60% aux collectivités territoriales et 40% à l'AGETU) et adjoint à l'agence une régie pour la gestion des redevances d'autorisation de transport afin de rassurer sur les sommes collectées.

b- Une autre solution médiane par la voie du trésor public

Face à la permanence de ce conflit, l'Etat va envisager une nouvelle solution par l'intermédiaire du trésor public pour apaiser les tensions entre les deux protagonistes. Le trésor public sera désormais chargé de percevoir les recettes transports. Ce nouvel accord est ainsi formulé : *« le produit de la taxe de transport urbain recouvré par les services de la direction générale des Impôts est réparti comme suit : 52% affectés au District d'Abidjan lorsque la taxe de transport urbain est recouvrée sur des activités s'étendant hors des limites d'une commune, ou affectés à la commune en ce qui concerne les activités qui s'exercent dans les limites territoriales de celle-ci ; 38% pour le budget d'exploitation de l'AGETU; 10% affectés à la Direction générale des Impôts et destinés à couvrir les frais de recouvrement »*¹¹⁴.

Cette voie, saluée par l'AGETU, ne trouve pas encore l'assentiment du district qui va publier des communiqués dans les journaux de la place: *« en application de la délibération des taxes 2010 du District d'Abidjan, il est portée à la connaissance des contribuables assujettis à la taxe de stationnement que le paiement doit se faire impérativement à la régie des taxes sis au rez-de-chaussée de l'Hôtel du District, tous les jours ouvrables de 7h30mn à 12h00 le matin et de 14h30mn à 16h00 les après-midi. Le District d'Abidjan décline toute*

¹¹³ Annexe fiscale 2004 : In Fraternité-Matin n°12176 des dimanche 11 et samedi 12 juin 2005

¹¹⁴ JO, 49ème année, n°2, numéro spécial, 16 avril 2009, article 40 de l'annexe fiscale de la loi de finances 2009

responsabilité pour tous les paiements effectués en dehors de la régie des taxes ou par personne interposée »¹¹⁵. Les responsables du district affirment que les réserves des collectivités territoriales ne sont pas aisées à réduire dans la mesure où le transfert des ressources au profit de l'AGETU entraînerait un manque à gagner important : 160 000 francs CFA par an et par taxi compteur pour la ville d'Abidjan, 40 000 francs par an et par taxi communal pour les communes d'Abidjan (Zoro, 2002). Ces stratégies offensives des collectivités locales en vue de la gestion exclusive de la délivrance des titres de transport met à mal d'une année à l'autre, l'autorité et l'indépendance de l'AGETU et les conflits d'intérêts compromettent son efficacité opérationnelle de même que son autorité peine à s'imposer à l'ensemble des opérateurs de transports urbain (OTU).

5.2- l'échec de la négociation de l'Etat

La situation fait apparaître la faible implication du pouvoir central qui semble puissant mais qui n'a en réalité aucune influence auprès de ses subordonnés (les collectivités locales et l'AGETU). L'attitude de l'Etat ne semble pas aller dans le sens de la définition et l'application des meilleures solutions durables, mais essaye de trouver simplement une solution provisoire pour les deux parties. Les relations de pouvoir produites par ces négociations sont intrinsèquement instables puisque la légitimité des nouvelles règles édictées est toujours remise en question par le district d'Abidjan. En effet, dans une situation de renégociations successives, le pouvoir de négociation permet à celui qui en bénéficie de s'approprier à chaque étape une part relative de gains, des informations et des connaissances toujours plus importantes (Dockès P. 1999). Ainsi, l'Etat central renforce donc son pouvoir à chaque tour de négociation. C'est ce qui conduit à la formation de logiques coalitionnelles de contre pouvoir remettant en question non seulement la légitimité des règles mais aussi celle des acteurs qui ont le pouvoir de faire la règle (Friedberg E.,1993). Cette confrontation entre pouvoirs et contre pouvoir joue un rôle déstructurant dans la négociation et par conséquent dans cette gouvernance territoriale des transports urbains. L'action du gouvernement dans la résolution de la crise reste donc mitigée et sa position d'arbitre neutre ne contribue pas à clarifier les responsabilités respectives du district et de l'AGETU. Au contraire, cela a eu pour effet d'amplifier les dysfonctionnements qui avaient été à l'origine de la création de l'AGETU. Dans cette situation de faiblesse, les efforts de l'AGETU s'amenuisent et elle cherche encore à justifier sa légitimité et à se repositionné comme autorité.

¹¹⁵ Quotidien Nord-Sud n°1439 du jeudi 04 mars 2010

En effet, l'AGETU a mobilisé en priorité ses ressources et ses moyens à défendre ses points de vue, en s'attachant même à certaines occasions le concours d'experts juridiques pour se donner une certaine légitimité dans la régulation du secteur et faire appliquer ses décisions par les acteurs. De ce fait, elle n'a quasiment mené aucun investissement ou entrepris aucune action favorable à la mobilité urbaine dont l'impact aurait pu être visible par les usagers de transport public et les opérateurs du marché. Le problème qu'il faut résoudre pour faire changer cette organisation n'est certes pas de trouver une solution idéale, optimale, c'est d'identifier les critères de satisfaction des acteurs, d'analyser les limites de leur rationalité, et donc de voir quelles sont les solutions qui sont acceptables pour eux.

6- L'analyse des facteurs de blocage organisationnel:

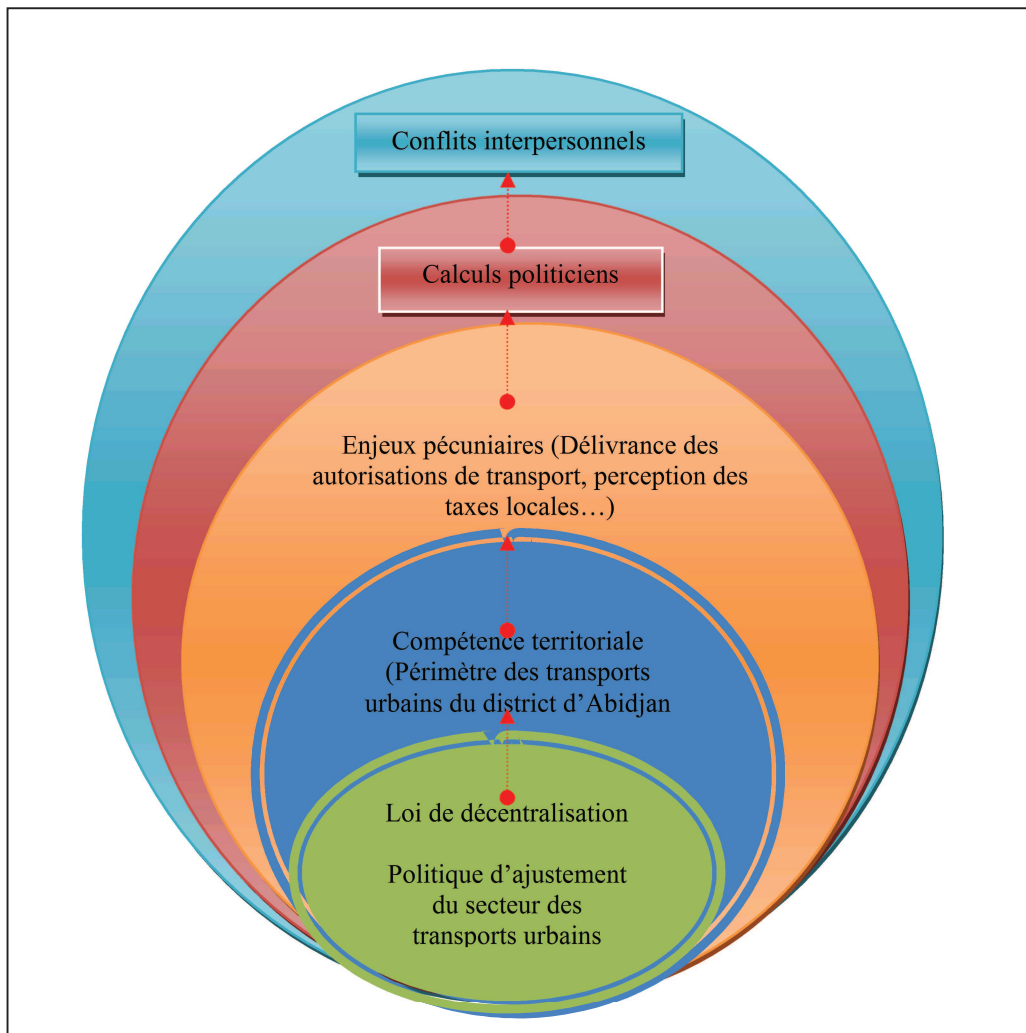
6.1- les sources de blocages

Les blocages dans l'organisation n'apparaissent pas en début de processus, ce n'est que lorsque l'attention est portée sur les actions entreprises par les acteurs (lors de l'élaboration de la stratégie) que ces freins apparaissent. C'est à dire que toute organisation va se stabiliser en un système de relations en fonction des stratégies des uns et des autres, en fonction des zones pertinentes, en fonction des acteurs extérieurs à l'organisation. Et comme dans tout système d'action concret, on ne peut pas savoir à l'avance quelles seront les zones d'incertitude pertinentes parce que les individus sont actifs, passent leur temps à transformer les règlements (même s'ils ont une rationalité limitée).

Comme nous l'avons annoncé en tout début du chapitre, ces blocages viennent de l'interprétation divergente des textes de lois (voir le graphique ci-dessous, qui illustre les différentes sphères de la manifestation du conflit). A ce stade, deux acteurs majeurs bloquent le processus:

- Le district et les communes pour des raisons de budget (freins mécaniques);
- L'Etat, pour des raisons de budget aussi, mais pour son manque de volonté politique et ses hésitations.

Figure 6 : Sources de conflits et de blocages dans la régulation officielle



Source : Schéma de l'auteur

Les conflits prennent leurs racines dans l'interprétation divergente des textes de lois. La loi octroie la compétence sur un territoire et donne droit automatiquement aux différentes ressources générées par les activités qui y sont exercées (à travers les diverses taxes et droits). Les élus tentent par tous les moyens possibles (comme le recours devant les juridictions) de contrôler ces activités. Les conflits se propagent très vite dans la vie politique à travers les jeux d'alliances lors des échéances électorales. La victoire d'un parti politique favorable à un élu local peut changer les rapports de force sur le terrain et donner le pouvoir de contrôle à ce dernier. Au delà de cette dimension politique, des clivages peuvent apparaître dans leurs relations interpersonnelles (cf. encadré 2 p 160).

6.2- Les conséquences du blocage : Le renforcement des zones d'incertitudes permanentes et le retour au cercle vicieux bureaucratique.

L'analyse de « *l'action concret* » révèle l'inévitabilité des crises, comme le risque qu'elles produisent l'effet inverse, c'est à dire le renforcement des mécanismes de régression. (Crozier M. et Erhard F., 1977 ;382, 401). Comme il subsiste toujours un certain nombre de zones d'incertitudes, c'est à dire des problèmes dont la solution n'est pas prévue par le règlement, c'est autour d'elles que vont se développer de nouvelles relations de pouvoir parallèles où ceux qui disposent de ressources particulières (position stratégique dominante venant d'une compétence particulière, de la maîtrise de communications, de la connaissance du fonctionnement de l'ensemble) peuvent obtenir un pouvoir sans rapport avec leur position hiérarchique réelle, ou leur pouvoir officiel). Face à ces dysfonctionnements, le renforcement de l'impersonnalité et une centralisation deviennent très importants. On a ainsi le cercle vicieux d'une organisation bureaucratique où les dysfonctions ne se réduisent que par un renforcement de leurs propres causes. Nous déduisons que le système de régulation formelle des transports urbains à Abidjan est une organisation bloquée (comme l'ont montré, les résultats de Crozier sur l'étude de l'agence comptable et du monopole). La tendance à la centralisation du pouvoir de décision est forte car chaque acteur s'accroche à ce qui peut être qualifié comme son territoire d'influence. Les règles interpersonnelles prennent le dessus pour éliminer toutes les voix dissidentes. On essaye d'éloigner au maximum la décision de ceux qui sont concernés par cette décision (les transporteurs, les usagers et même les associations...), et ceci a des conséquences négatives: elle accroît la rigidité, ceux qui ont l'information n'ont pas le pouvoir de décision, et vice-versa.

Chaque strate de l'organisation a tendance à se replier sur elle-même comme le fait le district avec les communes pour gérer et régler elles même les problèmes sans passer par la voie de la concertation avec l'AGETU. Les acteurs constatent qu'ils n'ont rien à craindre de leur supérieur (ici de l'Etat central) et n'ont visiblement pas de compte à rendre aux populations. Ils développent chacun un ritualisme, à privilégier de plus en plus leurs objectifs propres sur les objectifs communs de l'organisation. Chacun fixe ses propres normes, se protège derrière les règlements à interpréter. Ainsi donc des relations de pouvoir parallèles vont se développer autour des zones d'incertitude qui subsistent. La stratégie de chacun des partenaires s'oriente bien évidemment vers la manipulation de la prévisibilité de son propre comportement et de celui d'autrui : il s'agit pour lui d'élargir autant que possible sa propre marge de liberté, tout en essayant de restreindre celle de son partenaire.

A partir de là, on retourne encore à la case départ, où les centres de décision se multiplient sans aucune coordination entre eux, où les mauvais résultats de la médiation, de la négociation poussent à toujours renforcer le climat d'impersonnalité et de centralisation. C'est le cercle vicieux bureaucratique. Comme il y a de moins en moins de communication entre les strates, le système ne peut pas se réformer de lui-même, car il a tendance à produire de plus en plus de règles et de centralisation.

Conclusion

Cette analyse transversale, en identifiant les deux catégories d'acteurs de la gouvernance « ou de la régulation » de la mobilité urbaine à Abidjan, a le mérite de mettre en lumière les conflits de compétences (territoriales) nés du processus de décentralisation et de la politique d'ajustement du secteur des transports urbains. Depuis plus d'une décennie, les difficultés rencontrées dans la mise en place d'une vraie autorité en charge de la mobilité urbaine nous amènent à reconsidérer les attributions des différents organes, notamment la place des collectivités locales dans l'organisation et la gestion de la mobilité urbaine.

Les lois de décentralisation n'ont de cesse de combiner négociations et arbitrages à travers un système politique qui n'impose pas l'unification des compétences: la loi renforce le pouvoir des collectivités en matière d'organisation des transports urbains tandis que le décret portant création de l'AGETU attribue à cette dernière le statut d'autorité organisatrice en coordination avec ces collectivités locales. Il y a donc le spectre d'un conflit d'intérêt et de compétence qui surgit dans la régulation de la mobilité. L'AGETU reste par conséquent fragile, non seulement par rapport à ses moyens financiers et humains, mais aussi par rapport au combat que mènent les collectivités locales. Cette situation contribue à alimenter l'idée d'une autorité incompétente, méconnue des usagers et peu légitime vis-à-vis des opérateurs privés. Difficile dans cette situation de parler de gouvernance pour une mobilité durable.

Dans le chapitre suivant, nous verrons les manifestations pratiques de la contestation de l'autorité de l'AGETU par les collectivités locales à travers la régulation parallèle mise en place par les opérateurs artisanaux de transport.

Conclusion deuxième partie

La situation du système de transport urbain telle qu'elle se présente, fait apparaître de nombreux dysfonctionnement qui entravent le dynamisme du secteur

Au plan institutionnel, l'on recense plusieurs intervenants directs et indirects dans la gestion des transports urbains avec des responsabilités très fragmentées, ce qui nuit à la mise en œuvre de politiques globales et cohérentes. Sur le plan opérationnel, les dispositions d'organisation des transports laissent apparaître plusieurs conflits de compétence entre les entités dont les sources proviennent des divergences d'interprétation des textes de lois.

TROISIEME PARTIE

DE LA MOBILITE A LA MOBILITE DURABLE

La lecture des textes et l'analyse des discours sur la mobilité urbaine à Abidjan donnent une idée de la volonté des autorités organisatrices des transports à offrir un cadre propice à la mobilité urbaine durable. L'observation du comportement des acteurs ne permettent pas d'établir une certaine cohérence entre ces valeurs affichées et les valeurs pratiquées. Toutes les ambitions restent malheureusement sous forme de projets qui se traduisent mal dans la pratique. L'objet de cette troisième partie consiste à illustrer par les résultats de terrain la confirmation ou l'infirmité des hypothèses mentionnées plus haut, à savoir si le contexte actuel des transports urbains à Abidjan est favorable à l'émergence du développement durable et comment celle-ci est perceptible au niveau de la mobilité des citoyens ?

Nous allons d'une part, nous intéresser à l'ensemble des jeux transactionnels entre tous les acteurs opérationnels de la mobilité urbaine et nous analyserons les résultats à l'aune des objectifs de la mobilité durable d'autre part.

CHAPITRE 6 :

LA REGULATION SYNDICALE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN

Introduction

Comprendre le phénomène de jeu de pouvoir entre les différents acteurs non institutionnels des transports urbains est une nécessité pour comprendre le fonctionnement du système artisanal de la mobilité urbaine. Ce sont des transactions effectivement réalisées entre les acteurs qui donneront au système une certaine cohésion et un dynamisme en dehors de toute régulation formelle. Cela nous amène à nous intéresser aux relations transactionnelles entre les différentes parties prenantes non institutionnelles qui sont basées sur un ensemble de procédures informelles. De toute évidence, l'analyse des documents et des discours des acteurs plus ou moins officiels ne suffisent pas à comprendre les pratiques qui lui sont liées. C'est pour toucher du fond ce problème que nos enquêtes se sont attachées à restituer la manière dont ceux-ci régulent leurs actions collective pour se démarquer de la régulation officielle. Ce chapitre a donc pour objectif de rendre compte de la seconde partie du travail de terrain en s'intéressant aux différentes transactions possibles à l'œuvre dans les gares routières urbaines, lieux de prédilection de la régulation syndicale.

1- Le système de la régulation syndicale

Dans cette section, c'est l'analyse du « système d'action concret » des opérateurs artisanaux dans la gestion des gares urbaines informelles qui va mobiliser notre intérêt. Cette analyse nous permettra d'appréhender les initiatives des opérateurs artisanaux en vue de mettre en place une nouvelle organisation parallèle en lieu et place de la régulation officielle. Comme dans l'analyse de la régulation formelle, notre démarche consiste à bien identifier tous les acteurs de cette nouvelle régulation, à essayer ensuite de percevoir les stratégies de chacun, c'est-à-dire leurs logiques d'action. Le territoire d'analyse n'est plus celui du PTU, mais plutôt un territoire plus restreint dans sa dimension géographique, mais dense et termes d'intensité des transactions sociales entre les acteurs ; ce territoire est celui des gares routières urbaines où la régulation syndicale impose une sorte de pouvoir absolu et dictatorial. Cette approche du territoire par son *système d'acteurs*, nous amène à intégrer dans notre diagnostic un certain nombre de considérations qui, jusqu'à présent n'étaient pas mentionnées : la défiance vis-à-vis de l'autorité de l'Etat, la violence physique dans les transactions, la notion de solidarité entre acteurs.

La démarche se fera à partir d'une grille d'analyses stratégiques qui suivra les étapes suivantes

- Identifier les problèmes et les enjeux
- Identifier les acteurs (individus ou groupes) pertinents
- Etudier chaque acteur avec ses ressources, ses handicaps, ses marges de manœuvre, les zones incertitudes, sa rationalité etc.
- Déduire les stratégies qu'ils mettront en œuvre
- Caractériser le système à partir des interactions

Nous chercherons à comprendre les relations qu'ils entretiennent entre eux et les coalitions qui se forment.

1.1- Présentation du problème et des acteurs principaux

1.1.1- Insuffisance de la régulation officielle

A l'image d'autres services à caractère public, les insuffisances de la régulation formelles des transports urbains abidjanais donnent lieu à un système d'administration fortement bureaucratique non seulement par la démotivation des agents mais aussi et surtout par la corruption. Ainsi, notons- nous plusieurs défaillances dans les services rendus aux

usagers dont l'opérateur de transport urbain. Parmi ces défaillances, il y a la lenteur dans les procédures administratives : Un dossier, comme la délivrance d'autorisation de transport censé être traité en quelques jours peut prendre des semaines de traitement à moins que ces semaines d'attente ne se transforment elles aussi en mois. Les dossiers traînent et les fonctionnaires en profitent pour exiger de la contrepartie. Le manque de transparence parmi d'autres caractéristiques, marque ainsi les rapports qui régissent les affaires administratives publiques. Les organigrammes, les textes officiels, ou encore les plannings ne manquent certes pas et dessinent les contours d'un monde bureaucratique rassurant et fonctionnel. Mais la réalité est tout autre, fort éloignée de cette image lisse : les fonctions exécutées ne sont pas toujours celles prévues car il y a beaucoup de mépris des usagers anonymes. Cette lenteur enregistrée dans les traitements des dossiers est imputable à la répartition non consensuelle des différents pouvoirs entre les organes de décision et parfois le flou dans les textes de loi. Ainsi, là où l'AGETU mettait au plus une journée pour instruire, produire et remettre la carte (d'autorisation) aux transporteurs, l'application du protocole d'accord (du 22 avril 2005 entre l'AGETU et les collectivités locales) implique une double signature des titres, ce qui conduit au rallongement des délais d'instruction des dossiers dont la durée dépend des communes du district¹¹⁶ :

- en moyenne 28 jours pour la commune *d'Abobo*, 11 jours pour la commune *d'Adjamé*,... (Pour les opérateurs relevant de ces communes)
- quelques semaines voire 1 mois et plus pour le district d'Abidjan (pour les opérateurs relevant directement du district)
- Des centaines de cartes soumises au district pour contre signature restent en souffrance pendant de longues périodes.
- La signature informatisée automatique nécessaire à l'édition des cartes a été abandonné par le district au profit d'une contre signature manuelle, carte par carte (à titre d'exemple, 525 cartes soumises au Gouverneurs sont restées en souffrance durant quatre (4) mois).

1.1.2- Statut ambigu du transport artisanal

Deux ministères se partagent les responsabilités dans le cadre des activités des transports artisanaux. D'une part, le ministère des transports pour la tutelle de l'ensemble du secteur des transports en Côte d'Ivoire (terrestre, aérien et maritime), c'est également le

¹¹⁶ Documents de l'AGETU, datant du 27 février 2006 (cf. annexes)

ministère dont relèvent les propriétaires de véhicule de transport puisqu'ils bénéficient du statut professionnel de transporteur. D'autre part, l'ensemble des chauffeurs et autres travailleurs dans ce domaine relèvent du ministère de l'artisanat et de la promotion des PME. Le conducteur appartient au ministère de l'artisanat pendant que le transporteur qui est l'employeur du conducteur se retrouve au ministère des Transports. Cette distinction crée parfois des incompréhensions sur le plan social notamment lorsqu'il s'agit de négociations sociales, de discussions avec le gouvernement.

1.1.3- Les principaux acteurs identifiés:

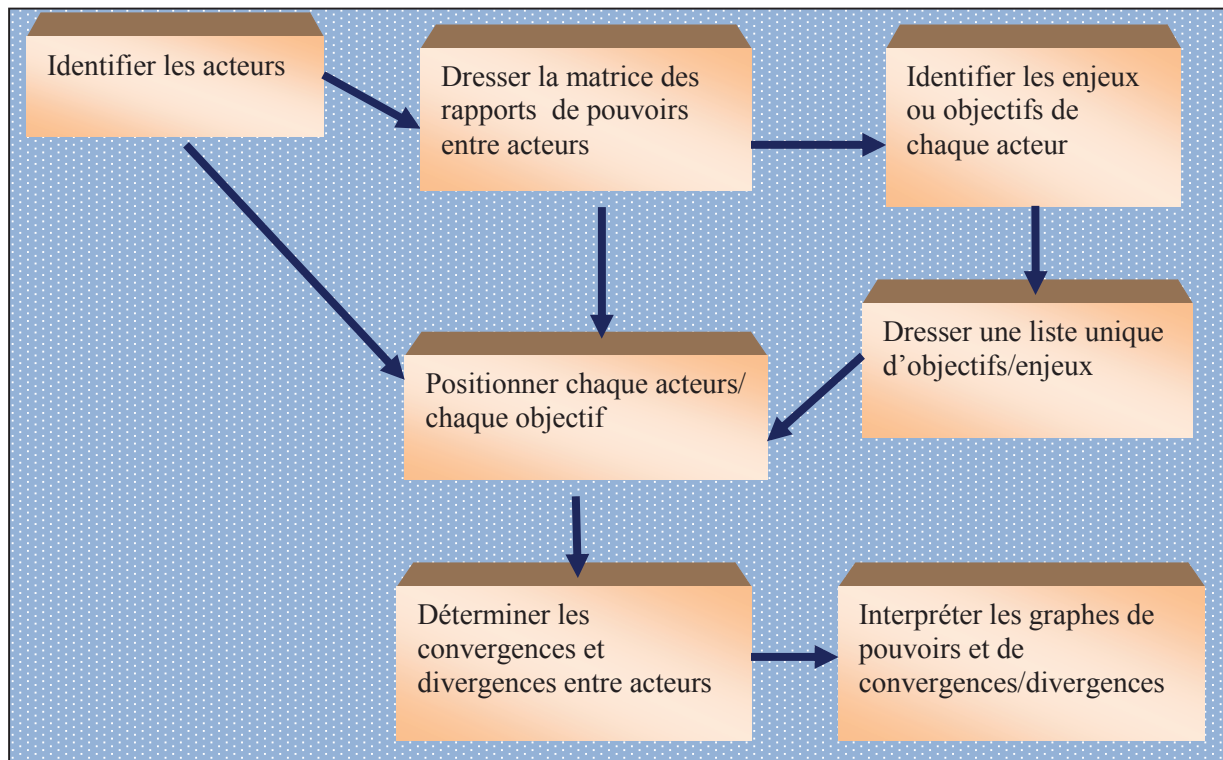
Ici, le concept d'acteurs renvoie à des personnes physiques ou à des organisations syndicales qui interagissent avec le système de régulation du transport urbain artisanal dans le district d'Abidjan. Ces nouveaux acteurs n'existaient pas ou très peu dans le système précédent, celui de la régulation officielle parce qu'ils n'y étaient pas vraiment associés.

Ainsi, nous distinguons :

- Les responsables syndicaux (le nombre d'organisations syndicales est estimé à plus de 350)
- Les chefs de gares et chefs de lignes
- Les chauffeurs et les propriétaires de minibus « *gbaka* » et de taxis intercommunaux « *woro woro* »
- Les forces de l'ordre

Ces acteurs, concernés par le système étudié, décident de s'organiser spontanément ou non, pour agir sur le système et son devenir. Pour contourner les difficultés du cadre légal, ils ont mis en place une nouvelle forme de régulation dans les gares urbaines d'Abidjan. Ce système qui se juxtapose au système officiel est qualifié d'informel parce qu'il est contraire à la législation, il ne jouit d'aucune reconnaissance officielle.

Figure7 : Démarche de l'analyse de l'organisation du système de régulation syndicale



Source : l'auteur, adapté des trois grandes phases de l'analyse stratégique de Michel Crozier (1967)

1.2- Les transactions dans la régulation syndicale: les pouvoir syndical

La régulation syndicale, organisation non officielle a mis en place, sous des formes diverses et variées, un système à plusieurs niveaux hiérarchiques bien structuré qui définissent de nombreuses relations de pouvoir. L'acteur principal (ici, le dirigeant syndicat) a pu jouer sur les défaillances des règles officielles et les incertitudes qu'elles engendrent dans la régulation pour acquérir une certaine capacité à se faire obéir par les autres acteurs.

Ces relations de pouvoir sont comprises ici sous l'aspect où elles construisent l'organisation, non sous celui où elles la détruisent. Le pouvoir peut se définir comme la capacité d'un acteur, dans sa relation avec les autres, de faire en sorte que les termes de l'échange lui soient favorables (Crozier et Friedberg 1992)

La question est de savoir quel modèle de relation permet de rendre compte de l'ajustement des volontés des acteurs dans ce nouvel ordre ? Dans un modèle de type coopératif, cet ajustement suppose que le fondement de la relation soit défini à travers une volonté de coopération où des acteurs, possédant des spécialités différentes, s'associent pour exécuter ensemble la même tâche, il s'agirait alors d'un modèle contractuel de l'ordre institutionnel au sens juridique (Camerlynck, Lyon- Caen, 1975). Mais dans le cas de la

régulation syndicale, le modèle est loin d'être coopératif, il s'agit d'une forme de transactions basée non pas sur la volonté des acteurs, mais basée sur des choix qui sont imposés à eux et qu'ils doivent accepter s'ils veulent continuer à exercer leurs activités de transport. Ces choix s'imposent par les menaces, par le maintien d'un climat de peur destiné à dissuader toute voix discordante. On est alors dans un système d'action concret où les relations sont régulées par celui qui sait se montrer plus menaçant, par sa capacité de nuisance aux autres acteurs et à l'organisation toute entière. Le système aboutit à un équilibre fragile, mais maintenu à chaque instant par les rapports de forces faits de conflits permanents. L'analyse des jeux d'acteurs consiste dès lors à repérer les positions des acteurs, vis à vis du système et vis à vis des autres acteurs, à les caractériser, les interpréter en termes de conflits ou d'alliances (potentiels), enfin à rechercher des moyens pour faire évoluer ces positions dans un sens plus favorable à l'un des acteurs du système : l'acteur central.

Le paradigme de la transaction sociale qui s'inspire de la sociologie du conflit de Georg Simmel est pertinent pour analyser une pratique sociale aussi paradoxale et ambiguë qu'est la régulation syndicale. La transaction peut passer par des phases de rapport de force et d'imposition lorsque les partenaires sont à la fois complémentaires et opposés. Les conflits sont irréductibles et seul un compromis, à la fois précaire et provisoire est envisageable. A l'intérieur des groupes, les individus doivent acquérir une capacité collective propre, c'est à dire la capacité à gérer les conflits internes qui leur permettra de mieux s'organiser, donc de disposer d'une marge de manœuvre plus grande que celle des autres groupes. Cette approche permettra de souligner les trois facteurs qui s'appliquent bien au contexte :

- l'attention portée aux conflits,
- la place des accords informels et
- la combinaison de la confiance et de la méfiance.

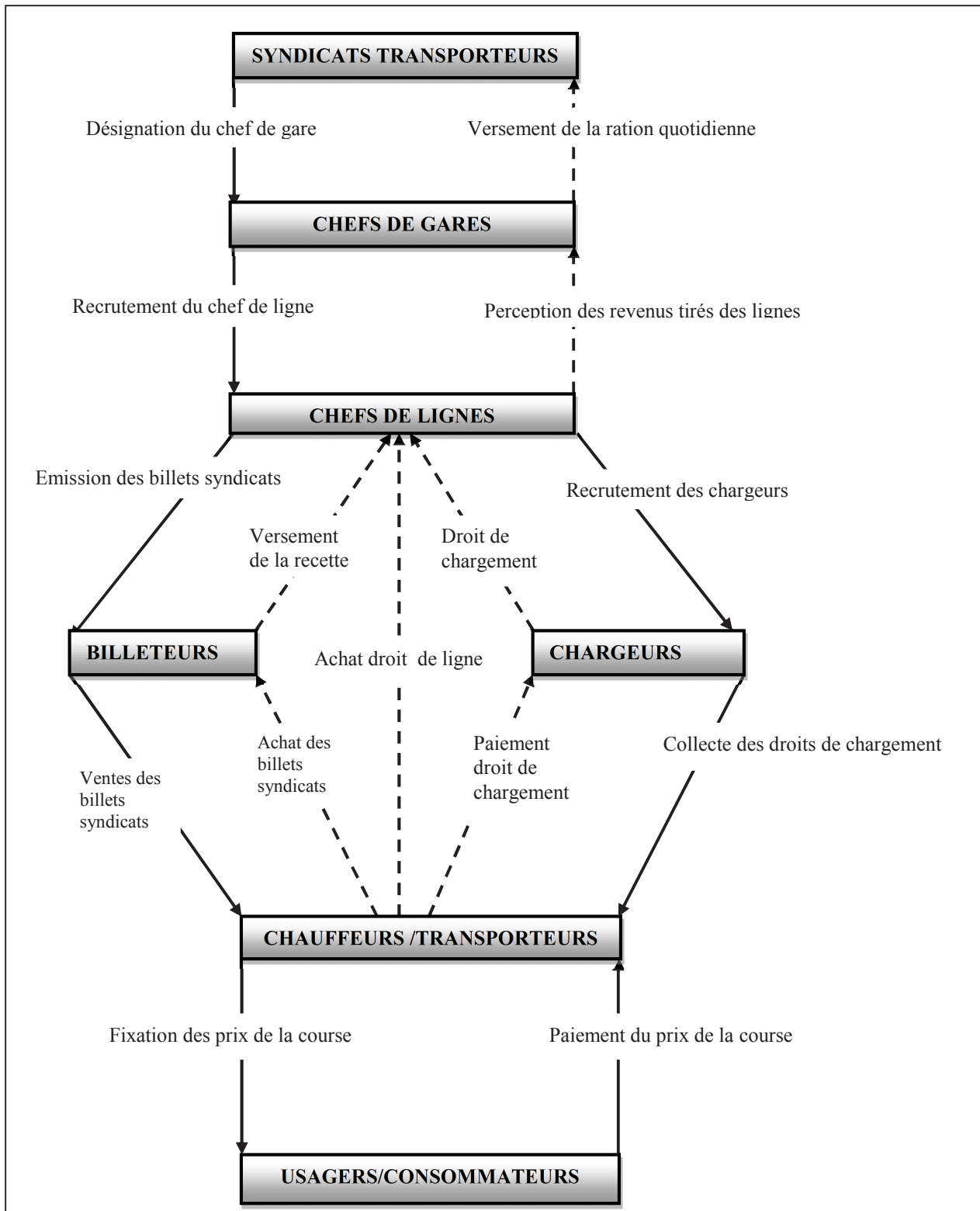
1.3- Territoire des gares informelles: des facteurs de désordres spatiaux

Dans la régulation syndicale, le chef de gare et le chef de ligne sont les agents importants. Le chef de gare recrute le chef de ligne qui est chargé de la délivrance des autorisations d'entrée sur la ligne, de l'alignement des véhicules, de la perception des droits de chargement, de la vente des tickets syndicaux et de la sécurité des sites de chargement. Il a aussi pour rôle de vérifier toutes les pièces administratives afférentes aux véhicules pour

l'exploitation des transports¹¹⁷. Dans ce contexte, il négocie directement avec les agents publics de contrôle (police, gendarmerie, mairie, AGETU etc.) la fluidité de l'activité. C'est également lui qui dirige les opérations d'appropriation des sites de chargement. Il assure son maintien dans le poste moyennant le versement d'une commission au chef de gare qui ne se négocie pas.

¹¹⁷ Dans les faits, cette vérification se limite à contrôler si le véhicule est en règle vis-à-vis des syndicats et des taxes à payer pour exercer sur la ligne. Il reste moins regardant sur les autres aspects (visite technique, autorisation etc.)

Figure 8 : la régulation syndicale dans les gares routières urbaines



Source : de l'auteur selon le schéma adapté Marie Richard Zouhoula Bi (2010) p.7)

1.3.1- Création des gares routières urbaines

L'autorité de l'Etat se faisant discrète, la création des gares et des lignes relève des syndicats et des transporteurs. Ces gares sont toujours créées dans des lieux où les mouvements de personnes sont intenses. Des jeunes (le plus souvent désœuvrés) sont mis à contribution par les chauffeurs pour observer les endroits de regroupement de potentiels usagers qui attendent les véhicules de transport pour se rendre dans une autre commune ou dans un quartier éloigné de la même commune. Ces derniers parviennent rapidement à créer une ligne au fur et à mesure que les usagers fréquentent l'endroit et que les chauffeurs y trouvent leur compte moyennant des prélèvements (100 FCFA ou 200 FCFA de droit de chargement). Avec le temps, plusieurs lignes peuvent émerger et ainsi on arrive à la création d'une gare informelle. Lorsque les autorités communales constatent la création d'une nouvelle gare ou d'une nouvelle ligne, les syndicats rentrent en contact avec celles-ci pour des "arrangements mutuels".

Chaque gare marque le territoire de pouvoir d'un groupe de syndicats qui impose son autorité à ce lieu. Le premier élément permettant de comprendre l'accroissement des activités dans une gare informelle est l'apparition des vendeurs ambulants et des tabliers (cigarettes, journaux etc.). La croissance des flux passagers aidant, ces espaces publics, transformés en gares informelles, suscitent rapidement l'implantation de plusieurs commerces et autres activités liées aux transports dans le voisinage (de petits ateliers de mécaniciens, ventes de pièces détachées etc.) devenant ainsi selon l'expression de Steck (2007), « *des lieux d'urbanité* »¹¹⁸. Ces lieux, apparemment ouverts, deviennent en réalité des espaces publics privatisés de la ville et plus les flux de passagers s'intensifient, plus ces commerces se diversifient et participent à la structuration du périmètre de ces gares. Il en résulte deux types de gares:(Zouhoula Bi 2010).

a- La « gare rue »

Les commerces s'installent sur les trottoirs le long des véhicules en stationnement moyennant le paiement de tickets émis par les responsables de ces gares. Le passage piéton devient un lieu de marché où finalement les piétons partagent la chaussée avec les automobilistes. Il y a des encombrements qui apparaissent dans ces lieux suivis d'embouteillages. Ce type de gare est omniprésent dans presque toutes les communes du district d'Abidjan. Les responsables municipaux tolèrent ces installations pour la double

¹¹⁸ Steck J.-F., *La rue africaine, territoire de l'informel ?*, Flux 2006-2007/4-1, N° 66/67, p. 73-86.

raison d'accroître les recettes communales et de favoriser le paiement régulier de la carte de stationnement.

b- La « gare accotement »

La gare est située sur un terrain avec une certaine profondeur permettant aux véhicules de stationner au centre. Les commerçants s'y installent avec des structures rigides, soit avec l'accord de la municipalité, soit avec l'intervention des syndicats autoproclamés gestionnaires de ces lieux moyennant des loyers.

L'espace public étant un lieu ouvert où les droits d'usage de tout le monde sont garantis par la puissance publique, ces droits se trouvent restreints voire confisqués dès la création de la gare et l'implémentation de la gestion syndicale. Ces organisations syndicales disent être dans une entente avec les communes pour mettre en place leur régulation basée sur le paiement des droits (exploitation et entretien). Ces gares deviennent ainsi des lieux d'enjeux pécuniaires énormes car elles se transforment en des espaces de taxation. Dans le contexte ivoirien où la régulation publique est en conflit avec elle-même, la gare informelle prolifère dans toutes les communes.

1.3.2- Gares routières urbaines : terrain d'enjeux pécuniaires

Dans chaque gare informelle, on dénombre des regroupements syndicaux comprenant des syndicats de chauffeurs et des syndicats de transporteurs. Les syndicats de transporteur jouent le rôle de la régulation professionnelle par l'affectation des lignes aux différents véhicules. Les syndicats de chauffeurs protègent les chauffeurs, instaurent l'ordre et la sécurité dans leurs activités. Pendant plusieurs années, seuls deux syndicats portaient les revendications de la corporation sur toute l'étendue du territoire : le syndicat national des voyageurs et des transporteurs de marchandises de Côte d'Ivoire (SNVTM-CI) et le syndicat des transporteurs terrestres de Côte d'Ivoire (SNTT-CI). Aujourd'hui, ils prolifèrent dans toutes les gares et leur nombre exact reste inconnu. Selon le ministre des transports, ils étaient 350 inscrits dans les fichiers du ministère¹¹⁹. Il y a plusieurs groupements qui prétendent être des syndicats reconnus par les autorités. Mais, il est difficile dans la pratique de contester leur légitimité tant la violence dans le secteur constitue une force de dissuasion. Ainsi, les syndicats légaux sont-ils victimes de la déperdition de légitimité à cause des syndicats fictifs

¹¹⁹ Déclaration du ministre ivoirien des transports, Invité de la rédaction de l'Intelligent d'Abidjan, le lundi 31 octobre 2011

et des faux syndicats qui émergent. Dans la pratique, les nouveaux syndicats se réfèrent à des recours légaux (ordonnance du juge, détachement de policiers et de gendarmes, etc.) pour commencer leurs activités, en faisant jouer des connexions au sein des administrations publiques. Cette course entre les syndicats pour le contrôle des gares se fait avec une montée de la violence car, l'enjeu est d'avoir la main mise sur la manne financière générée par l'ensemble des activités lucratives au sein de ces gares.

Contrairement aux coutumes syndicales, l'adhésion à la corporation des transporteurs n'est pas volontaire. La qualité de chauffeur confère automatiquement le statut de syndiqué. Or, normalement, il revient au chauffeur de décider à quel syndicat il veut adhérer. Ainsi, tous les syndicats, une fois en possession des agréments officiels, peuvent-ils revendiquer l'adhésion de tous les professionnels comme en témoignent les propos recueillis d'un chauffeur de taxi de la gare routière d'Adjamé¹²⁰. « *Moi, je n'ai jamais revendiqué mon adhésion à un syndicat, mais chaque fois, ils se présentent à nous en tant que représentants syndicaux et on est obligé de payer leurs tickets pour ne pas avoir d'ennui toute la journée* ». Selon les estimations, ce sont environ 22 000 professionnels qui sont adhérents¹²¹ de gré ou de force à ces organisations. Les responsables syndicaux utilisent donc « *la stratégie de la peur* » pour dissuader tout dissident à leur autorité comme l'attestent encore un autre responsable de la ligne Yopougon lavage- plateau : « *le nouvel arrivant doit absolument démontrer sa capacité de nuisance c'est-à-dire qu'il doit faire peur* ». En fait, les syndicats qui se regroupent en fédérations et en collectifs se créent au gré des frustrations subies ou à la suite des désaccords avec d'autres groupes.

Cette situation crée également des conflits permanents entre leaders syndicaux pour le contrôle du secteur. Les affrontements physiques deviennent inévitables et il s'en suit fréquemment mort d'homme à chaque installation d'un nouveau syndicat. L'issue de ces conflits marque la capacité ou l'incapacité de l'entrant à s'imposer et à bénéficier des ressources dans les gares qu'il contrôle. Pour maintenir la domination, la plupart de ces syndicats préfèrent se constituer un véritable gang armé (d'armes blanches). « *Les syndicats engrangent beaucoup de liquidités par jour. La manipulation de l'argent et le gain facile attirent la convoitise et créent donc une atmosphère de terreur car chacun veut marquer son*

¹²⁰ conversation réalisée à Adjamé renault , juillet 2010

¹²¹ Les chiffres de la Coordination nationale des gares routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI) : 10 000 chauffeurs de taxis collectifs ou *woro-woro* et 12 000 chauffeurs de minicars ou *gbaka*, en 2009. Ces chiffres sont aussi difficilement vérifiables.

territoire par la dissuasion de l'autre camp ». Témoigne un responsable syndicale de la gare d'Abobo. Ils disposent donc des bras armés nommés « *Gnambolos*¹²² » qui mènent la lutte sur le terrain et qui entretiennent un rapport de force avec les chauffeurs. Ces *Gnambolos* peuvent immobiliser un véhicule sur la chaussée durant plusieurs minutes, créant des embouteillages parfois¹²³ pour faire plier un chauffeur récalcitrant. Ce dernier s'expose le plus souvent à un passage à tabac voire le saccage pur et simple du véhicule s'il refuse de s'acquitter des taxes qui sont imposées par les syndicats.

1.3.3- Prélèvement des taxes et droits syndicaux :

En s'érigant en instances parallèle de régulation, ces corporations perçoivent des taxes syndicales aux points de chargements des véhicules et sur toutes les lignes et pour prendre le contrôle de la gestion des transports informels, les syndicats instaurent deux taxes :

- Le droit d'autorisation
- Les redevances d'exploitation.

La première taxe, payable avant l'entrée dans l'activité fait l'objet d'un consensus entre les syndicats avec un montant variable d'une commune à l'autre et en fonction de la rentabilité de la ligne. La seconde taxe, perçue quotidiennement, est la raison principale de la multiplication des syndicats dans les transports urbains d'Abidjan. D'un montant compris entre 100 et 1000 FCFA¹²⁴, le ticket de syndicat est une taxe fixe dont le chauffeur de minibus ou de taxi intercommunal doit s'acquitter pour la journée en une seule fois chez tous les syndicats présents dans les têtes de lignes. La taxe de chargement compris entre 50 et 400 FCFA¹²⁵ est liée à la capacité du véhicule et au chargement de passagers dans une tête de ligne (selon des responsables syndicaux, ce sont quotidiennement 5 millions de francs, soit 2,8 milliards de francs FCFA annuels, qui sont ainsi engrangés¹²⁶).

« C'est de l'argent de la mafia, car, il est prélevé en toute illégalité et on est obligé de le payer à des gens qui n'ont même pas un seul véhicule de transport. J'aurais préféré que

¹²² « *Gnambolo* » veut dire « *ma main* » en langue malinké, il désigne des groupes de jeunes payés par les leaders syndicaux pour « régler le compte » d'un adversaire.

¹²³ Une bagarre rangée avait éclaté entre syndicalistes à *Adjamé* le 17 août 2011 où plusieurs blessés à la machette ont été enregistrés.

¹²⁴ Ces montants varient d'une commune à l'autre et d'une gare à l'autre

¹²⁵ Ces montants varient d'une commune à l'autre et d'une gare à l'autre

¹²⁶ Comme les autres chiffres, nous nous contentons des estimations de ceux qui les donnent, c'est-à-dire les acteurs sur le terrain bien qu'il soit difficile de les vérifier.

cela revient à la mairie plutôt qu'à des loubards », s'exclame un chauffeur de la gare *Youpougon Lavage*¹²⁷.

Les fonds générés par les taxes sur l'activité sont répartis entre les syndicats impliqués dans la gestion des gares. Toutefois, il est difficile de savoir à quoi ces fonds servent dans la réalité¹²⁸. Dans ce système, il n'y a aucune règle formelle établie en matière de fixation des taxes et des droits syndicaux.

Comme la structure hiérarchique le montre, le responsable syndical d'une gare qui fait office d'autorité, impose au chef de ligne, une recette quotidienne à verser. Quitte à ce dernier de trouver la somme demandée et un supplément qui représentera son propre revenu quotidien, sinon, il se fait remplacer par une autre personne le lendemain. Et le chef de ligne à son tour, impose ses recettes aux billeteurs et à tous les autres qui sont sous ses ordres : « *Le chef syndical d'une gare centrale donne ordre au chef de gare en lui disant: je veux que vous versez 25 000FCFA/jour/ site. Si tu peux gagner plus, tu gardes la différence avec tes éléments, si tu ne gagnes rien aussi, c'est ton problème. Et si je ne vois pas mes 25 000 FCFA, tu n'as plus ta place parmi nous le lendemain!* » Tels sont les propos que nous tiennent un responsable de ligne à la gare informelle à *Yopougon Lavage*. Ainsi, le montant de la recette quotidienne n'est pas négociable. Cette manière de donner les ordres met la pression à tous les niveaux hiérarchiques de la régulation syndicale, ce qui justifie en partie, les comportements assez violents dans les rapports entre les acteurs.

1.4- Les compromis avec les collectivités locales dans la régulation syndicale

Le contrôle de telles gares échappe presque totalement aux autorités municipales. La mairie n'arrive pas à contrôler l'activité commerciale qui s'y développe. Elle laisse finalement en partie la gestion des trottoirs de la gare à ses propres utilisateurs, se contentant de prélever chaque jour des taxes par l'entremise d'un collecteur qui marque sa présence. Ce dernier intervient parfois pour gérer des conflits entre ces usagers un peu particuliers du domaine public, voire pour proposer de nouveaux emplacements quand on le lui demande. Son influence est de toute façon limitée face au pouvoir qu'ont, sur les trottoirs, les syndicats de transporteurs. Cette absence de politique et de présence municipale se traduit par une totale absence de régulation au sein des limites de ce territoire. Dans ce contexte, l'espace urbain semble être découpé en petits territoires que la décentralisation renforce dans leur existence

¹²⁷ Conversation avec un chauffeur de *woro woro* en octobre 2010

¹²⁸ D'après les témoignages, ils sont directement reversés aux responsables pour leurs propres comptes

(Steck 2004). A Abidjan, les accords qui lient syndicats de transporteurs et mairies ne sont pas plus transparents. Les sites de chargement et de déchargement des voyageurs sont ainsi installés dans les périmètres communaux au gré des ententes avec les professionnels devenus omnipotents. Parfois, avec l'accord des mairies qui voient là un moyen de régler à moindres frais le problème d'un quartier, certains trottoirs et esplanades où attendent des taxis sont placés sous le contrôle de jeunes qui instaurent une sorte de racket qui ne dit pas son nom.

Le processus de décentralisation avec la mise en place des dix communes de la ville d'Abidjan a posé des limites entre les espaces qui relèvent de l'une ou de l'autre autorité provoquant 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. 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 démunie à la vie active, de l'aider à quitter le domaine improductif, à se procurer des revenus propres.

On note par cette tolérance des élus locaux qu'ils ont des 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 les autres documents délivrés par les mairies¹²⁹. 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. Cette tolérance des élus locaux

¹²⁹ La recherche de ressources financières explique la souplesse des mairies dans le traitement des dossiers, Tout individu, propriétaire d'un véhicule peut obtenir une autorisation de transport, sous réserve de remplir les conditions requises : Résider dans la commune, avoir effectué la visite technique, contracter une assurance transport 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.

peut se justifier par des calculs politiques qui tiennent compte des échéances électorales (Touré 1985). 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. Avec la prolifération de syndicats et les conflits récurrents, un système de rotation a été adopté et accorde aux deux groupes de syndicats (transporteurs et chauffeurs) un jour de prélèvement par semaine dans toutes les gares informelles. Toutefois, malgré cet accord, les syndicats se lancent fréquemment dans des bagarres sanglantes qui peuvent durer plusieurs jours jusqu'à ce que l'un deux s'impose finalement pour empêcher le ou les groupes concurrents d'exercer dans la gare. Afin d'éviter la survenue de telles situations, les communes prennent, en conséquence, des arrêtés déterminant les syndicats autorisés à exercer sur les périmètres communaux. Dans ce cas, tous les syndicats font jouer leurs relations d'avec des officiels pour se faire accréditer. Le problème de la corruption, si peu abordé et si difficilement abordable, est ici au cœur de ces conflits territoriaux (Blundo, 2001).

2- Les transactions entre propriétaires et chauffeurs

2.1- Relation de travail

Dans le domaine des transports artisanaux, les acteurs ne suivent aucune réglementation du code du travail et aucune règle formelle ne régit les rapports de travail entre employé et employeur¹³⁰. La quasi totalité des contrats liant chauffeurs et propriétaires est un contrat oral et il n'existe aucune forme de prise en charge telle que la sécurité sociale. Ce contrat oral suppose une relation de confiance entre propriétaire et chauffeur mais il soumet ce dernier à la merci du premier qui ne se prive pas d'ailleurs de le licencier à la moindre incompréhension. Cette réalité laisse présager une atmosphère d'insécurité en termes d'emploi, une instabilité dans les rapports de travail et la méfiance entre ces deux acteurs au contrat qui visent des objectifs différents. Pour le chauffeur, il s'agit de trouver une activité génératrice de revenu qui lui permettra de subvenir à ces besoins, sortir du chômage et l'oisiveté. Par contre, le propriétaire a pour objectif primordial de tirer un profit maximum de la mise en circulation de son véhicule.

¹³⁰ Les propriétaires sont nommés « *Djoulatchè* » : qui est un thème malinké signifiant dans le jargon, «commerçant ». Cette expression provient de deux termes à savoir « Dioula » qui signifie commerçant et « *tchè* » qui désigne l'homme.

Dans leurs rapports sociaux, les principes et les clauses implicites ont été établis d'un commun accord, mais le plus souvent, c'est le point de vue imposé par le propriétaire du véhicule qui prime et le chauffeur n'est que l'exécutant. Il s'agit d'une véritable relation d'agence où seul le droit de propriété s'exprime. Le chauffeur (qui est ici l'agent) n'est que l'expression de la volonté du propriétaire (le principal) et le contrat ou les mécanismes d'incitation et de contrôle ne sont là que pour veiller à ce que son dévouement à la cause du propriétaire soit entier. Le chauffeur est considéré comme un agent opportuniste qui est susceptible de s'approprier de manière discrétionnaire les recettes du véhicule. Dans cette relation d'agence, la priorité pour le propriétaire appelé « patron » est plutôt son gain personnel, représenté par la manne financière que constitue la recette journalière qui est avant tout destinée aux dépenses de la famille et à l'épargne personnelle. Les considérations humaines sont moins présentes dans cette relation (à moins que le chauffeur ne soit un proche issu du cercle familial). Ce comportement supposé opportuniste du chauffeur et la divergence d'intérêts avec son employeur qui en résultent ne constitue pas certainement la seule condition pour voir naître une relation d'agence.

La seconde condition concerne l'existence d'une situation d'asymétrie informationnelle. Tout conflit, pour être avéré, implique une observabilité imparfaite des efforts de l'agent. Ainsi, le chauffeur est le seul à maîtriser les flux de liquidité générés par l'activité, il est également le seul à connaître le niveau des charges liées à l'exploitation du véhicule. L'asymétrie d'informations et les intérêts divergents du principal et de l'agent confèrent dans bien des cas, un avantage au chauffeur qui, en plus d'imposer son agenda propre, peut cacher au propriétaire certaines informations (par exemple certaines caractéristiques de la voiture comme les pannes à réparer). L'incertitude entourant la capacité du chauffeur à produire les résultats voulus par le propriétaire conduit ce dernier à adopter un comportement de défiance à l'égard du premier.

En effet, en absence de tout contrat formel établi, les objectifs de rentabilité sont fixés oralement sans aucune base de calcul et sans aucune étude de marché préalable. Donc, le chauffeur qui a une bonne maîtrise du terrain est le seul finalement à savoir ce que le véhicule rapporte chaque jour et ce qu'il a coûté en terme de dépense. Cette asymétrie d'information est à son avantage pour se procurer des revenus supplémentaires plus importants (ces revenus parallèles du chauffeur représentent plus de 80% de son salaire¹³¹). En outre, un point

¹³¹ cf. chapitre 3 paragraphe 2.7.3

important à soulever dans cette relation d'agence, le propriétaire qui n'est pas transporteur de profession, dispose d'autres sources de revenus tirées de son activité professionnelle ou d'autres investissements. Tandis que la quasi totalité de celle du chauffeur est dépendante de l'évolution des recettes. Dans ces conditions, le chauffeur éprouve une aversion au risque plus importante que son employeur.

2.2- Les sources de conflit dans la relation de travail

Les conflits sont exacerbés par les comportements de défiances l'un envers l'autre, et le mépris du propriétaire envers le chauffeur.

En résumé, les principales sources de conflits sont les suivantes :

- les irrégularités dans le versement de la recette journalière de la part du chauffeur
- le manque d'entretien du matériel de transport de la part des deux protagonistes (les petites réparations à la charge du chauffeur, les grosses réparations à la charge du propriétaire)
- le propriétaire ne consentant pas à mettre à jour le véhicule vis-à-vis de l'administration, cela amène le chauffeur à déboursier plus d'argent pour soudoyer les forces de l'ordre,
- l'absence de contrat formel de travail qui justifie le statut précaire du chauffeur et l'expose au licenciement.

Les conflits naissent d'un manquement par l'une des parties au contrat à ses engagements et le respect de ces principes demeure la condition sine qua non pour la pérennité de la relation. Ainsi donc, les violations des accords tacites liés à la recette journalière et à l'entretien des véhicules sont-elles responsables des rapports conflictuels entre ces deux acteurs.

En effet lorsque la totalité de la somme fixée comme recette n'a pu être réunie par le chauffeur et que cela se reproduit fréquemment, le « patron » n'hésite pas à procéder à un changement de chauffeur. Dans ce cas, il lui retire sans préavis le véhicule et le remet à un autre qui est censé faire mieux. La pression exercée par le propriétaire pour la réalisation des objectifs visés (niveau de recettes journalières) a aussi des conséquences dommageables sur l'état du véhicule puisque le chauffeur est amené à en faire une surexploitation dans un état mécanique déplorable, ce qui accélère le taux d'usure des pièces.

Outre la recette journalière qui peut être source de discorde, il faut noter également l'état du véhicule et son entretien. Les petites pannes mécaniques étant à la charge du chauffeur, celui-ci ne consent pas toujours à réparer ces pannes, qui au fil du temps, s'accumulent et deviennent une source de gros dégâts qui immobilisent le véhicule et nécessitent une grosse réparation à la charge du propriétaire. Cette situation amène souvent le « patron » à rompre la relation de travail. Il procède soit à la vente du véhicule ou le confie généralement à un autre chauffeur beaucoup plus conscient quant à son entretien. Mais à analyser la situation de cette manière, on pourrait croire que le chauffeur serait le seul responsable de la dégradation de son outil de travail. Le propriétaire a bien évidemment sa part de responsabilité dans cette négligence à entretenir le véhicule. Lorsqu'il s'agit de dépenser de l'argent pour la réparation du véhicule. Ils adoptent un langage courant dans le milieu du transport informel à l'endroit des chauffeurs à savoir : « *faut te débrouiller* ». Le chauffeur devra donc faire face à de nouvelles charges qui n'étaient pas prévues au départ. Ce manque de responsabilité entraîne souvent des accidents de circulation aux conséquences désastreuses. Ces difficiles conditions de travail poussent certains chauffeurs à interrompre le travail et à chercher un véhicule en meilleur état avec un autre employeur.

3- Transactions entre les forces de l'ordre et les opérateurs artisanaux : la pratique de la corruption

3.1- La corruption en Côte d'Ivoire

La question de la pauvreté intervient de façon récurrente dans l'analyse de la corruption puisque cette dernière est considérée le plus souvent comme un facteur de pauvreté. Mais la corruption peut être perçue de différentes manières. De nombreux travaux de recherche effectués par des auteurs et même des organismes internationaux ont tenté de donner une approche et une définition de la notion de corruption (Blundo & Olivier de Sardan, 2007 ; Olivier de Sardan, 1996 ; Médard, 2004 ; Transparency International, 2002). Dans son analyse, Jean-Pierre Olivier de Sardan parle de « *complexe de la corruption* », quand il définit celle-ci comme « *un ensemble de pratiques illicites liées à des fonctions étatiques ou bureaucratiques, en contradiction avec l'éthique officielle du "bien public" ou du "service public" dont le but est de permettre des formes illégales d'enrichissement, d'user et d'abuser de l'effet de position de pouvoir* » (Olivier de Sardan, 1996)

La Côte d'Ivoire, comme la plupart des pays d'Afrique subsaharienne est considérée comme un pays où la bonne gouvernance fait défaut et dont la corruption est devenue un

phénomène banal comme en atteste les différents indicateurs de la perception de la corruption¹³². Cette situation est un frein à la satisfaction des besoins des populations (Klitgaard, MacLean-Abaroa & Lindsay, 2002). Au-delà des enjeux financiers liés à des détournements de deniers publics, la corruption dans ses différents aspects, soulève de nombreux problèmes qui ne sauraient être analysés et compris sans prendre en compte les facteurs motivants de cette pratique et la façon dont les acteurs perçoivent ce phénomène (Dolumbia T. 2010)¹³³. Une étude menée par le PNUD Côte d'Ivoire a établi la responsabilité des forces de l'ordre dans la généralisation de la corruption par des manœuvres d'extorsion d'argent aux usagers ou aux chauffeurs des transports en commun (PNUD Côte d'Ivoire, 2004). Les transporteurs imputent justement les hausses constantes des coûts des services de transport de personnes et des marchandises aux pratiques de racket des forces de l'ordre et qui sont en partie responsable de cette inflation artificielle des prix sur les denrées alimentaires. Cela indique bien qu'il ne s'agit pas de cas isolé, mais un phénomène de société qui porte atteinte au pouvoir d'achat des populations.

3.2- Le manque de transparence et la culture de l'impunité dans la gestion publique

La transparence et l'égalité des traitements s'arrêtent là où les réseaux de recommandations s'activent et à ce niveau, le clientélisme constitue la première dimension. Dans les établissements publics, on donne toujours la priorité aux personnes recommandées qui se voient rapidement servies. Le résultat étant que, face à un problème à régler, on ne cherche plus à prendre connaissance de la procédure à suivre, mais à savoir qui peut-on aller voir pour « être pistonné ». Le citoyen anonyme, se voit mal traité sans pouvoir tenir les institutions de l'État ou leurs représentants, les fonctionnaires, comptables de leurs actions.

Dans ces conditions, il se voit dans l'obligation de recourir à la corruption, s'il en a les moyens financiers nécessaires. Alors que l'éthique professionnel, les principes fondamentaux du service public appellent aux valeurs de neutralité professionnelle, de transparence, d'égalité de traitement et de respect, le monde bureaucratique semble, au contraire, se fonder sur les privilèges et le clientélisme. Ce concept de « *clientélisme* » a le mérite de rendre

¹³² La Côte d'Ivoire est 130e sur 176 dans le classement mondial sur la publication de l'indice de perception de la corruption (IPC) 2012 (site de Transparency International). Elle occupait la 154e place en 2011, établie par l'ONG anti-corruption. Le rapport IPC révèle que le pays demeure toujours un Etat corrompu avec une notation de -1.146249049. C'est une notation largement en deçà de la norme qui est 5.

¹³³ Tiémoko DOUMBIA (2010) : corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire : URL : <http://sociologies.revues.org/3133>

compte d'une grande partie des phénomènes de solidarité, de patronage, de liens d'affiliation, de préférence partisane, que l'on rencontre quotidiennement à tous les niveaux des administrations, dans les nominations, les affectations, les promotions. La banalisation des pratiques observées, leur enracinement dans le service public, leur enchâssement dans des logiques sociales qui concourent à les légitimer conduisent sans doute à un cercle vicieux. Dans ce contexte, pour l'usager de l'administration, la corruption est souvent un mode de gestion et de dépassement de l'incertitude, mais, en même temps, elle concourt à augmenter cette incertitude. L'incertitude, nous l'avons vu, découle de l'opacité des règles adoptées par les services administratifs et de la possibilité de les manipuler sans cesse, de l'ambivalence dans les relations avec le public, qui est tantôt maltraité, tantôt choyé (selon son statut social ou politique, son potentiel corruptif, sa proximité avec le fonctionnaire) de l'interventionnisme des réseaux politiques et/ou religieux, qui peuvent influencer sur des décisions de justice, attribuer des marchés en dehors de tout critère de concurrence.

3.3- Le double langage

Dans le fonctionnement des organisations, notamment de l'administration publique, nous avons deux mondes qui se côtoient :

D'un côté, il y a le langage officiel pour l'extérieur et pour les rituels politiques nationaux, celui d'un État souverain, fondé sur la base d'un modèle légal et d'un idéal bureaucratique de type occidental (nous admettons que ce modèle n'est pas tout à fait parfait, mais il reste une référence), de l'autre, il y a le langage quotidien, celui des « *arrangements* », celui des faveurs, des intrigues et des tractations. D'un côté, il y a les normes publiques, celles de l'appareil institutionnel et juridique, celles des procédures administratives et comptables ; de l'autre, il y a les normes pratiques, les usages établis, les codes informels, les cultures professionnelles locales etc. Face aux bailleurs de fonds, aux institutions internationales, mais aussi dans les circonstances officielles et publiques, on utilise le langage de l'État moderne universel. On a ainsi une « *langue de bois* » où coexistent harmonieusement « démocratie », « transparence », « société civile », « développement durable », « droits de l'homme », « participation des populations », « sens de la responsabilité », « lutte contre la pauvreté », etc. Dans les interactions quotidiennes, c'est un tout autre univers sémantique qui se déploie, celui des expressions usuelles, de la dérision, de la familiarité, de la connivence, de la complicité, etc. Ces deux univers sémantiques cohabitent, mais restent relativement séparés : à chacun ses situations et ses interlocuteurs. Face à ce sentiment de précarité, la défense consiste pour

l'usager à s'assurer des protecteurs, des guides dans les méandres de la bureaucratie, des intermédiaires qui se chargeront d'intercéder pour lui. Parfois, on profitera de parents, d'amis, de connaissances, de liens de clientèle et de dépendance. Parfois encore il faudra acheter la protection. Le fait que la grande majorité pense qu'il faut se protéger des dysfonctionnements des services publics par la corruption conduit donc les citoyens à la pratiquer au quotidien. Ainsi les pratiques corruptives se généralisent-elles et se banalisent-elles, augmentant encore les dysfonctionnements, les incertitudes quant à l'issue des démarches administratives. Si la corruption est partout, il faut, pour s'en protéger, la pratiquer à titre préventif et ceci est une preuve de plus de l'enracinement du cercle vicieux de la corruption dans le quotidien des citoyens.

Certes les actes de corruption ne sont pas une spécificité africaine dans la mesure où ils se retrouvent plus ou moins partout. La perception de commissions indues, les faveurs et le piston, la pluralité des normes constituent des facteurs qui accentuent le phénomène. Ce sont l'ampleur et la généralisation de ces traits qui sont particulièrement importantes aux pays africains et donc à la Côte d'Ivoire. Ces traits caractéristiques dessinent les contours de «*petite corruption*» qui est très loin d'avoir la même extension de la «*grande corruption*». Certes, grande et petite corruption forment un continuum. Mais la petite corruption s'alimente de la grande et la prend parfois comme exemple ou comme légitimation (lorsqu'on évoque le caractère illégal de la corruption à un citoyen, sa réponse est de dire que son geste est très modeste et insignifiant au regard de ce que pratiquent ceux qui ont l'autorité).

3.4- Les mécanismes de mise en œuvre de la corruption entre forces de l'ordre et chauffeurs

3.4.1- les motivations

Les pratiques de la corruption sont devenues banales dans le secteur des transports urbain. Mais pour en arriver là, il semble qu'il y a eu des compromis entre les parties impliquées sur des montants à échanger à la suite de négociations. On est dans un système où des lobbies se construisent en vue de mieux négocier les intérêts du groupe auxquels ils appartiennent (Olivier de Sardan, 2000 ; Klitgaard, 2002). Du fait qu'il existe des accords entre les parties, cela permet au système de se pérenniser sans qu'aucune d'elles n'ait à s'inquiéter d'une quelconque rupture du pacte tant que les clauses sont respectées. Ces accords trouvent leur justification dans des considérations sociales et économiques. Les actes

de corruption d'avec les forces de l'ordre se font par l'entreprise des chauffeurs de taxi ou par l'apprenti de minibus à travers des gestes bien codés d'échanges monétaires.

En effet, à chaque barrage, l'apprenti descend avec les pièces du véhicule dans lesquels il glisse un billet de banque (500 FCFA)¹³⁴ avant de les remettre au policier. Pour les taxis intercommunaux, le montant versé dépend des lignes, il peut varier de 200 FCFA à plus de 500 FCFA. Ce dernier en retour, jette un coup d'œil rapide sur les papiers, juste le temps de récupérer le billet et de laisser l'apprenti rejoindre le chauffeur. Ici, il n'y a pas de contrôle véritable sur la régularité des documents du véhicule. Ce qui importe, c'est l'argent versé et la rapidité de la transaction. Pour qu'il en soit ainsi, les policiers et les transporteurs ont dû discuter sur le montant à payer par véhicule à chaque barrage. « *Nous discutons avec eux sur les moments que les chauffeurs doivent payer à chaque barrage pour éviter les discussions et les accrochages. Nous sommes pressés pour ramasser les clients donc, on ne peut pas perdre le temps avec eux pour négocier quoique ce soit* »¹³⁵.

Pour nous, il y a matière à comprendre les fondements sociaux de telles complicités manifestes entre contrôleurs et contrôlés. Chacun trouve une raison valable (légitime ou illégitime) de leurs actions et semble l'assumer en toute impunité. En effet, la pratique de la corruption permet aux opérateurs de mettre les véhicules en circulation sans se mettre à jour des taxes. Par conséquent, ils sont obligés de solliciter la « compréhension » ou « l'aide » de la police selon leur propre terme et n'assimilent pas leurs gestes à des actes de corruption.

Ces chauffeurs estiment que les charges liées à la mise en état de leurs véhicules sont très importantes, notamment la visite technique qui exige que le propriétaire du véhicule puisse réparer toutes les défaillances mécaniques. Des études menées par le CIRES ont confirmé que sur sept types de documents à régulariser, la visite technique et la patente sont justement celles qui font le plus défaut (CIRES, 2006). Les propriétaires font donc prévaloir des problèmes liés aux coûts de mise en circulation du véhicule de transport, en d'autres termes, à l'ensemble de la fiscalité relative aux transports urbains, aux contraintes administratives pour obtenir l'autorisation d'exercer. Ils déplorent la pratique de la corruption sans pour autant souhaiter sa suppression dans la mesure où selon eux, en dépit des efforts qu'ils pourraient consentir pour être en règle, ils seront toujours amenés à payer de l'argent aux policiers (Bado, 2004). Ainsi, la corruption est un mal nécessaire et elle est soutenue par

¹³⁴ Le montant de 500 FCFA est le plus fréquent, il peut être moins ou plus, tout dépend de l'accord passé entre syndicats et forces de l'ordre.

¹³⁵ Témoignage l'un des chauffeurs de minibus de la ligne Yopougon siporex – Adjamé.

bon nombre d'en eux. Mais au-delà de cette réalité, leur attitude recouvre un autre intérêt. Dans l'exécution de leurs tâches, ils profitent des « échanges » effectués avec les policiers pour s'arroger illicitement une part des recettes des véhicules sous prétexte d'avoir verser celles-ci aux forces de l'ordre, des sommes nettement au-dessus à leurs salaires de base.

3.4.2- La solidarité dans la corruption

Au niveau du transport routier, le phénomène peut être qualifié de pacte entre les policiers et les transporteurs. Et ce binôme policier/transporteur considère que la corruption est un acte de solidarité et de survie (Dolumbia T, *op.cit*). D'une part, les policiers soutiennent qu'ils mènent ces actes pour aider les transporteurs qui ne sont pas souvent en règle à maintenir leurs activités et à continuer de travailler. C'est donc un appui pour, pensent-ils, éviter que les activités de ces personnes soient mises en mal par une amende ou une mise en fourrière du véhicule ou du camion. Ils appuient leurs arguments par un proverbe très populaire pour vanter les mérites de la solidarité, à savoir que « *ce sont les deux mains qui se lavent* ».

Par ailleurs, les transporteurs estiment que les forces de l'ordre sont leurs « partenaires » et qu'il faut leur venir en aide par la remise « *du prix de la cigarette* »¹³⁶. C'est donc pour eux un acte d'entraide et de générosité mutuelle. Cette pratique de solidarité tire son origine dans la tradition. Les sociétés africaines ont été caractérisées par une économie collectiviste où les biens étaient la propriété de la famille, ou encore les biens du roi se confondaient avec ceux du royaume (Loukjou, 1984 ; Olivier de Sardan, 2000). Dans l'esprit des chauffeurs, apprentis ou convoyeurs, le policier ou le gendarme est un « *chef* », un « *patron* ». D'ailleurs, l'expression qu'ils utilisent pour s'adresser à eux est celle de « *chef* ». Il est donc normal pour les transporteurs d'être généreux et de faire de petits cadeaux au chef qui en retour est sensé les protéger. La solidarité pourrait s'expliquer aussi par d'autres facteurs liés à la situation sociale des policiers en particulier, lorsqu'on sait que ces derniers travaillent dans des conditions assez difficiles et avec peu de moyens, mais aussi qu'ils sont redevables envers familles, amis, proches qui leurs ont apportés soutiens matériels et financiers à un moment donné de la vie (durant les études, dans la recherche d'emplois, etc.).

Ainsi l'agent de police qui démarre sa carrière est submergé par deux choses : la dette financière qu'il a contractée auprès de parents et amis et la dette morale qui est caractérisée par la reconnaissance envers tous ceux qui l'ont aidé. Dès lors, il est obligé non seulement de

¹³⁶ Expression employée par les parties prenantes à l'acte de corruption.

racketter pour rembourser ses dettes (CIREs, 2006) mais être indulgent lorsqu'un parent le sollicitera en cas d'infraction. Le policier qui a conscience qu'un parent ou un ami peut faire fléchir sa position, préfère bénéficier du « *prix de la cigarette* » de la part des transporteurs, plutôt que d'être obligé de les libérer sans contrepartie. La générosité envers les amis ou parents, les actes de reconnaissances, le refus de se faire taxer d'ingrat ou être rejeté par la communauté à laquelle on appartient, obligent le policier à être plus souple et à ne pas appliquer la loi comme il se doit. Il y a donc une pression de la collectivité sur l'individu de sorte que ce n'est plus lui qui décide conformément à son employeur qu'est l'État, mais plutôt par rapport à son environnement. La force qu'exerce le milieu dans lequel évoluent les transporteurs et les policiers amène à poser la question du respect des réglementations et lois par les parties (Dolumbia *op cit.*). Dans le même temps, chaque partie trouve normal que l'acte qu'elle pose ait une utilité sociale puisque toute la société utilise cette pratique, et que chacun y trouve son compte. Nous sommes dans une situation de déviance où les normes qui régissent le fonctionnement des institutions ne constituent plus la référence.

Une certaine solidarité s'exprime par la corruption et cela est accepté comme tel par les parties. Le propriétaire, le chauffeur de minibus ou de taxi qui, pour contourner la réglementation sur les conditions de mise en circulation de leur véhicule de transport remettent de l'argent aux policiers pour rester en activité savent qu'ils violent la loi. La réalité qui en découle, ce sont les retombées socio-économiques de cette pratique sur le bien-être financier de ces personnes. Ici, la corruption est considérée comme un moyen d'améliorer, voire de créer un cadre permettant aux acteurs de cette pratique pour sauver leur emploi, ou encore pour lutter contre leur situation socio-économique précaire (Dommel, 2003).

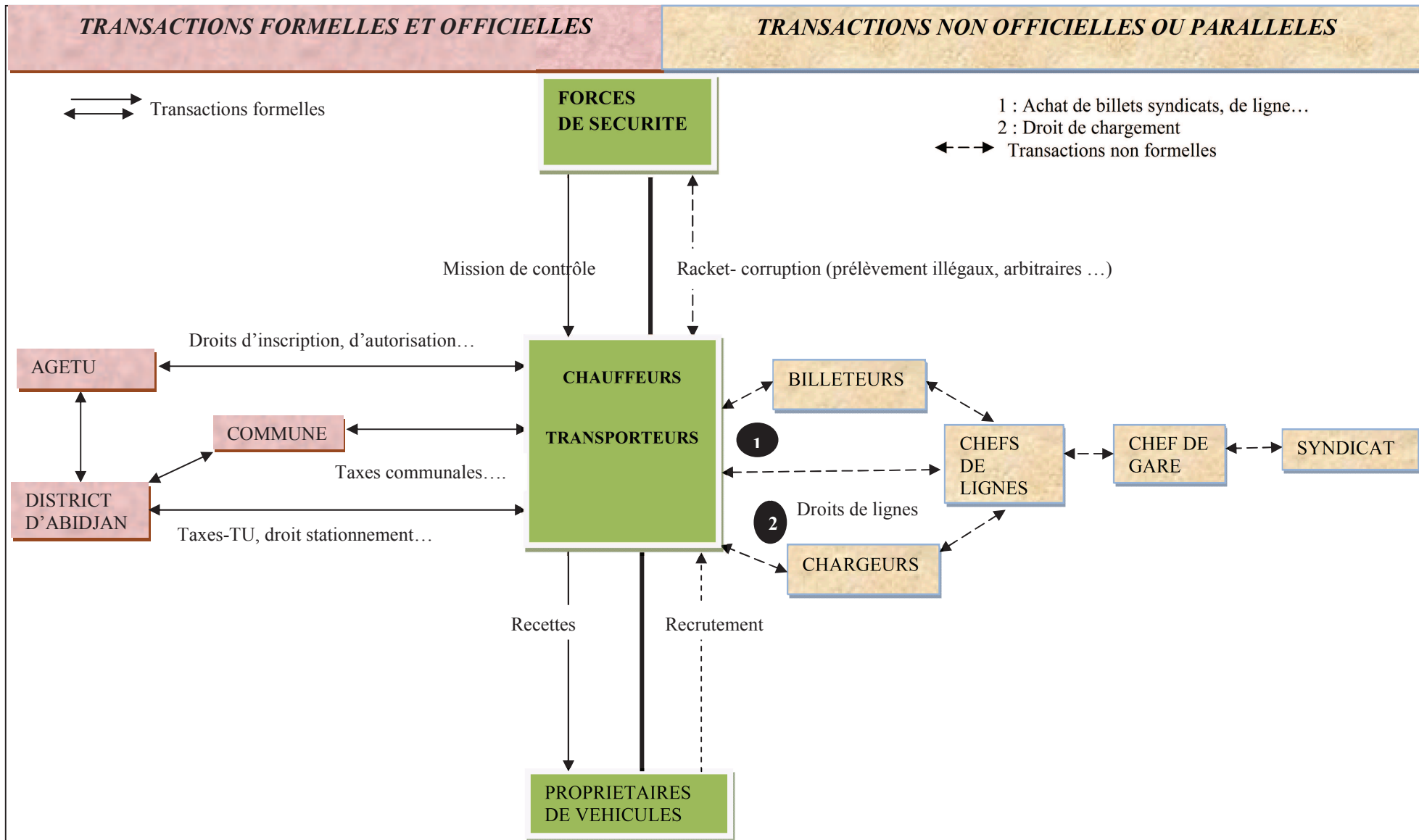
Il est évident que le bas niveau de salaire des agents des forces de l'ordre ne constitue pas à lui seul, la justification de la corruption, mais les autres facteurs socioculturels sont autant d'éléments qui expliquent l'ampleur de la pratique¹³⁷. La corruption unit aussi des personnes en relations « d'affaires » continues ou se structurent selon des réseaux organisés et même mutualisés (le policier doit donner la part de son chef hiérarchique qui donne la sienne au commissaire, etc.). Cette corruption systémique qui a des formes multiples, aboutit à une sorte de « privatisation informelle » de l'État, dans la mesure où l'agent de l'État n'effectue son travail que s'il perçoit une rémunération directe de l'utilisateur.

¹³⁷ Les approches analytiques et les stratégies pour comprendre et combattre la corruption en Côte d'Ivoire semblent prioriser les sanctions administratives ou encore des dispositions relatives à une augmentation du revenu des travailleurs soupçonnés de pratiques corruptives.

4- Les conséquences de la régulation syndicale et du dysfonctionnement de la régulation formelle

La juxtaposition de la régulation officielle et de la régulation parallèle montre que la seconde exerce plus de pressions financières sur les transporteurs à travers les taxes des responsables syndicaux et la corruption des agents des forces de l'ordre, comme le montre le graphique suivant:

Figure 9: la double régulation dans le système des transports urbains à Abidjan



Source : Schéma de l'auteur

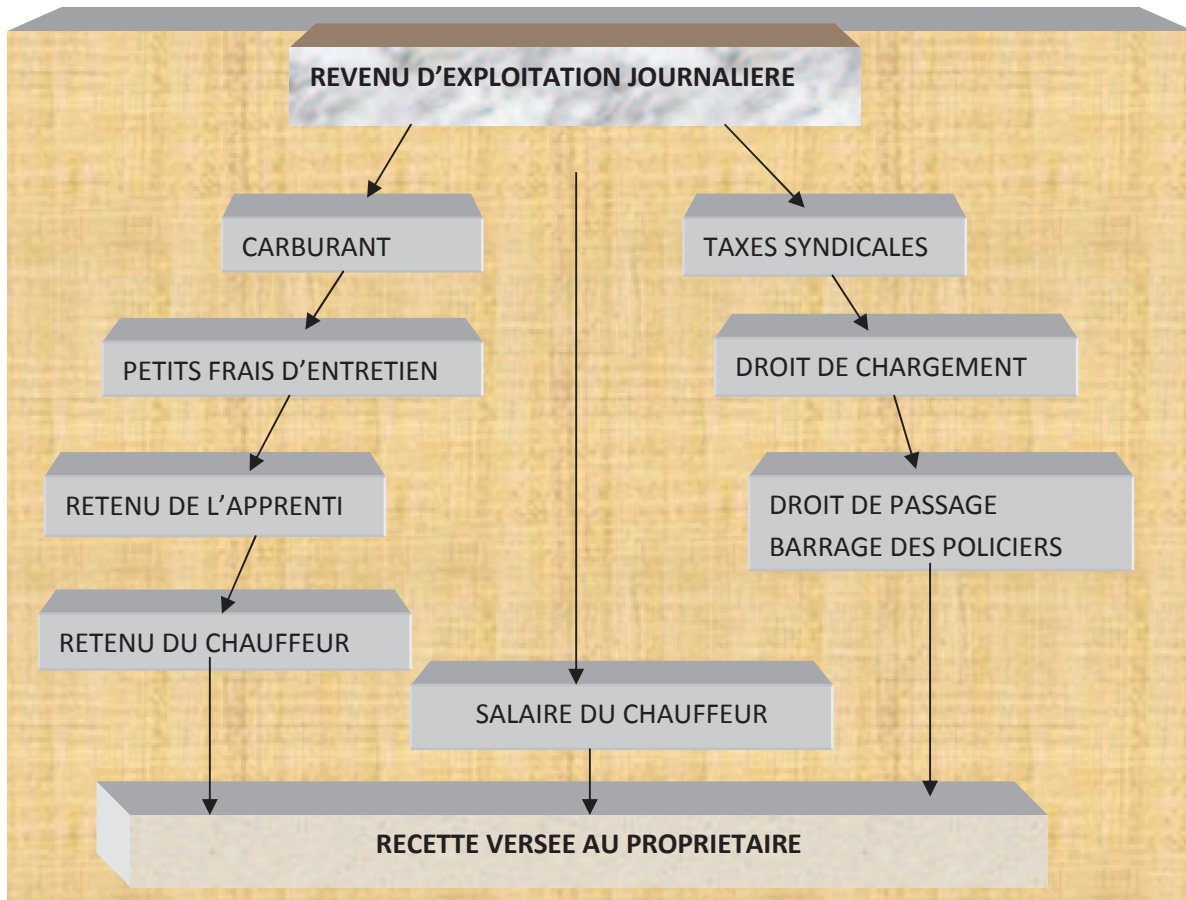
4.1- Déperdition des recettes journalières : Un secteur à rentabilité apparente mais dont la durabilité n'est pas assurée

Les micros entreprises dans le transport urbain ont une capacité à dégager un surplus permanent de liquidité permettant d'assurer un revenu à l'ensemble des acteurs touchés directement et indirectement (chauffeurs, propriétaire) et pouvant servir à l'entretien et au renouvellement du matériel roulant. Ces entreprises artisanales sont des unités individuelles qui possèdent un capital réduit: petits exploitants et/ou chauffeur propriétaire de taxi. Elles ne tiennent pas pour la plupart de comptabilité selon les normes conventionnelles par l'absence d'obligations fiscales. Toutefois, certaines d'entre elles tiennent une comptabilité en partie simple qui enregistre les recettes et les dépenses. Cette comptabilité est d'ailleurs largement suffisante pour positionner l'activité dans le cadre d'une exploitation ordinaire. En termes de gestion dans ces micros entreprises, il est simplement demandé que le niveau de l'activité puisse atteindre au minimum l'équilibre recettes-dépenses et génère un surplus de liquidité. Autrement dit, l'objectif de gestion est totalement orienté sur la liquidité immédiate et non sur la rentabilité au sens financier du terme. L'artisan est préoccupé par la nécessité de reconstituer son capital initial à l'aide du flux discrétionnaire. L'un des indicateurs les plus adaptés pour mesurer la rentabilité d'un tel investissement est le délai de récupération.

En effet, les délais de récupération peuvent être inférieurs à l'année, ce qui en fait une activité hautement rentable¹³⁸. Cependant, il est clair que cette rentabilité est largement réalisée grâce à l'économie de capital, laquelle s'exerce nécessairement aux dépens de la sécurité, de meilleures conditions de travail, du confort du consommateur, des collectivités locales... De même, il est impossible d'assurer le financement de véhicules neufs par des financements bancaires traditionnels avec des délais de récupération bien trop éloignés des exigences des opérateurs. Les recettes tirées de l'exploitation quotidienne des véhicules connaissent plusieurs destinations, ce qui rend encore difficile toute gestion efficace, avec une déperdition des liquidités générées. Le graphique suivant donne une illustration des différentes natures et les destinations que prennent les recettes quotidiennes des transports artisanaux (minibus et taxis intercommunaux)

¹³⁸Les véhicules étant d'occasion, le coût d'acquisition est très faible par rapport à un véhicule neuf. Les propriétaires sont enclins à récupérer leur mises de départ (le capital) le plus rapidement possible et cela, dans un délai qui dépasse rarement une année. Des études portant sur la rentabilité des minibuses et des taxis intercommunaux montrent que ces activités restent rentables avec des délais de récupération du capital initial très faible, moins de deux ans : AGETU(2007) ; Banque mondiale (2001)

Figure 10 : Les différentes destinations successives des revenus journaliers : l'exemple d'un minibus



Source : Schéma de l'auteur

4.2- La défiance vis-à-vis de l'autorité de l'Etat :

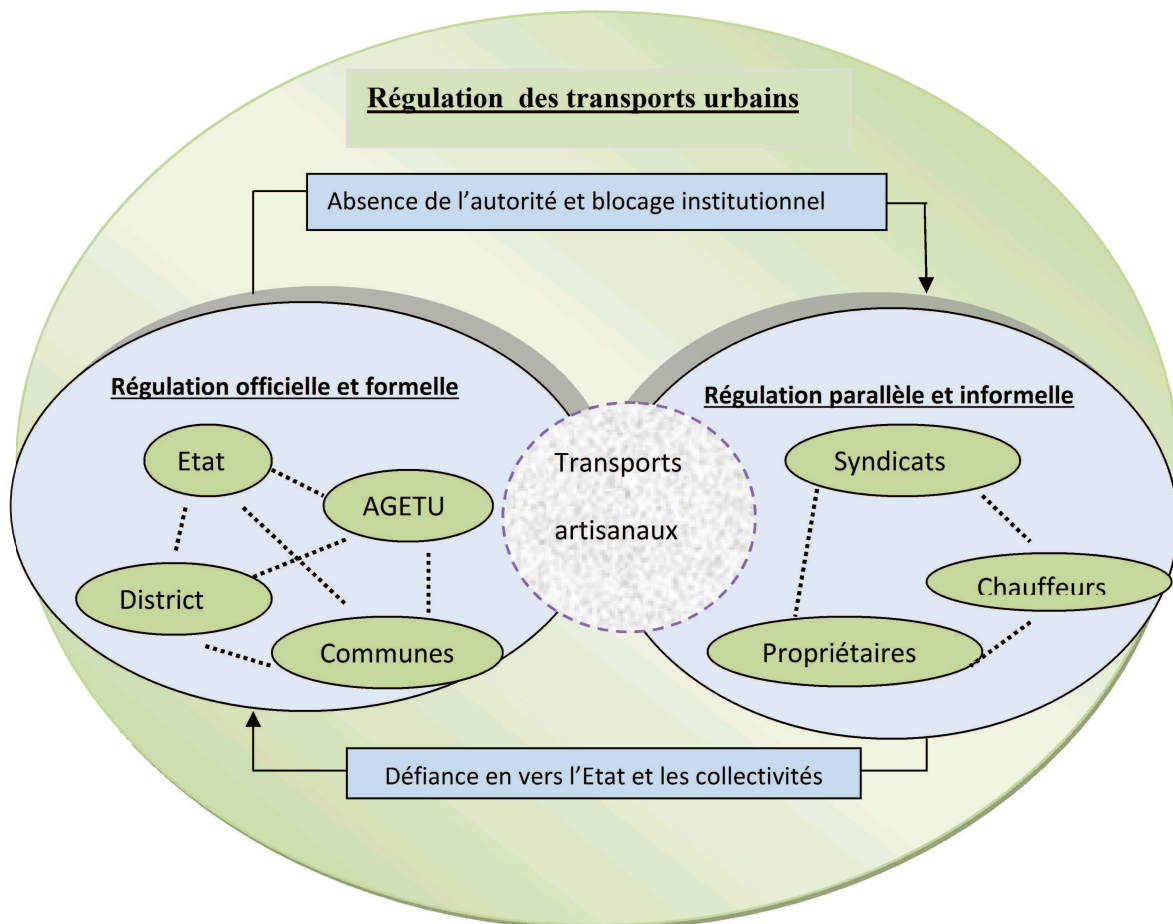
4.2.1- Défaut d'agrément ou d'autorisation d'exercice

La crise de la régulation officielle du secteur des transports urbains à Abidjan met à jour une problématique majeure dans la gestion publique en Afrique : il s'agit de la crise de confiance envers les institutions de l'Etat. Le conflit entre l'AGETU et les collectivités locales et ses conséquences sur le secteur des transports urbains renforcent encore plus la défiance des acteurs du transport envers ces deux institutions. Cette défiance se traduit sur le terrain par des régulations parallèles alimentées par le phénomène de corruption à tous les niveaux. En effet, les pratiques de corruption exercées aussi bien par les forces de l'ordre que par les transporteurs soulèvent le problème du respect des normes établies par l'Etat. Au-delà des conséquences financières, se développent un réseau et des pratiques qui finissent par prendre le dessus sur la légalité. L'existence de cette corruption en tant que telle profite à

toutes les parties, de sorte que l'on se retrouve dans un système issu d'une sorte de collusion entre les différents acteurs contre l'État qui en définitive est considéré comme la principale victime (Klitgaard, 1999).

Il va sans dire que l'indice de confiance de la population vis-à-vis de l'administration est très faible. Les transporteurs n'ont pas confiance aux autorités, et les usagers se sentent abandonnés par cette même autorité face aux diktats des syndicats de transporteurs. Cette tendance à ne pas faire confiance aux institutions limite l'engagement des populations dans les efforts à produire pour réaliser le développement. De même, la perception des acteurs de cette pratique montre qu'entre l'État et les populations, il y a une crise de confiance qui confirme le niveau assez bas du capital social. La figure suivante illustre cette situation :

Figure 11 : Deux systèmes de régulation aux principes opposés :



Source : modèle de l'auteur

Les conflits de compétence entre les institutions chargées de la régulation et de la coordination de la mobilité urbaine entraînent au niveau opérationnel, une insuffisance de contrôle des opérateurs artisanaux des transports urbains. Ainsi, sur le marché des transports non conventionnés, existe-t-il beaucoup de véhicules illégaux qui n'ont pas d'agrément ou ont des agréments expirés qui exercent en toute impunité avec la complicité des forces de l'ordre chargés du contrôle routier. Au 31 décembre 2009, la situation des véhicules enregistrés (types minibus et taxis compteurs) dans la base de données du système intégré de gestion des transports urbains (SIGTU) et le nombre d'autorisations validés de l'AGETU se présentait comme suite:

Tableau 18 : Agrément des taxis compteurs et minibus en 2009

	Taxis compteurs	Minibus
Nombre de véhicules enregistrés	17 355	5 679
Nombre d'autorisations de transport validés*	8 806	3 211
% des validations	50,74	56,54%

* agréments délivrés de 2005 à 2009

Source : rapport d'activité AGETU 2009

A la lecture du tableau, il ressort que seulement 50,74% des taxis et 56,54% des minibus ont des agréments pour l'exercice de leurs activités. Ces chiffres attestent du caractère informel de ses opérateurs de transport urbain.

4.2.2- Défaut de visites techniques des véhicules de transport

La visite technique, obligatoire pour tous les véhicules, est assurée par une société de droit privé, la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA)¹³⁹. Elle a pour but de vérifier la conformité de l'état du véhicule aux exigences de sécurité routière et du code de la route. La réglementation en vigueur a institué cette visite technique obligatoire tous les 6 mois pour les véhicules assurant le transport public. Un certificat de visite technique est délivré par la SICTA lorsque le contrôle technique est satisfaisant. Le coût de passage de la visite technique pour chaque catégorie de véhicule est consigné dans le tableau suivant :

¹³⁹La SICTA fait partie des institutions nationales en charge de l'organisation des transports urbains en Côte d'Ivoire :

Tableau 19: coût de la visite technique des véhicules de transport public

Puissance administrative	Nombre de places	Coût de visite	Coût de revisite
≤ 7 CV (cheveaux)	≤ 9	13100	12350
>7 CV	≤ 9	15 500	12350
Aucune contrainte	9 ≤ nombre ≤ 25	18000	14700
Aucune contrainte	≥ 25	20450	14700
Compteur horokilométrique*		3250	3250

Source : SICTA 2010 * le calibrage du compteur horokilométrique¹⁴⁰

En Côte d'Ivoire comme d'ailleurs dans nombre de pays en Afrique sub-saharienne, il y a mille et une façons de contourner cette réglementation. Le système le plus répandu est la location (ou l'emprunt) de pièces le jour de la visite¹⁴¹. Les transporteurs peuvent aussi compter sur l'indulgence des forces de l'ordre en cas de contrôle de routine, ou tout simplement jouer sur les arrangements et ne pas passer la visite. Selon les estimations de la SICTA, environ 50 % seulement¹⁴² de ces véhicules passent la visite technique. Les données disponibles pour l'année 2002 sont consignées dans le tableau suivant:

¹⁴⁰ Le calibrage du compteur horokilométrique est contrôlé, au même moment que l'état mécanique des taxis-compteurs, par la SICTA dont la responsabilité est du ressort de la Direction de la Consommation du Ministère du Commerce. Une revisite est prescrite dans un délai de 5 jours après échec à l'épreuve de visite technique et son cout est légèrement réduit.

¹⁴¹ Témoignages de plusieurs chauffeurs de *Gbaka* et de *Woro woro*. Nous avons également vérifiés ces pratiques auprès de mécaniciens à yopougon. Ces derniers attestent que cette pratique est monnaie courante surtout lorsque le véhicule est très âgé et en mauvais état. Le principe est simple, le mécanicien change toutes les pièces défectueuses et les remplace par de nouvelles pièces ou des pièces d'occasion en bon état. Après la visite technique, le véhicule rentre au garage pour récupérer les anciennes pièces et restituer celles du mécanicien.

¹⁴² N'ayant pas eu accès aux données de la SICTA, nous ne pouvons bien évidemment pas vérifier ce chiffre ni ceux qui nous ont été fournis.

Tableau 20: Répartition en 2002 des taux de visites selon les différentes catégories de véhicules

Catégorie	Véhicule		avec visite		sans visite	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Légers	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 places assises >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 2002

Nous constatons que se sont les taxis communaux qui constituent la frange partie des transports qui ne passent pas la visite technique avec 51%.

En 2006, L'AGETU a effectué une opération de recensement exhaustif de tous les véhicules actifs sur le marché¹⁴³. Le croisement des données consolidées du terrain avec la base de données de la SICTA a permis de dégager les chiffres ci-après :

Tableau21 : résultats des enquêtes réalisées en 2006 par l'AGETU pour le recensement des véhicules actifs sur le marché des transports urbains

Service de transport	Véhicules recensés sur le terrain	Visite techniques en cours de validité au 9/12/2006	Taux de couverture de la visite technique
Minibus	5370	1034	19,26%
Taxis compteurs	11343	3 458	30,49%

Source : AGETU 2006

Ce tableau fait ressortir que seulement 19,26% des minibus et 30,49% des taxis sont en règle vis-à-vis de la visite technique.

¹⁴³ Cette opération a consisté à relever dans la circulation les numéros des plaques d'immatriculation de tous les véhicules identifiés par leurs attributs extérieurs (couleur, antenne, autocollants des mairies, etc.) comme des services à priori réguliers de transport public.

Toutefois, en nous basant sur les chiffres fournis par l'AGETU (le nombre de véhicule enregistrés dans ces bases de données et non le comptage sur le terrain) au sujet de la visite technique, nous retenons les mêmes pourcentages que pour les autorisations de transports. Puisque par principe, l'agence donne son agrément d'autorisation sur la base de l'attestation de la visite technique. On obtient donc 50,74% pour les taxis compteurs et 57% pour les minibus de taux de couverture de la visite technique.

4.3- Assurance transport : Faible taux de couverture contre les risques

La couverture est assurée par les sociétés d'assurances opérant en Cote d'Ivoire regroupés pour la plupart au sein de l'Association des Sociétés d'Assurances de Cote d'Ivoire (ASA-CI). Pour le cas spécifique des taxis-compteurs, la prime est payée auprès de la Mutuelle d'Assurances des Taxis-Compteurs d'Abidjan (MATCA) qui est leur assureur exclusif et qui est sensée couvrir les dommages subis par les acteurs de cette corporation. Mais celle-ci ne jouie pas d'une bonne réputation auprès de ses adhérents et s'illustre plus par les crises à répétition. Des problèmes sous-jacents de personnes ont longtemps miné le fonctionnement de cette assurance qui peine à payer les sinistres des exploitants. Les primes d'assurance de transport public de voyageurs payées auprès des compagnies d'assurance agréées couvrent la responsabilité civile du propriétaire du véhicule en matière de dommages commis aux tiers, la défense recours et les personnes transportées.

Les montants des primes d'assurances payées par les services non conventionnés de transports urbains sont les suivants :

Tableau22 : montants des primes d'assurance payées par les services non conventionnés

	Montants annuels en FCFA		
	Taxi compteur	Minibus	car
Montant total des primes d'assurance	480 000	529 800	628 560

Source ; compagnies d'assurance 2010

Sur les 140 opérateurs que nous avons interrogés, plus de la moitié (64%) ont une police d'assurance à jour. Pour les autres, soit la police a expiré, (29%) ou n'ont pas du tout d'assurance (7%). en 2006, une étude du centre ivoirien de recherche économiques et sociales –CIREs a révélé que dans 27% des cas, l'assurance est le document qui manque chez les opérateurs artisanaux parmi tant d'autres.

4.3.1- L'implication des opérateurs artisanaux dans les accidents de la circulation: les maillons faibles de la sécurité routière

Selon les statistiques de l'Office de Sécurité Routière (OSER), la Côte d'Ivoire enregistre en moyenne 6000 accidents de la route qui occasionnent 11 000 blessés et 600 tués chaque année.¹⁴⁴. En fin 2012, il ya eu 4.416 accidents enregistrés. Officiellement, les facteurs humains pèsent pour 94% dans les causes des accidents de la circulation. Dans la pratique, la Police est censée transmettre à l'OSER les statistiques d'accidents de la ville d'Abidjan mais dans la réalité elle n'arrive pas à établir des statistiques plus fiables faute de moyens adéquats, moyens humains mais surtout moyens informatiques. Pour pallier cette insuffisance dans la transmission des données, l'OSER a mis en place une collecte systématique de données, effectuée par des agents qu'elle recrute. Ces enquêteurs visitent annuellement les commissariats des communes d'Abidjan et des villes de l'intérieur où ils consultent les constats d'accidents pour remplir le formulaire statistique d'accidents et examinent également les procès-verbaux pour pouvoir documenter les circonstances d'accidents. En principe, toutes les données d'accidents disponibles à la source sont centralisées à l'OSER. Malheureusement, le recueil n'est pas exhaustif puisque ces données ne sont pas correctement archivées. Le tableau ci-après donne une idée de la répartition des accidents par types de véhicules en 2005:

¹⁴⁴ Office de la Sécurité Routière (OSER), 2010

Tableau 23: Répartition des accidents par type de véhicule en 2005

Véhicules	Nombres			
	Accidents	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
Bicyclette	1	0	0	1
Moto ou Cyclo	71	3	25	52
V.P	1 413	57	455	1 430
Camionnette	83	8	39	64
Taxi-ville	1 028	16	280	1 020
Taxi-brousse	47	4	5	57
Taxi-compteur	699	13	231	663
Mini Bus (<22 PL)	421	20	315	757
Bus (>22 PL)	78	4	31	345
Bus SOTRA	82	8	35	81
Poids lourds	91	16	28	130
Autre	6	0	4	5
Véh. Administratif	9	0	3	7
Tracteur	5	1	0	13
TOTAL	4 034	150	1 451	4 625

Source : OSER 2005

Ce tableau fait ressortir clairement que les types transports en communs (minibus et taxis) représentent près de 55% de l'essentiel des accidents dans la ville d'Abidjan. Ils sont par la même, responsable d'un nombre important de tués et de blessés

5- Coûts et manques à gagner pour toute la collectivité

5.1- Les pertes de l'Etat et des collectivités locales

5.1.1- Pertes liées au non paiement des droits et taxes

L'inefficacité de l'action des autorités dans le secteur entraîne des coûts pour l'ensemble de la collectivité.

Le non-paiement des taxes et autres pièces exigées de façon réglementaire pour la mise en circulation des véhicules cause des préjudices aux collectivités locales dont les ressources s'amenuisent limitant alors les actions sociales de développement et constitue un énorme manque à gagner pour toute la collectivité.

Le ministre ivoirien des transports affirmait au cours d'un point de presse en janvier 2009, que 70% des véhicules de transport ne sont pas en règle. Or c'est grâce aux revenus tirés des taxes et impôts que les actions de construction des infrastructures sont réalisées. Pour une estimation des manques à gagner des collectivités locales, nous allons considérer le nombre de minibus « *gbaka* » estimé à plus de 5000 unités dans le district d'Abidjan. Rappelons également quelques pièces administratives exigées pour leur mise en circulation.

Tableau 24 : Les documents et charges liées à la mise en circulation d'un véhicule gbaka

Pièces afférentes au véhicule	Lieu d'acquisition	Validité	Coût (F. CFA)
Vignette	Centre des impôts	1 an	40 000
Visite technique	Zone industrielle de Yopougon	6 mois	70 000
L'assurance	Maison d'assurance	6 mois	300 000
Documents de l'Agence des Transports Urbains (AGETU)	AGETU	1 an	50 000
Patente	Centre des impôts	1 an	250 000
Total			710 000

Source données de l'AGETU

Maintenant, supposons l'hypothèse selon laquelle 70% des *Gbaka* ne s'acquittent pas de tous les documents administratifs et en estimant que ces véhicules sont en règle à 40% (documents afférents à la mise en circulation)¹⁴⁵, on peut obtenir les chiffres du tableau suivant.

¹⁴⁵40% est une indication qui se réfère aux études menées par le CIRES en juillet 2006 et qui fait ressortir que plus de 60% des frais de mise en circulation des véhicules ne sont pas payés par les transporteurs.

Tableau 25: Estimations des pertes dans le secteur du transport (gbaka)

Charges globales de mise en circulation	Montant payé estimé	Pertes de l'État
100%	40%	60%
710 000	284 000	426 000
3500 véhicules (soit 70% des <i>gbaka</i>)	994 000 000 F CFA	1 491 000 000 F CFA

Source : l'auteur

Le tableau fait apparaître une perte de 1 491 000 000 F CFA.

Ce montant semble insignifiant rapporté à la manne financière que le secteur rapporte à l'Etat qui se chiffre à des centaines de milliard de FCFA, mais il s'agit d'un manque à gagner important pour les collectivités locales dont les budgets sont maigres et ne disposant pas de ressources financières suffisantes pour faire face à leur responsabilité en matière de développement local.

5.1.2- Pertes liées à la régulation syndicale et à la corruption des forces de l'ordre

La régulation syndicale impose aux transporteurs diverses taxes et cotisations. Les taxes sont établies en fonction de la puissance du groupe qui contrôle le lieu et de l'affluence humaine. En plus des tickets conventionnels des syndicats légaux, les chauffeurs de minibus *gbakas* paient à chaque départ entre 300 FCFA et 500 FCFA en fonction des heures et des arrêts des syndicats '*Gnanboro*'. Ce sont au moins 16 allers et retours que ces *Gbaka* effectuent par jour en moyenne.

Prenons la seule commune d'*Adjamé* (centre commerciale et centre de convergence de toutes les lignes des *Gbaka*). Il y a plus de 3000 *Gbakas* qui arrivent et partent chaque jour en direction des autres communes du district d'Abidjan.

On obtient facilement un montant important engrangé par les syndicats comprise entre :

$$16 \times 300 \times 3000 = 1\,440\,000 \text{ CFA}$$

$$16 \times 500 \times 3000 = 2\,400\,000 \text{ FCFA.}$$

Ce sont des sommes qui échappent complètement aux collectivités locales et elles ne représentent pas toute la manne financière amassée quotidiennement par les syndicalistes¹⁴⁶.

Ce même raisonnement peut être tenu pour les taxis intercommunaux « *woro woro* » avec des montants plus importants puisque ces derniers effectuent plus de lignes de desserte que les minibus. Les études menées dans le secteur avec l'analyse détaillée des comptes de résultat de

¹⁴⁶ Certaines estimations des chauffeurs et chefs de gares avancent un chiffre d'une dizaine de millions de FCFA comme recettes journalières issues des raquettes des différentes lignes d'Abidjan.

l'exploitation des minibus sur des lignes montrent que les charges indirectes liées au racket policier et syndical sont 8 à 12 fois plus élevés que les impôts et taxes perçus par l'Etat ou ses démembrements (Godéfroy 2010). Et d'après une déclaration du ministre des transports, « *la corruption a vraiment atteint son niveau le plus élevé parce que les bailleurs de fonds qui nous évaluent chaque année, évaluaient en 2008 à 150 milliards de F CFA les rackets. Mais, en 2010, les rackets ont atteint les 350 milliards de F CFA* ». ¹⁴⁷

Face à cette situation, des transporteurs et des chauffeurs ont proposé à l'administration des transports et aux forces de l'ordre la formule du ticket unique. C'est une espèce de sticker qui sera collée sur le pare-brise du véhicule et qui l'identifiera comme ayant fait l'objet de contrôle chaque matin à la gare routière d'où il vient. A l'émission du ticket unique, la police, la gendarmerie et les syndicats seront présents, ce qui permettra d'éviter les arrêts intempestifs. Pour la gestion de ce système, les transporteurs devraient s'acquitter d'une redevance journalière ou hebdomadaire.

5.2- Analyse en termes de coûts pour l'utilisateur

Toute augmentation du prix des transports populaires ¹⁴⁸ occasionne la flambée des prix des denrées alimentaires sur les marchés urbains. Ce constat prouve le rôle majeur joué par les transports populaires dans le 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 puisque le coût du trajet est directement répercuté sur le prix de vente des denrées. A chaque augmentation, le montant majoré est systématiquement reporté sur celui à payer par l'utilisateur et quelque fois plus. 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'autolimitation de la mobilité.

Hiérarchisation des modes de transport en fonction des coûts

Selon les tarifs pratiqués, les différents modes de transport peuvent se classer de la manière suivante :

¹⁴⁷ Déclaration du ministre ivoirien des transports, Invité de la rédaction de l'Intelligent d'Abidjan, le lundi 31 octobre 2011

¹⁴⁸ Les augmentations des prix peuvent s'expliquer par une hausse des prix des carburants à la pompe, par une augmentation des taxes officielles ou par une hausse des rackets des forces de l'ordre et des syndicats de transporteurs.

- **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'utilisateur suivant la distance parcourue) ;

- **catégorie 2** : Les taxis collectifs intercommunaux (dont les tarifs sont compris entre 300 et 700 F CFA);

- **catégorie 3** : les modes au coût intermédiaire sont les taxis collectifs communaux et les minibus « *gbakas* » (250 à 400 F CFA) ;

- **catégorie 4** : les modes au coût modéré sont les autobus (200 F CFA sur les lignes urbaines et 500 F CFA pour les express).

Cette hiérarchie confirme 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 également le fait que les autobus restent compétitifs en termes de prix.

Conclusion

La situation du système de transport collectif urbain telle qu'elle se présente atteste du dynamisme du secteur informel, de sa capacité d'adaptation et de son importance dans le développement de l'économie urbaine en général. Il est certainement appelé à rester encore longtemps un moteur de création d'emplois, même si ces emplois restent très précaires. Leur présence dans le sillage du transport conventionné de la SOTRA facilite la mobilité des populations ainsi que l'acheminement de la production vers les lieux de consommation. En outre, ces activités informelles de transports urbains représentent un manque à gagner important pour l'Etat et les collectivités locales en termes de ressources financières. Sachant que le financement de la décentralisation par la fiscalité locale en Côte d'Ivoire reste problématique, les politiques publiques en faveur de ce secteur peuvent améliorer sa contribution au financement de ces collectivités locales. Il faut donc une politique d'accompagnement et d'encadrement des acteurs artisanaux pour favoriser le passage d'une économie informelle à une économie formelle avec tous les avantages que cela pourra produire : (travail décent, accès au financement bancaire, amélioration des conditions de travail, acquittement de la fiscalité locale etc.). Les organisations syndicales profitent donc des insuffisances de la régulation officielle pour faire proliférer une offre de transports informelle, ne répondant pas à toutes les normes réglementaires. Ces corporations syndicales légitiment leur emprise sur ces transports par le contrôle des entrées dans l'activité en imposant de taxes parallèles. Ce contrôle, apparenté à une régulation de fait est en réalité la récupération d'une activité très lucrative par des groupements dont l'ambition est de maintenir leurs influences sur l'ensemble des acteurs par tous les moyens, y compris la violence physique. Le résultat est une situation de désordres urbains qui s'installe autour de ces gares où règne la loi du plus fort. L'analyse des transactions dans la régulation parallèle a permis aussi de comprendre les rapports de forces et d'influences des acteurs, les uns envers les autres. La régulation syndicale se positionne comme la principale autorité de référence pour tous les acteurs artisanaux souhaitant exercer dans le secteur. Ce pouvoir syndical est en quelque sorte, une défiance de l'autorité des collectivités locales et de l'AGETU.

CHAPITRE 7

CONDITIONS A LA DURABILITE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN

Introduction

L'analyse de la situation de la mobilité urbaine dans le district d'Abidjan a mis en lumière l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport urbain dans un contexte socioéconomique marqué par une pauvreté importante. Une grande partie de la population connaît des difficultés pour satisfaire ses besoins de mobilité et se trouve soumise au quotidien à des conditions de transport précaires. Alors que les questions de développement durable sont considérées comme majeures dans la communication politique et les nouvelles orientations du développement urbain, les incitations à la mobilité durable sont modestes, voire contraires aux valeurs affichées et cela sous-entend un certain laxisme dans l'action publique. C'est du moins ce que nous retenons jusque là, du contexte en Côte d'Ivoire. Les comportements des acteurs en matière de mobilité ne font pas vraiment apparaître d'inflexion en faveur de la durabilité. Le résultat se traduit par une planification insuffisante des transports urbains, une mobilité peu accessible à une grande part de la population, peu de place à l'inter modalité et à la mobilité douce, recours de plus en plus grand à la voiture particulière, etc. Malgré toutes ces difficultés, il existe des raisons de croire que cette mobilité peut réellement s'inscrire dans une logique de durabilité car elle présente des potentiels de développement que seule la volonté des acteurs politiques peut faire émerger.

Dans ce chapitre, nous voudrions souligner ce que révèlent les enjeux de la mobilité urbaine durable pour la population d'Abidjan. Pour cela, nous analysons les solutions envisageables pour dépasser les faiblesses actuelles, les améliorations et les changements à apporter au système afin qu'il s'inscrive dans une logique de durabilité.

1- Evaluation de la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan

1.1- quels indicateurs de la durabilité ?

Dans ses différentes dimensions environnementale, économique et sociale, le thème de la durabilité intervient aujourd'hui de manière récurrente dans les discours sur l'avenir des transports urbains en Côte d'Ivoire, qu'il s'agisse des déplacements de personnes ou de marchandises. Toutefois les systèmes actuels de transports urbains de plus en plus intenses et réalisés de manière croissante par des modes peu durables sur de très longues distances sont loin de répondre aux critères d'une mobilité durable. Aujourd'hui, aucun système de transport dont les prestations sont effectuées uniquement par véhicules à moteur ne permet la réalisation d'une mobilité durable. De plus, un système de transport durable peut-il exister dans une société aux pratiques non durables ? Il est permis d'en douter en sachant que le système de transport est le fruit de la société qui le met en place et reflète par conséquent ses logiques de fonctionnement (Patrick Boillat et Giuseppe Pini, 2005)

Il s'ensuit qu'une société non durable, ou qui ne considère pas que la recherche de la durabilité soit une priorité, produira et utilisera un système de transport non durable. Pour certains auteurs, un système de transport n'est durable que si le nombre de déplacements motorisés, la distance parcourue lors d'un déplacement motorisé et la consommation des ressources pour les déplacements motorisés sont minimisés (Marti *et al.* 2000 ; Ernst Basler Partner 1998). Ce n'est pas la mobilité en elle-même qui s'oppose à l'objectif de durabilité, mais bien plutôt sa réalisation par des moyens de transport peu durables (voiture), sur de trop longues distances et à des moments de la journée peu favorables aux déplacements qui sont à maîtriser.

Sur quels moyens et par quelles stratégies l'Etat et les collectivités locales peuvent-ils s'appuyer pour que ce système de transport urbain se traduise par la réalisation d'une mobilité durable ? Les outils d'évaluation de ces politiques manquent encore dans un pays comme la Côte d'Ivoire où la problématique du développement durable n'est pas encore entrée véritablement dans les politiques de développement. La mise en œuvre de mesures visant à maîtriser la mobilité et à favoriser la durabilité résulte inévitablement d'un arbitrage entre les préoccupations sociales (garantir l'accès pour tous aux opportunités de vie, préserver la santé publique, la qualité de vie et l'équité etc.), environnementales (préserver les écosystèmes et réduire la consommation d'énergies non renouvelables) et économiques (assurer aux individus le bien-être et aux entreprises les conditions générant de la richesse, ainsi que la viabilité à long terme du système grâce à une utilisation efficiente des ressources financières).

Elle vise également à garantir la mobilité à tous les membres pour des raisons de justice et d'équité sociale.

La stratégie la plus souvent adoptée par les villes consiste à favoriser l'usage des transports publics (Berthet 2002) et la mobilité douce¹⁴⁹ (CEMT 2004), tout en misant sur les progrès techniques intégrés aux voitures et sur les améliorations apportées aux carburants pour réduire les émissions polluantes et le bruit. La politique de mobilité durable à Abidjan suppose donc la définition préalable des principaux critères qui permettront d'évaluer cette durabilité. Dans le contexte actuel, il est difficile de définir a priori des critères qui ne soient pas subjectifs car l'élaboration d'indicateurs de mobilité durable ne peut pas éluder la diversité des positions politiques inhérentes à la définition du développement souhaité. Les indicateurs, lorsqu'ils sont établis comme support d'aide à la décision posent également la question de la gouvernance puisque ces indicateurs sont perçus comme une variable se rapportant à une politique donnée. La plupart des critères sont élaborés à partir d'indicateurs mesurables (quantifiables et/ou monétarisables). Certains indicateurs sociaux, plus qualitatifs sont du domaine du ressenti, du perçu et du vécu. Ils doivent satisfaire à des exigences de cohérence et de pertinence, tout en préservant une certaine simplicité de compréhension et d'usage. Ils devront être reproductifs dans l'espace et dans le temps. Enfin, un critère fondamental est la fiabilité des diverses données statistiques disponibles.

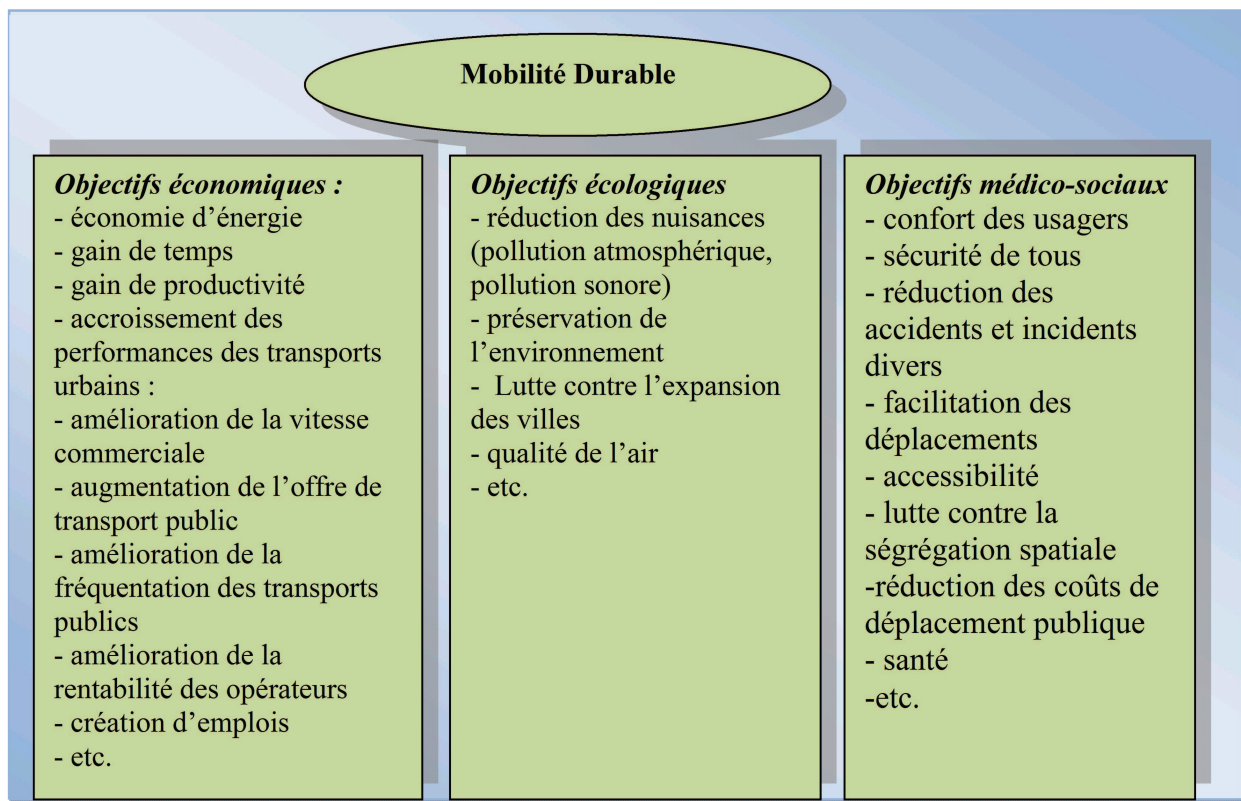
Avant toute chose, il est important de noter que la mobilité ne peut être considérée individuellement, mais doit être replacée dans son contexte :

- sociétal : parce qu'elle découle de pratiques sociales et est tributaire des représentations collectives de l'espace, du temps et du mouvement, autant qu'elle influence celles-ci ;
- urbain : dans le sens où elle est tant la cause que la résultante de la forme et des politiques d'aménagement du territoire, la mobilité est donc en interaction constante avec la politique de la ville en général et ne peut être pensée en dehors d'elle.

Très schématiquement, les objectifs visés à travers la mobilité durable peuvent être déclinés en plusieurs sous objectifs permettant de construire des indicateurs comme présentés dans le tableau suivant :

¹⁴⁹ cf. chapitre 7 § 2.5 p 225

Figure 12 : les objectifs de la mobilité durable



A ces objectifs de la mobilité durable, il convient d'adjoindre la gouvernance qui constitue l'un des piliers essentiels pour sa réalisation.

Nous allons partir d'éléments d'observation sur le terrain pour analyser le système des transports urbains à Abidjan à la lumière de la définition classique de la mobilité durable et de ses objectifs ci-dessus. Ainsi, plusieurs facteurs gênant viennent-ils mettre en mal les objectifs de durabilité. Nous résumons ces principaux facteurs dans la section suivante.

1.2- Les facteurs de non durabilité de la mobilité à Abidjan

✓ Facteurs liés à l'administration

- Délivrance incontrôlée d'autorisations de circuler à des véhicules qui ne répondent pas aux normes techniques exigées ;
- Manque de contrôle du respect de la réglementation des transports ;
- Déséquilibre entre la demande et l'offre de transport
- Insuffisance de régulation

✓ Les facteurs liés aux phénomènes naturels

- Inondation fréquente des voies de circulation,
- Ensablement des voies

✓ **Les facteurs liés aux infrastructures routières**

- Inadaptation des plans de circulation;
- Absence ou insuffisance de la maintenance de la voirie ;
- Étroitesse et insuffisance des voies de circulation
- Insuffisance, inadaptation et parfois absence de la signalisation routière (comme les Panneaux de signalisation et d'information) ;
- Manque de maintenance de la viabilité des voies de circulation
- Absence d'un système de régulation du trafic ;
- Absence d'aires de stationnement et de points d'arrêts ;
- Manque de visibilité (éclairage public défaillant dans plusieurs zones...)

✓ **Facteurs liés à l'usager**

- Indiscipline des usagers de la route
- Occupation anarchique des voies
- Stationnement anarchique
- Insuffisance de la formation des usagers à l'utilisation de la voirie
- Gares routières spontanées jalonnant les voies de circulation
- Accidents de la circulation

✓ **Facteurs liés aux populations**

- Marchés spontanés sur les voies publiques ;
- Marchands ambulants dans les carrefours ;
- Tranchées mal fermées dans la chaussée ;
- Constructions immobilières faisant emprise sur les voies ;
- Dépôt d'immondices sur les routes (bacs à ordures, ordures à même le sol.)

✓ **Facteurs liés aux véhicules**

- Pannes et incidents techniques fréquents sur la voie
- Véhicules polluants

2- Les obstacles à la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan

2.1- Au niveau de la gouvernance :

2.1.1- Insuffisance de la coordination institutionnelle

Les autorités organisatrices des transports se trouvent confrontées à des arbitrages et des compromis rendus difficiles par la coexistence de plusieurs niveaux de compétence ; le district, les communes, l'AGETU et plusieurs services techniques rattachés à des ministères.

L'organisation actuelle des transports urbains étant décentralisée, son fonctionnement au plus près des réalités locales va de pair avec l'autonomie nécessaire des collectivités locales. Les lois de décentralisation qui ont inscrit les transports publics comme compétence obligatoire de celles-ci ont été un pas important pour la coordination des politiques dans ce domaine. Il n'en demeure pas moins que cette coordination avec l'ensemble des acteurs reste indispensable mais difficile à mettre en œuvre sur le terrain, surtout que les procédures et les outils de planification urbaine à vocation fédératrice et participatives n'ont pas été créés. Le système apparaît donc complexe à gouverner et il est nécessaire de renforcer les capacités et compétences financières, matérielles et humaines de ces collectivités locales afin qu'elles puissent mener des politiques de transport cohérentes et efficaces. Dans ce sens, le transfert de nouvelles compétences est une opportunité pour repenser le mode de pilotage actuel des transports.

2.1.2- Absence de cadre de concertation

L'inclusion de différents acteurs dans les procédures de décision n'a qu'un impact très limité. Soit parce que leur avis n'est que très peu écouté, soit parce que les dispositifs institutionnels limitent *de facto* le poids de cette concertation, jugée peu représentative. Au niveau des usagers, des associations de consommateurs¹⁵⁰ ont été créées en Côte d'Ivoire à la faveur du mouvement démocratique enclenché en 1990 pour porter la voix des consommateurs auprès des pouvoirs publics, des industries et des commerces. Malheureusement, aucune d'entre elles ne s'est véritablement spécialisée sur les transports urbains à Abidjan. Les associations des usagers sont donc quasiment absentes de cette régulation. Elles sont restées dans un cadre général à faire des déclarations de principe sur des événements conjoncturels d'actualité brûlante sans pour autant analyser en profondeur les maux qui minent le secteur et qui sont des obstacles à la facilitation des déplacements urbains. Malgré le fait qu'elles soient représentées au Conseil d'Administration de l'AGETU par un administrateur, leurs voix ne semblent pas porter auprès du régulateur.

¹⁵⁰ L'une des plus actives est la fédération des associations de consommateurs actifs de Côte d'Ivoire (FACACI) qui regroupe plusieurs dizaines d'associations dans tout le pays

2.2- Sur le plan social : difficile accessibilité à la mobilité

2.2.1- Inégalités d'accès à la mobilité

Il faut concevoir la mobilité non pas comme le déplacement en soi, mais comme une «capacité à», une somme d'opportunités, un potentiel de déplacement (Alexandre MAHIEU 2009). A partir de cette vision, la mobilité peut devenir facteur de différenciation et d'inégalités parce qu'elle est une condition de participation à la vie sociale (en termes d'accès aux activités, aux services, à un emploi, aux formations) et par là également, facteur de cohésion et d'inclusion. Il existe des inégalités en termes d'accès aux transports : obstacle principalement financier mais aussi physique (personnes âgées ou à mobilité réduite, malvoyants, enfants en bas âge, etc.). Le choix des politiques de mobilité joue un rôle dans ces deux dimensions de l'inégalité. Dans la première dimension, l'accès à la mobilité sera directement dépendant de la complexité du réseau de transport d'une part ou de la clarté et simplicité des règles de celui-ci d'autre part. Dans la deuxième dimension, cela dépendra, outre l'aspect financier, directement du choix des infrastructures mais également du tracé des lignes.

En effet, l'accessibilité qui assure la diffusion spatiale de la mobilité permet à la fois de lutter contre toute forme d'exclusion d'un point de vue économique et social et cette accessibilité est l'une des conditions à la durabilité dans tout aménagement des transports. Elle se réfère à la facilité pour un lieu d'être atteint et renvoie à la qualité des réseaux et services de transport. Elle s'exprime par les temps de parcours qui varient en fonction des modes de déplacement utilisés dans le territoire. Ainsi, les politiques de mobilité peuvent contribuer à un renforcement de la ségrégation sociale par leur incidence spatiale et dans ces conditions, les disparités sociales s'ajoutent aux injustices d'ordre spatial. Si la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, elle est facteur d'inégalités sociales et précisément à Abidjan, les problèmes de justice et d'équité ne sont pas absents des phénomènes de déplacement dans la mesure où certains sont mobiles et ont accès aux ressources de la vie sociale alors que d'autres le sont moins et se retrouvent déclassés dans les quartiers isolés non desservis par la SOTRA et le transport artisanal. De même, la géographie sociale des accessibilités met les ménages les moins favorisés face à des temps et des coûts de transport qui les désavantagent socialement.

Avec l'étalement urbain, l'insuffisance de l'offre de transport, la voiture est devenue indispensable et posséder une voiture n'est plus un choix, mais une contrainte. Elle est encore vécue comme un ultime rempart vers une classe sociale moyenne. Dans cette optique, la

voiture reste encore et toujours un signe extérieur d'inclusion sociale car pour beaucoup d'Abidjanais, prendre les transports en commun est considéré comme dégradant puisqu'ils sont en quelque sorte considérés comme les transports des pauvres. Le coût d'accès de la mobilité automobile, disqualifie immédiatement et durablement les citoyens ayant de faibles revenus. Il faut avant tout que les différents territoires de la ville (les lieux de résidence, de travail, de loisirs etc.) soient géographiquement et temporellement accessibles en transports en commun pour les couches sociales ne possédant pas de véhicules. Mais dans l'état actuel, il s'agit d'une exigence qu'il est difficile à mettre en place.

2.2.2- La segmentation des lignes des transports artisanaux: facteur d'éviction des couches défavorisées

Au delà du revenu des ménages, un autre facteur influence la mobilité des populations à Abidjan. Il s'agit de la politique de sectionnement des lignes de desserte par les transporteurs qui se traduit par des hausses successives des prix de transport. 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 la segmentation des lignes de transport dans les différentes communes du district. Cette stratégie est une condition supplémentaire de l'inaccessibilité des usagers les plus vulnérables. Ces pratiques favorisent de facto l'exclusion de certains quartiers lointains, les transporteurs préférant rester sur de petites distances, les quartiers faciles d'accès par des routes moins encombrées, plus fluides et des destinations denses en population qui sont plus rentables. Il n'y a donc pas une véritable politique de répartition harmonieuse de la desserte à l'ensemble de la commune.

Ces pratiques s'observent surtout dans les communes à grande superficie, où les lignes de dessertes excèdent parfois les 8 km (*Yopougon, Trechville, Abobo* etc.).

En effet, aux heures de pointe (entre 6h30 et 8h30 les matins et entre 17h30 et 19h30 les soirs), 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. Par exemple, le matin, tous les chauffeurs se dirigent vers les quartiers centres, abandonnant ainsi les passagers qui veulent se rendre dans d'autres localités. Un trajet normal est alors coupé en deux, voire trois trajets par le chauffeur pour lesquels un paiement est exigé chaque fois à l'utilisateur. C'est une manière subtile pour les chauffeurs de pratiquer des hausses substantielles de tarif à ces heures. Les prix des transports

populaires étant fixés à l'avance, dans leur application, on assiste à une certaine souplesse qui consiste pour l'utilisateur à négocier une réduction du tarif. Ainsi, en fonction des différentes périodes de la journée, ces prix varient. Il est donc évident que les activités des transports populaires ne se mesurent pas seulement en termes de pollution atmosphérique, mais aussi en termes de 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 de la SOTRA. Bien plus, les tarifs pratiqués ne seraient plus en mesure de faire de ces transports un moyen réellement populaire.

2.2.3- Difficultés d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

Se déplacer aisément au moyen de transports accessibles, rapides et souples permet de participer pleinement à la vie sociale. Mais certains groupes sociaux, pour des raisons diverses, ne maîtrisent pas totalement leur mobilité et, de ce fait, rencontrent des difficultés pour assurer la qualité de leur vie en ville. Ces individus peuvent souffrir d'handicaps physiques plus ou moins graves rendant leur mobilité difficile voire impossible. Il s'agit des Personne à Mobilité Réduite (désormais PMR) qui comprennent entre autre les personnes handicapées moteurs ou cérébrales, les aveugles ou malvoyants, les personnes obèses, les personnes âgées, mais également les enfants, les parents avec poussettes ou encore les personnes transportant des paquets lourds et encombrants. Dans cette catégorie, les personnes âgées, les enfants, personnes handicapées physiques ou mentales ressentent une certaine vulnérabilité leur demandant une grande prudence dans leurs déplacements. Les besoins de ces individus demandent à être pris en compte de façon spécifique. Cela peut passer par des aménagements physiques (rampes d'accès pour les fauteuils roulants, plancher bas dans les bus, équipements de sécurité dans les rues, etc.) ou des systèmes d'accompagnement. Or aujourd'hui encore, les PMR ne maîtrisent pas toujours leur mobilité et rencontrent de ce fait des difficultés pour s'intégrer professionnellement, socialement et culturellement. Nous touchons ici essentiellement à la mobilité en tant que capacité physique et à ce niveau, nous ne sommes pas tous égaux. Tout le monde n'a pas l'opportunité d'avoir une voiture personnelle qui s'adapte aux besoins. Les PMR le deviennent donc encore plus, faute d'accès au transport commun et exclues de fait du service public. Ce qui a pour conséquence de réduire leur autonomie et leur intégration.

Mais Abidjan enregistre à plusieurs endroits, une absence de panneaux de direction et d'informations sur l'ensemble des réseaux routiers. Or, maîtriser sa mobilité exige d'intégrer instantanément un grand nombre d'informations écrites: panneaux routiers, signalisations, panneaux directionnels et d'informations etc. Ainsi, se déplacer dans un environnement inconnu devient difficile pour une grande partie de la population, ce qui constitue un frein manifeste à l'accès à la vie en ville. Les PMR semblent en toute évidence être oubliées dans le système actuel de mobilité à Abidjan.

Pour répondre aux besoins de ces groupes sociaux, l'offre de transport doit être repensée et adaptée: il s'agit de proposer des systèmes de transport afin d'assurer une accessibilité maximale, aucune commune du district et aucun quartier ne doit être mal desservi. Les réponses peuvent venir d'une meilleure offre en transport en commun aussi bien quantitative que qualitative ou bien encore par des systèmes de transports à la demande plus souples et mieux adaptés à certains espaces urbains moins denses. Cela peut être changé si des lois étaient votées imposant la construction et la maintenance de trottoirs suffisamment larges dans tous les quartiers, la localisation des arrêts de transport public aux endroits les plus commodes.

2.2.4- Difficile accessibilité des pauvres à la mobilité urbaine à Abidjan

Dans un contexte de pauvreté, la notion d'accessibilité est encore plus pertinente pour cerner les conditions de vie des populations. La multiplicité des concepts et indicateurs développés sur la pauvreté évoque dans le langage courant un état de manque, de privation qui, dans les analyses actuelles tend à se réduire à la dimension monétaire. Mais le champ de la pauvreté s'est progressivement enrichi d'autres approches que nous ne pouvons traiter ici. Sur le plan des indicateurs monétaires, on retient le seuil de pauvreté monétaire d'un dollar par personne par jour établi par la Banque Mondiale. Dans une autre approche, Amartya Sen (1985) donne une définition basée sur « les capacités »¹⁵¹, notion qui permet de mesurer les capacités des populations à avoir accès aux biens et services. Il a inspiré le concept de développement humain du PNUD qui intègre diverses dimensions telles que l'éducation ou la santé pour mettre en évidence la nature multidimensionnelle de la pauvreté.

En Côte d'Ivoire, la succession de crises (crises économiques depuis les années 90, suivi de crises politiques dès 1995 et 1999, la crise militaire avec une rébellion en 2002,...) a

¹⁵¹ Amartya Kumar Sen (1985) *Commodities and Capabilities*, Amsterdam : Elsevier

provoqué une forte réduction de l'emploi, entraînant ainsi une baisse du niveau des revenus des ménages. La forte diminution du pouvoir d'achat d'année en année a fait grimper le nombre de pauvres dans le pays limitant ainsi le budget des ménages consacré aux déplacements, et par ricochet la diminution de la mobilité. Certains auteurs jugent cette situation normale en considérant qu'il s'agit d'un ajustement nécessaire par élimination des déplacements superflus (Godard et Teurnier, 1992). Les enquêtes sur le taux de pauvreté en Côte d'Ivoire montrent que 45% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté¹⁵² (DSRP 2009).

La question des tarifs et des coûts de transport est très importante lorsqu'il s'agit d'analyser l'accessibilité des pauvres. A Abidjan, le déplacement constitue l'un des principaux freins à l'insertion sociale et plus spécifiquement à l'accès à l'emploi. Aucune loi ne consacre un droit au transport et divers dispositifs articulés autour de la gratuité ou des réductions conséquentes en faveur des personnes et ménages en difficultés ne sont pas mis en œuvre à l'exclusion des tarifs préférentiels pour les étudiants et les fonctionnaires. Ainsi le coût de la mobilité reste élevé pour les catégories de populations les plus défavorisées. La fixation des tarifs s'exerce de façon négociée concernant les transports formels. A ce niveau, les autorités interviennent pour réguler les prix des services publics, voire à les geler pour éviter toute fluctuation en défaveur des usagers comme c'est le cas de la SOTRA où la clientèle est composée de 62% d'élèves, d'étudiants, de fonctionnaires et de corps habillés, des groupes sociaux subventionnés par l'Etat. Par contre, la régulation de l'Etat sur les prix des transports non conventionnels (minibus, taxi intercommunaux) reste faible, voire inefficace. Cette compétence relève plus du ressort des chauffeurs qui établissent en toute liberté le prix à payer par l'utilisateur.

Depuis la vague de libéralisation des prix, 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. Les plus démunis sont pénalisés par l'insuffisance du transport institutionnel et pâtissent du coût élevé des transports populaires. Dans ces conditions, les ressources annuelles des personnes ayant moins d'un dollar par jour et inactives ne leur permettraient même pas un déplacement en transport

¹⁵² Sur le taux de pauvreté, les résultats de l'étude de l'INS relative à l'enquête sur le niveau de vie des ménages (ENV 2008) ont identifié le pauvre en 2008 comme étant celui qui a une dépense de consommation inférieure à 661 FCFA (environ 1 euro) par jour, soit 241 145 FCFA par an.

collectif par jour sans jamais rien dépenser d'autre. Une des conséquences mécaniques de cette pression sur les budgets est le recours très fréquent à la marche, faute de mieux, même sur de longues distances. Pour les ménages à faibles revenus, le coût du transport représente une proportion énorme du budget familial. En 2006, les dépenses moyennes en transport représentaient 9,73% du revenu par tête (ENV 2006)¹⁵³.

Dans les cas extrêmes révélés par certains entretiens, les dépenses de transport peuvent dépasser le revenu tiré d'un emploi. Ce paradoxe confirme une fois de plus la domination du secteur artisanal 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 publique, bien au contraire, ils amènent cette dernière à équilibrer ses tarifs en fonction du marché. Cette situation pourrait entraîner à terme le retour des usagers des transports artisanaux vers les autobus. Car, 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. Néanmoins, pour assurer ce retour il faudra améliorer les services offerts par l'augmentation du parc d'autobus.

2.3- Sur le plan financier : Faibles sources de financements durables de la mobilité urbaine

Les questions du financement des transports urbains ne peuvent être appréhendées de façon autonome et sectorielle, mais elles doivent au contraire être situées dans le cadre plus global de l'économie urbaine. C'est l'un des points importants à mettre en évidence, car c'est la répartition du poids des dépenses entre les différents financeurs. C'est une caractéristique importante du système de financement actuel et sur ce point, la situation demeure, là encore, assez contrastée. La contribution de l'Etat est jugé très insuffisante au vu des enjeux et les collectivités locales ne disposent pas de moyens pour assumer toutes les responsabilités qui leur ont été transférées.

En effet, les déplacements urbains constituent un domaine d'action "budgétivore" au regard des solutions matérielles et techniques qui sont généralement envisagées dans les projets de mobilité. La construction et l'entretien d'infrastructures de transport, qu'il s'agisse de transports collectifs en site propre ou de voirie représentent des investissements financiers considérables pour les pouvoirs publics. Dans la plupart des cas, les volumes budgétaires en jeu sont tels qu'ils nécessitent bien souvent le recours à des financements multiples,

¹⁵³ Enquête sur le niveau de vie des ménages en Côte d'Ivoire, Institut national de la statistique INS

généralement dans le cadre de contrats ou de conventions entre différents niveaux territoriaux. Les déplacements urbains nécessitent donc des ajustements entre ces différents niveaux d'action afin de gérer au mieux les interdépendances budgétaires. Sans investissements massifs de la part de l'Etat central, les collectivités locales sont incapables, en l'état actuel de la fiscalité locale, de faire face seules aux dépenses à engager. Cet élément est essentiel car il donne à voir à la fois la faible autonomie de ces collectivités dans le domaine et remet également en question l'idée même de politiques "locales" de déplacements urbains. Ces déplacements engendrent des coûts qui ne sont pas toujours pris en charge par les usagers. Ces coûts, dits externes, sont notamment les coûts d'infrastructure, de congestion, d'insécurité et d'environnement. S'ils n'ont pas de prix pour les utilisateurs, ils ont en revanche un coût important pour l'ensemble de la collectivité. Les impacts économiques sont également des indicateurs mesurables, généralement monétarisés, tels que l'évolution du PIB, les impacts sur l'emploi etc.

2.4- Impact environnemental négatif du système des transports urbains

La question du transport et des émissions de gaz à effet de serre concourant aux dérèglements climatiques est un enjeu majeur en Côte d'Ivoire. Le principe de précaution reste l'une des mesures favorisées pour pallier les éventuelles conséquences des conditions de mobilité urbaine à Abidjan. Cette dégradation ne se mesure pas uniquement par les émissions de polluants, mais aussi par les problèmes plus spécifiques liés au secteur tels que les congestions, les nuisances sonores, l'occupation de l'espace (au dépend des espaces verts), la dégradation des routes etc. L'ensemble de ces nuisances a alors des conséquences sur la santé des citoyens mais également sur les choix relatifs de localisation des habitants. A Abidjan, le détournement des fonctions circulatoires des chaussées, trottoirs et carrefours de la ville ainsi que celles des espaces verts se fait au profit de l'émergence de gares informelles de transport et le désordre marqué par le non respect des règles de conduite. Ce qui a pour conséquence un accroissement de la congestion du trafic par la formation de nombreux bouchons, notamment aux heures de pointe. La concentration de polluants nocifs atteint des seuils inquiétants.

Les impacts de ces polluants sur la santé des populations sont indéniables. En l'absence de statistiques fiables, on peut cependant noter une forte augmentation de différentes maladies causées par la pollution de l'air, dont les maladies respiratoires, les allergies, les maladies de la peau, les maladies neurologiques, les infarctus du myocarde, les céphalées et vertiges, les cancers de poumon et de la vessie, le saturnisme (infection par le

plomb), etc. (CERTU-STC 2002). Au total, le coût global de la pollution de l'air atteint des proportions inquiétantes: il est estimé à environ 2% du PIB à Abidjan (soit environ 61 milliards de francs CFA) (Amakoé P. Adoléhoumé, 2002). Les dysfonctionnements du système des transports urbains constituent par conséquent un problème économique mais aussi un problème de santé publique.

2.5- Absence de politique en faveur de la mobilité douce ou mobilité active

L'éco mobilité encourage les changements dans les modes de déplacement : il s'agit d'encourager à prendre le tram et le vélo ainsi que les autres modes de transports alternatifs comme l'auto partage et le covoiturage. La marche, la pratique du vélo, ainsi que tous les autres modes de déplacement non motorisés (trottinette, skateboard) sont communément regroupés sous le terme générique de mobilité douce. Cette appellation s'applique donc à tous les moyens de déplacement par la seule force humaine, mais exclut, par conséquent, les déplacements en transport publics. Elle s'adresse à des pratiques longtemps négligées par les politiques de transport dont l'importance est aujourd'hui redécouverte à la lumière des objectifs de développement durable.

2.5.1- Le vélo : un mode de déplacement quasi inexistant à Abidjan

Dans la perspective de développement et de mobilité durable, le vélo peut-il devenir le mode de déplacement d'une part importante de citoyens? Peut-il devenir un moyen de transport alternatif crédible ? La crise environnementale actuelle rend indispensable la mise en œuvre des transports « doux » et le vélo semble présenter de nombreux atouts pour la ville et pour l'utilisateur. Son développement apparaît donc possible dans le cadre notamment de stratégies de déplacement multimodal. A l'heure de la ville durable, la pratique du vélo apparaît comme mode de déplacement alternatif à la voiture car c'est un moyen de transport écologique et économique. Faire du vélo c'est aussi faire du sport. En ville, le vélo permet de se déplacer rapidement, parfois plus rapidement que les voitures qui sont soumises aux aléas de la circulation (embouteillages). Toutefois, toute politique de mobilité urbaine doit tenir compte des images culturelles associées aux modes qui sont promus, ce qui signifie que des actions susceptibles de faire évoluer les représentations sociales sont parfois nécessaires aux côtés de mesures directes sur l'offre de transport. A juste titre, la marche à pied en ville et le vélo rencontrent aujourd'hui de graves obstacles dans le district d'Abidjan aussi bien sur le plan psychologique que sur le plan pratique.

2.5.2- Les obstacles psychologiques à la pratique du vélo et de la marche

D'abord, le sentiment d'insécurité perçu par les usagers ou par leur entourage qui ne peut être séparé des conditions physiques de déplacement dans un climat défavorable à la marche ou au vélo. Ensuite, la mauvaise image de la bicyclette, considérée comme un mode de second choix. Pour le citoyen *abidjanais*, le vélo est associé à l'image du villageois.

2.5.3- Les obstacles liés à l'aménagement et à la réglementation

La notion de choix modal, basée sur le postulat que l'utilisateur choisit son mode de transport chaque fois qu'il se déplace est moins évident lorsqu'on aborde le contexte social qui influence l'individu, la localisation résidentielle qui peut être le résultat d'un choix mais aussi une contrainte. Les chaînes de déplacement où le mode choisi au départ conditionne le mode utilisé lors des déplacements suivants. De la même façon, les interrelations entre les différents types de mobilité et les ajustements qui s'ensuivent, démontrent que la localisation résidentielle n'est pas le point de départ du système, mais un élément dynamique de celui-ci.

Ainsi, dans toutes les communes du district d'Abidjan, le piéton et le cycliste subissent de nombreux inconforts en plus des nuisances sonores et d'un environnement urbain et paysager dégradé. On peut citer par exemple l'exiguïté des espaces réservés (trottoirs, pistes, bandes), le manque de trottoirs, d'aménagements cyclables, les stationnements, les encombrements des trottoirs ...

3- Contribution sociale du transport artisanal dans le district d'Abidjan

Bien qu'au cœur des problématiques de mobilité durable, la dimension sociale demeure relativement méconnue et est sous-estimée dans les politiques publiques de mobilité urbaine en Côte d'Ivoire. Ces enjeux sont pourtant très importants puisqu'ils ont des incidences réelles sur le tissu urbain et sur la cohésion sociale en général.

3.1- Transport artisanal : Moyens d'intégration sociale et de créations d'emplois

La problématique de l'entreprise informelle dans le contexte socio culturel africain et particulièrement de l'Afrique noire a été évoqué par plusieurs auteurs (Amadou Diagne Thioye 1984, Adboulaye Niang, Dubois, J. et Marc, A. 1992, N'guessan Boignan, 1999). Le principal point commun entre ces auteurs, est sans doute, le caractère spécifique de la logique des dirigeants qui est celle de la solidarité sociale. Cette solidarité s'y déploie plus fortement qu'au sein des activités formelles : solidarité familiale, religieuse, ethniques, solidarité au sein

des groupes de quartiers. L'économie informelle joue un rôle positif dans la société car elle fournit des emplois et des prestations financières, libère de l'oisiveté les citoyens et représente un régulateur social. Elle réduit donc les tensions sociales et soutient parallèlement l'économie formelle par les relations qu'elle entretient avec elle. Dans cette perspective, le transport artisanal, principal mode de déplacement à Abidjan et grand pourvoyeur d'emplois dans un contexte de chômage structurel présente de l'intérêt au regard de deux dimensions du développement durable (social et économique) même si la dimension environnementale reste préoccupante.

En dépit des aspects négatifs, la dimension sociale dans laquelle s'inscrit le transport artisanal est essentielle : non seulement il offre des opportunités de mobilité que l'entreprise publique, la SOTRA n'est pas à même d'assurer pour de nombreux groupes de population, mais il mobilise aussi un grand nombre d'emplois qui permettent une insertion urbaine à plusieurs catégories de travailleurs dans un contexte de chômage important. Les estimations restent approximatives car le fonctionnement informel du secteur ne permet pas la connaissance exacte des emplois générés. Une étude menée par la SITRASS¹⁵⁴ sous la houlette de la Banque mondiale estimait en 2000 que le nombre d'emplois directs créés par ce secteur était de 12 000 (chauffeurs, balanceurs, garagistes, propriétaires). Le secteur générait dans le même temps un chiffre d'affaires de plus de 60 milliards de FCFA (rapport Banque mondiale 2000)¹⁵⁵. On peut estimer aujourd'hui que ces chiffres sont loin de refléter toute la réalité sur les emplois que cachent les activités informelles dans le transport artisanal si on s'en tient au nombre de véhicules en circulation.

En effet, le parc en circulation à Abidjan est estimé à plus de 22 000 unités¹⁵⁶ pour toutes les catégories de transport (*woro-woros*, *gbaka*). Sachant qu'un véhicule est conduit par deux chauffeurs (le titulaire et le second), alors l'activité aura générée près de 44 000 emplois de ce type. Le secteur attirant de petits commerçants autour des gares, le chiffre devient encore plus important en tenant compte de ces derniers. Dans une société où la solidarité continue d'exister, ce sont des milliers de personnes qui profitent des revenus de ces chauffeurs et apprentis. Admettons qu'un actif peut faire vivre une famille d'au moins trois à

¹⁵⁴ Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne : <http://sitrass-seminaire.org/>

¹⁵⁵ Banque Mondiale : Mobilité Urbaine « Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne » Série 1 : Le cas des Gbakas à Abidjan, Mai 2000

¹⁵⁶ Selon les estimations de l'AGETU

quatre personnes et plus, il va sans dire que ce secteur est vital à l'échelle d'une ville qui compte plus de quatre millions d'habitants. La pauvreté est atténuée grâce à ces activités informelles et il serait difficile de ne pas prendre en compte cette réalité dans les statistiques officielles. C'est ici qu'intervient la nécessité de disposer d'une autorité organisatrice capable de prendre en charge l'ensemble du processus dans un cadre global de planification rigoureuse. L'autorité devra donc être le lieu d'une réflexion prospective sur le système de transports urbains qui intégrera les multiples dimensions et les nombreux enjeux des transports notamment :

- Humains (droit au transport en particulier pour les couches les plus défavorisées de la population),
- Economiques (optimiser les investissements et minimiser les coûts de fonctionnement),
- Environnementaux (réduire les externalités négatives telles que la pollution atmosphérique, le bruit et la congestion du trafic urbain).

Les espaces occupés par ces transporteurs artisanaux sont les lieux de toute sorte d'activités génératrices d'emplois et de revenus. Ce sont des lieux où se concentrent, se rencontrent et où quelquefois se confrontent de nombreux acteurs aux statuts divers. On en distingue trois:

- les acteurs appartenant au secteur des transports;
- les acteurs appartenant aux activités informelles commerciales,
- les acteurs institutionnels, très présents dans les discours à propos de la gare routière, mais en fait assez peu présents sur le terrain.

L'installation sur le site de la gare routière des transporteurs et des commerçants se justifie par l'identification d'un marché potentiel susceptible d'assurer la rentabilité d'un investissement aussi bien pour les transporteurs que pour tous les autres commerçants et artisans autour de l'activité transports comme les mécaniciens et autres vendeurs de pièces détachées (Steck J-F, 2004). L'offre actuelle de transport à Abidjan apparaît insuffisante et inadaptée aux yeux des usagers. Toutefois, ils apprécient majoritairement la régularité et l'accessibilité des modes artisanaux de transports, même si les critiques sont très sévères en termes de sécurité, de confort et de respect de la clientèle. Presque tous les clients sont informés de leur illégalité, mais ils sont opposés en grande majorité à l'interdiction de ces modes dans le paysage des transports urbains. Ils sont favorables à ce que ceux-ci puissent continuer à pratiquer le transport à condition que le service soit amélioré.

3.2- Contributions aux budgets communaux

A Abidjan, il ressort que les activités de transports informels constituent un énorme manque à gagner pour la collectivité et l'Etat dans leurs budgets de fonctionnement et d'investissement. La tolérance des autorités nationales et locale vis-à-vis des activités des opérateurs informels s'explique par leur volonté de ne pas se mettre à dos une frange partie de la population par des mouvements de protestations sociales en supprimant ou en voulant imposer des règles formelles. Les collectivités locales trouvent leur compte aussi dans les taxes parallèles qu'elles perçoivent. La recherche d'un certain manque à gagner dans la politique de décentralisation les amène à cautionner les occupations anarchiques de leur territoire et ce type d'activités leur rapporte des sommes importantes. En 2002, le CERTU estimait pour l'année 1998 à environ 114 millions de F CFA, les revenus générés par les «*woro-woros*» pour les 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 (SITRASS, 2001) pour seulement trois types de prélèvements : autorisation, droit de stationnement et patente. Ainsi, en dépit des critiques qu'on puisse formuler à l'encontre de ce secteur de l'économie urbaine, il constitue une source de revenu non négligeable pour les communes. Il convient de rappeler aussi que l'origine du conflit institutionnel entre communes est principalement financière et pécuniaire d'autant plus que l'ensemble des activités de rue constitue un secteur ressource pour elles. Ces conflits portent donc sur la revendication de leur autorité respective en tant que gestionnaire des espaces publics occupés par ces transporteurs artisanaux.

4- Quelles démarches pour la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan ?

4.1- Promouvoir les transports en commun :

4.1.1- Par l'amélioration des services de bus et de bateaux bus de la SOTRA

Les politiques de développement urbain durable préconisent la réduction des dépenses énergétiques et de la pollution de même qu'une amélioration du bien-être et de l'expérience de vie des citoyens. C'est là le cœur des enjeux de développement urbain d'aujourd'hui: la recherche d'une ville plus agréable, plus dynamique et plus verte. Ces politiques visent à promouvoir des déplacements collectifs plutôt qu'individuels car ces transports polluent moins que la voiture si l'on considère la pollution par personne et permettent, là où ils

existent, de se déplacer sans contraintes de stationnement. Ils génèrent de nombreux bénéfices liés à l'environnement, à la sécurité et à la qualité de vie et constituent une solution durable permettant de concilier les besoins de déplacement, la limitation de la pollution atmosphérique et de ses impacts sur la santé publique. Le citoyen est le premier bénéficiaire des systèmes de transport en commun et de l'amélioration de la qualité de vie résultant d'une diminution de la congestion. Les entreprises ne sont pas en reste puisqu'elles sont très sensibles aux avantages d'un tel système. Outre l'importance pour leurs approvisionnements, elles sont conscientes de l'impact du transport en commun sur l'attractivité des villes auprès de la main-d'œuvre qualifiée. Les communes y trouvent d'ailleurs un intérêt économique et financier important. En somme, ils sont, à service identique rendu, les moins coûteux en énergie, en investissement, ou en espace nécessaire aux infrastructures (BAVOUX et al., 2005). Il va sans dire que ces transports doivent être favorisés dans leur articulation avec les modes individuels de transport. Leur développement apparaît donc aujourd'hui comme un volet incontournable d'une mobilité durable à Abidjan. Or, si ce développement peut encore passer par une augmentation quantitative du service de transport proposé, l'enjeu actuel pour les autorités est d'imaginer une amélioration qualitative de ce mode. A ce titre, il n'en reste pas moins que son accès soit reconnu comme un droit. Dans ces conditions, L'Etat et ses partenaires financiers et institutionnels, le district et les autres acteurs du privé doivent s'approprier un plan de modernisation et de redéploiement de la SOTRA sur l'ensemble du territoire du district d'Abidjan.

La SOTRA doit, au delà de ses obligations de résultat, intégrer dans sa stratégie, la dimension éthique et du bien être social de l'usager par la qualité du transport, le confort, la célérité et la régularité des bus et bateaux bus. Pour ce faire, le renouvellement du parc automobile doit être planifié en fonction du ratio de la population et du taux de croissance démographique urbaine à Abidjan. Ses services ne doivent pas être exclusivement réservés aux populations à faible revenu mais doivent aussi être orientés vers les couches sociales aisées par leur qualité. Avec cette amélioration, l'usage de la voiture particulière pourra être limité car le citoyen sera amené à privilégier dans ces déplacements le transport de masse, moins cher, confortable et moins polluant. Pour en arriver là, l'Etat et les collectivités locales doivent mettre en œuvre des projets d'amélioration du réseau routier, des dispositions pour l'extension des sites propres et protégés en vue d'aménager des couloirs aérés de circulation rapide par le désengorgement des voies publiques. Toute chose qui serait de nature à assurer

la fluidité du transport et la réduction des accidents. Par ailleurs, le respect du code de la route doit être promu davantage dans un souci d'amélioration du comportement routier des usagers.

4.1.2- La mise en place du tramway

L'un des enjeux majeurs du tramway est environnemental. Les projets de tramway permettent de penser ville et environnement dans la diversité de leurs interactions (Hamman *al.* 2011). A Abidjan il n'existe pas encore de réseau de tramway. Toutefois, le choix des autorités de développer un mode de transport par le rail tient à la volonté de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), l'un des principaux problèmes environnementaux de la ville. Le tramway est électrique, il ne rejette donc pas de dioxyde de carbone (CO₂)¹⁵⁷. Il repose sur l'efficacité énergétique mais également sur son attractivité qui encourage une diminution de l'usage de la voiture et un report vers des transports en commun plus performants et permet par la même, de lutter contre la pollution sonore. Le tramway crée le lien social en mettant en relation les quartiers périphériques et le centre ville d'une part, et en créant une dynamique dans les quartiers traversés d'autre part. Dans cette perspective, les projets de tramway urbain sont couramment appréhendés au titre du développement social urbain. Il est certainement plus qu'un projet urbain, il est à la fois, reproductible, rassembleur, visible et efficace (Hamman *al. op. cit.*). Pour doter le district d'Abidjan d'un tel système, un appel d'offre¹⁵⁸ vient d'être lancé pour la réalisation d'un projet de tramway qui porte sur la conception, la construction et l'exploitation d'un réseau de 13 gares et 11 ponts ferroviaires. Le projet devrait permettre d'ici 2017 d'apporter une solution aux problèmes de mobilité urbaine dans la ville et renforcer l'attractivité des transports en commun. Ce réseau aura une capacité de 300 000 personnes transportées par jour et se déploiera dans un premier temps sur l'axe nord-sud d'*Anyama* à *Vridi* (environ 25 km de Vridi à Anyama) et par la suite, il s'étendra à d'autres communes comme *Yopougon* et *Bingerville*.

¹⁵⁷ Mais la source de l'électricité utilisée par le tramway peut rejeter du Dioxyde de carbone et donc contribuer au réchauffement climatique.

¹⁵⁸ Le consortium qui a été choisi comprend la firme Dongsan Engineering (Corée du sud), Bouygues Construction (France) et Hyundai Rotem

4.2- Favoriser l'inter modalité et la multi modalité dans la politique de mobilité

La multiplication des modes de transports utilisés à Abidjan doit être considérée comme un phénomène positif à intégrer à une stratégie renouvelée des transports. L'objectif doit être de faciliter la mobilité et d'améliorer les conditions de sa réalisation en associant plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Ainsi, les stratégies de développement des transports doivent être non seulement multimodales mais également intermodales.

La marge de manœuvre, encore possible pour les acteurs du transport urbain n'est pas tant de mettre à disposition de nouveaux modes plus performants mais plutôt, en réponse aux pratiques multimodales des voyageurs, de faciliter la transition d'un mode à l'autre: l'information, la communication, l'organisation de services, la coordination des différents acteurs sont aussi importants que les véhicules ou infrastructures utilisés. Dans cette perspective, l'information possède une place importante dans le management de la mobilité. Elle ne forme plus l'unique « mode d'emploi » du système de transport ou la simple signalétique spatiotemporelle qui nous informe où et quand passe notre bus mais devient un système de transport à elle seule. On parle même d'«*info mobilité*» pour insister sur le rôle de l'information dans les systèmes de transport moderne. L'information n'est donc plus une donnée statique en amont d'un déplacement mais elle suit le mouvement et, via de multiples canaux, se réactualise en temps réel. Elle devient un élément indispensable de la mobilité qui permet de programmer des déplacements intégrés et multimodaux.

L'intermodalité désigne alors l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle se différencie de la multimodalité qui envisage quant à elle plusieurs possibilités de déplacements ou plusieurs chaînes de transports distincts qui empruntent chacune un mode ou une combinaison de modes différents. Alors que la multimodalité s'intéresse à la présence d'alternatives de mobilité, l'intermodalité se concentre sur l'enchaînement des modes.

Les transports à Abidjan doivent s'organiser autour de lieux d'échanges où se joue l'intermodalité qui sont des pôles d'échanges. Ces lieux sont par excellence des lieux de la mobilité en ce sens où ils doivent tout aussi bien donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre que l'environnement nécessaire à une bonne signalétique pour les usagers. L'enjeu du pôle d'échange est qu'il est tout à la fois un défi technique, institutionnel architectural et culturel. Les pôles d'échange de ces lieux de la mobilité sont également des lieux de la ville. L'intermodalité entre les différents réseaux et systèmes de transports est un

élément essentiel des services de la mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique. En vue d'une promotion de la mobilité durable à ce niveau, il est essentiel de jouer à la fois sur l'accessibilité (situation géographique des nouvelles gares), sur l'interconnexion des réseaux (peu de temps d'attente, regroupement de plusieurs modes), le stationnement de plus en plus des services annexes de type commerces, qui représentent une vraie valeur-ajoutée de l'intermodalité. Il faut donc réduire, voire supprimer les inconvénients potentiels relevés: l'écartement spatio-temporel entre points de descente et de montée de deux modes successifs doit être aménagé (chemins, assistance, indications), la durée des correspondances travaillée (une durée trop courte étant pénalisante pour les usagers occasionnels ou à mobilité réduite qui risquent de rater cette correspondance, une durée trop longue étant assimilée à une perte de temps). Cette nouvelle organisation des transports nécessite l'implication de nombreux acteurs : opérateurs de transports publics, constructeurs de bus et surtout pouvoirs publics, seuls capables de déployer l'infrastructure nécessaire au système intermodal.

Les initiatives de report modal constituent un second pas dans la lignée de l'intermodalité vers une mobilité plus durable. Le report modal consiste essentiellement à rendre les différents moyens de transport interchangeables en fonction des situations et de prendre le meilleur de chaque mode. L'intermodalité et la multimodalité visent à répondre donc aux attentes des usagers en fixant des objectifs à atteindre : la continuité, la compatibilité, la cohérence, la complémentarité entre plusieurs modes de déplacement selon leurs domaines de pertinence respectifs. Si l'on veut bien penser la mobilité dans son ensemble, il est préférable de définir une stratégie de transport fondée sur la complémentarité des modes de transport en fonction de l'efficacité de chacun de ces modes pour tel ou tel type de déplacement, pour tel ou tel type d'espace ou encore pour tel ou tel moment de la journée. La multimodalité à Abidjan constitue des opportunités. La répartition modale place aujourd'hui les minibus ou *gbakas* et les taxis intercommunaux ou *woro woro* en position favorable même si les dysfonctionnements actuels du système génèrent d'importantes externalités. Cependant il est nécessaire de les réorganiser, de développer de nouvelles stratégies d'interconnexion des modes et de faciliter le passage d'un mode à l'autre en d'autre terme, il s'agit de mettre l'accent sur la complémentarité modale en fonction de l'efficacité de chaque mode.

5- Quelle gouvernance de la mobilité urbaine durable à Abidjan ?

5.1- Sensibilisation au changement de comportement

En matière de mobilité, les maîtres mots de la gouvernance sont: coordination entre les niveaux et inclusion d'acteurs de différents horizons. De ce point de vue, la gouvernance peut être un outil utile pour une mobilité durable puisque celle-ci rend les acteurs et les activités plus interdépendants et nécessite leur mise en réseau. Ainsi, les autorités locales comme les autorités nationales ont des responsabilités spécifiques pour assurer à toutes les échelles le droit à la mobilité. Les autorités locales doivent en particulier faire valoir les intérêts locaux, mais les autorités nationales doivent avoir les moyens de faire valoir les intérêts plus globaux, à l'échelle du territoire national et chercher toujours un équilibre entre les échelons territoriaux dans un esprit de justice sociale. La maîtrise par ces autorités de la réalisation et de la génération de la mobilité, s'impose comme une condition incontournable dans leur recherche de la durabilité. Les politiques de mobilité durable et les mesures qui les composent sont en fait tirailés entre deux exigences: celle de leur efficacité, du point de vue environnemental avant tout et celle de leur acceptabilité politique, sociale et économique (Meier 2000).

La gouvernance de la mobilité devrait chercher à inclure les multiples relations formelles et informelles qui prévalent entre les différents acteurs du développement de cette mobilité (l'autorité locale, le secteur privé, les associations, etc.). Ce constat illustre la complexité de la tâche à laquelle les autorités sont confrontées. L'acceptabilité des mesures de mobilité durable se révèle en effet essentielle lorsque l'on vise à modifier un comportement individuel surtout si les mesures sont contraignantes. A cette fin, la population doit tout d'abord se montrer sensible aux enjeux du développement durable et par conséquent être convaincue à la fois du bien fondé des objectifs visés et du fait que les mesures adoptées ne servent pas à d'autres fins que celles qui sont officiellement déclarées (Button 1993).

La mobilité durable sera donc le fruit d'un changement de comportements issu de la prise de conscience de la part des individus des externalités qu'ils génèrent au cours de leurs déplacements. Ce changement se montre cependant très difficile à obtenir d'autant plus que le comportement de mobilité est soumis à des déterminants psychologiques, sociaux et culturels qui vont bien au delà du simple fait de se mouvoir. C'est pourtant à cette tâche que devront être confrontées les autorités dans l'élaboration de la politique des transports.

5.2- Renforcement des compétences des collectivités locales

La gouvernance locale suppose les interactions synergiques entre les acteurs publics, privés, communautaires et les citoyens. Ce qui suppose au préalable une vraie décentralisation du pouvoir de l'État vers les collectivités locales et une déconcentration administrative et des services publics. Cette évolution politique correspondant à des attentes fortes mais hétérogènes peut entraîner une meilleure adaptation aux situations concrètes au niveau local où les citoyens sont en demande de gestion de proximité. Toutefois, il faut reconnaître qu'en Côte d'Ivoire, la décentralisation n'a toujours pas conduit spontanément aux effets escomptés (comme par exemple, réduction de la pauvreté) ni à une meilleure intégration sociale des populations exclues. Elle a multiplié le nombre d'acteurs à l'échelle locale et a complexifié davantage leurs interrelations alors qu'il s'agissait de parvenir à rétablir des cohérences sur un territoire. Les résultats ont remis en cause le modèle de la politique urbaine qui confiait aux seules autorités politiques locales la responsabilité de la gestion de la ville.

5.3- L'implication de la population par la démocratie participative

Les différentes lois de décentralisation établissent les fonctions de l'autorité et instituent la consultation de la population dans la prise de décision dans la gestion des affaires de la commune. L'autorité entérine, la population peut proposer. Mais elle reste assez floue quant aux conditions et moyens à mettre en œuvre pour cette participation. Ce flottement se fait l'écho d'une définition de la population tout aussi floue. La population intervient dans la procédure décisionnelle, mais qui est-elle ? Un riverain, un résident, un justiciable, un contribuable, un électeur, un citoyen, un consommateur, un usager ? La réglementation ne tranche pas cette question essentielle à tout processus de concertation dans la mise en place des conditions d'une mobilité durable.

5.3.1- Conditions à la participation de la population

Qu'est-ce que la participation en général et la démocratie participative en particulier peuvent apporter aux politiques de mobilité ? Sous quelles conditions et avec quelle faisabilité ? L'idée de la participation dans les politiques de mobilité est de tendre vers un système d'« échange politique » avec une plus grande adhésion/acceptation des politiques publiques par la participation et une meilleure compréhension de la mobilité par une

«expertise d'usage»¹⁵⁹. La démocratie participative est un outil et non la solution aux problèmes de mobilité et à la planification des transports. De plus, participation et gouvernance ne peuvent être pensées séparément, car la présence des deux dimensions peut être garante de la cohérence et de solutions intégrées et durables.

Pour être utiles à la décision, les scénarios de mobilité durable à construire ne doivent pas être des constructions intellectuelles accessibles uniquement à des spécialistes et qui ne visent que les politiques. Ils doivent avant tout permettre de nourrir un véritable débat démocratique, préalable indispensable à l'obtention d'un minimum de consensus social sur la base duquel les politiques pourront prendre toutes les décisions nécessaires (Camille Kelbel, 2009). Par ailleurs, il est évident que la voie de la mobilité durable demandera une modification profonde de paradigme dans le mode de production des politiques, du centralisé au participatif, seule capable de garantir le minimum de consensus social requis.

Face à la complexité de ces enjeux, la démocratie participative peut-elle aider la décision ? D'un aspect purement pragmatique, la démocratie participative rend accessible le « savoir d'usage » à l'autorité locale, elle-même coincée entre l'expertise technique et les contraintes du marché. Dès lors, la démocratie participative se présente comme un dialogue triangulaire entre autorité locale, experts et citoyens. D'un point de vue plus normatif, la démocratie participative viendrait en complément de la démocratie représentative classique¹⁶⁰. En effet, les temporalités ne sont pas les mêmes que l'on parle de gestion des politiques publiques et échéances électorales. La participation aux politiques publiques et *a fortiori* aux politiques de mobilité, ne peut se résumer au vote, participation formelle mais trop rare. Il faut donc inventer des instruments originaux de participation.

La mobilité est un phénomène multidimensionnel et doit donc être envisagé sous différentes échelles. La participation doit nécessairement inclure un public plus large que les habitants directement concernés par la mise en œuvre du projet. L'espace de participation varie donc selon les champs des problèmes et non leur localisation stricto sensu. A ce niveau, il vaut mieux concentrer la participation au niveau local pour s'assurer une meilleure prise en compte de toutes les « couches sociales » et de leurs problèmes respectifs, ainsi les personnes sont-ils directement concernées et seraient plus motivées. Dans cette consultation, le citoyen apporte son expertise en tant que tel. Un citoyen n'est jamais uniquement « usager de », « utilisateur de », mais il est également habitant, détenteur d'une expertise locale, contribuable,

¹⁵⁹ Asbl Think Tank européen Pour la Solidarité (2009) « *Mobilité durable Enjeux et pratiques en Europe* » p. 50

¹⁶⁰ Ibid P 52

électeur, riverain etc. L'expertise citoyenne vient donc apporter aux politiques un éclairage complémentaire de ses autres sources.

5.3.2- Obstacles et limites à la participation de la population

La mise en œuvre d'une démarche de participation citoyenne peut être complexe parce qu'elle requiert une véritable prise de risque. Mais la vraie complexité est le fait que les politiques et les techniciens doivent changer de paradigme en reconnaissant l'expertise citoyenne et en ne se mettant plus dans une posture de décision mais dans une posture d'écoute. L'inclusion des citoyens dans le processus décisionnel demande une certaine inventivité quant à ses modalités. Elle nécessite du temps et des ressources. Cependant, le défi est donc celui du poids décisionnel de la participation et de sa traduction en actes concrets, au risque de transformer le résultat de la démocratie participative en simple liste de doléances ou en instrument de légitimation du politique. L'une des limites à prendre en compte est celle de l'inégalité de fait entre les citoyens et le risque de manquer d'une vue d'ensemble et de s'accrocher à des intérêts trop particuliers.

La démocratie participative est fondée sur le principe du pluralisme or, participer demande un certain nombre de ressources (Maurice Blanc 2007). En effet, la démocratie participative nécessite un certain apprentissage de la citoyenneté active, supposant certaines capacités d'écoute, de compromis, de vision d'ensemble et de compréhension des enjeux, mais aussi la capacité de s'exprimer et de faire valoir ses droits. La mise en place d'un accompagnement peut faire partir de la solution. En somme, les méthodes participatives en matière de mobilité peuvent avoir les mêmes limites que la démocratie participative classique et comportent des difficultés spécifiques : les gens les plus précarisés sont les plus difficiles à mobiliser parce que, pour eux, l'usage des transports en commun n'est pas une alternative et ils n'ont pas d'autre choix. Ils ne cherchent donc pas à améliorer les transports mais à accéder au rêve de la voiture individuelle. Aussi, pour le citoyen lambda, le degré de complexité pour faire valoir ses intérêts croît proportionnellement avec le niveau de décision, nécessitant plus d'organisation et donc plus de ressources et de capital social.

5.3.3- La tension entre participation et décision

Si le territoire est un espace d'expression des conflits d'appropriation, de pouvoir et d'autorité entre les institutions en charge de la régulation, l'enjeu majeur est de notre point de vue la mise en place de mécanismes de gouvernance permettant le traitement de ces conflits et

la négociation s'impose comme centrale dans les processus de traitement de ces conflits. Dans cette perspective, les projets de mobilité durable relèvent de la transaction sociale puisque ceux-ci passent par des arbitrages difficiles entre des choix économiques, écologiques et socio-politiques (Philippe Hamman et Christine Blanc ; 2009 : 222-232). L'analyse du cadre institutionnel des processus de prise de décision aussi bien que ceux relatifs à l'apport de la concertation à cette prise de décision met largement en relief des incohérences entre procédures et décisions. Plusieurs logiques s'affrontent, celle du commandement où le district et ses communes garants de « l'intérêt général » décident seuls, celle de la planification et de l'expertise où la décision est dictée par des impératifs de faisabilité techniques de l'AGETU. Concrètement, ces logiques se superposent créant des situations de conflits et faisant table rase de la participation des habitants. Ainsi, les décisions prises dans ce contexte traduisent-elles souvent une absence de consensus autour des objectifs à atteindre en matière de politique des transports. Une situation qui apparaît à la fois sous les traits d'une crise de légitimité et d'une crise d'efficacité opérationnelle.

- Une crise de légitimité. Les collectivités locales ne sont plus les détenteurs de « l'intérêt général » et de ce fait, il est de plus en plus difficile de prendre des décisions légitimes aux yeux de la grande majorité des populations.
- Une crise d'efficacité. L'efficacité des collectivités locales est mise en mal dans plusieurs domaines aussi bien sur le plan social, économique et environnemental. Les besoins de base des populations ne sont pas pris en comptes dans la planification du transport, du moins sur le terrain, ces collectivités éprouvant toutes les difficultés d'ordre financier, matériel et humain pour satisfaire à ces demandes.
- Et une crise de confiance dans les institutions de l'Etat. Les institutions et leur fonctionnement sont au cœur de la difficulté à mener une politique des transports durables. Si ce constat est assez finement établi, sa compréhension mériterait en revanche des travaux beaucoup plus approfondis.

Conclusion

Il est évident que les modes de transports urbains à Abidjan ne sont pas durables. Les pratiques actuelles et les tendances de l'évolution ne cessent pas d'être très inquiétantes.

Les objectifs pour la mobilité durable telles que décrites dans le présent chapitre démontrent que cette mobilité est réalisable mais qu'une approche coordonnée et soutenue s'appuyant sur un engagement politique est nécessaire pour que le développement durable puisse s'installer dans les habitudes des citoyens. La mobilité étant un besoin essentiel de la vie économique et sociale, le droit à la mobilité doit être proclamé pour tous les citoyens, ce qui en fera une obligation pour les collectivités locales et l'Etat en premier lieu pour mettre en place des politiques qui visent à promouvoir l'accessibilité à tous les citoyens.

Aucun mode de transport n'étant capable à lui seul de satisfaire la totalité des besoins de déplacement urbain, il faut une complémentarité entre ces modes, qu'ils soient conventionnels ou artisanaux. Pour le transport artisanal qui est le mode le plus populaire, les hausses successives de prix se répercutent sur le budget des ménages et pénalisent les usagers, surtout les couches populaires les moins solvables limitant leurs déplacements. Remédier à cette situation et garantir l'accessibilité de ces moyens de transport au plus grand nombre, nécessite une régulation des tarifs de l'ensemble des modes de transports urbains. En l'absence de cette régulation, l'inaccessibilité peut encore créer des problèmes sociaux. Aujourd'hui, la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, économique et culturelle. Être mobile, c'est aussi profiter de la vie en ville et les politiques de mobilité peuvent contribuer à renforcer la ségrégation sociale par leur incidence spatiale. L'ensemble des solutions envisageables ne peuvent se faire qu'avec une forte capacité de concertation dans un cadre très institutionnel qui doit encore être constitué et non pas seulement comme c'est le cas aujourd'hui, à la concentration des pouvoirs entre les organes de décisions politiques et les organes d'expertise. Enfin, tous les efforts des autorités ne doivent pas être polarisés sur de grands projets d'investissement. Garantir une meilleure accessibilité est une condition sine qua non de mobilité durable.

Conclusion 3^{ième} partie

Au delà de la volonté politique affichée, les analyses de la situation à Abidjan et du contexte ivoirien ont montré que de profonds obstacles subsistent pour promouvoir la mobilité durable. A Abidjan, les premiers obstacles à la mobilité durable sont politiques : à la fois pour la constitution d'autorités organisatrices (conflits de pouvoir entre entités publiques) et pour l'encadrement des entreprises de transport (grand pouvoir de lobby des syndicats, du fait du nombre d'emplois du secteur). La principale victime du système actuel est paradoxalement le destinataire final des politiques de transport public, à savoir les usagers. Ceux-ci ne sont en aucun cas associés à aucune étape des décisions.

CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES

1- Synthèse des résultats de la recherche

Au terme de notre recherche visant à étudier la gouvernance de la mobilité urbaine dans une perspective de développement durable dans le district d'Abidjan, nous rappelons ici les principales questions soulevées et les propositions que nous formulons :

1.1- Le concept de mobilité durable

La mobilité urbaine intégrant une problématique de développement durable demeure un projet à la fois complexe, transversal et multidisciplinaire. La durabilité d'un système de transport urbain doit être analysée et définie dans son contexte social, culturel et économique (d'autant plus que la littérature ne fournit pas une définition de consensus). Ainsi donc, s'interroger sur les conditions de la mobilité durable, c'est aussi se pencher sur le fonctionnement de la société à la fois globalement et dans toutes ses dimensions particulières. En d'autre terme, il s'agit d'une politique de transport urbain qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et les objectifs écologiques dans une perspective d'équité et de justice sociale. La dimension sociale tend à être sous-estimée dans les politiques publiques alors qu'elle a des incidences réelles sur le tissu urbain et sur la cohésion sociale en général. La durabilité de la mobilité urbaine nécessite de ce fait, une forme de gouvernance participative indispensable à l'adhésion et à la satisfaction des parties prenantes aux attentes parfois contradictoires, que celles-ci relèvent de considérations écologiques, sociales ou encore économiques.

1.2- Les contraintes à la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan

L'étude révèle qu'en Côte d'Ivoire et à Abidjan en particulier, la politique de mobilité urbaine durable est confrontée à de nombreuses contraintes et sa réalisation reste un projet complexe à mettre en œuvre: congestion du trafic, pollution de l'air urbain, difficile accessibilité des populations défavorisées, infrastructures routières inadaptées, véhicules de transports publics en mauvais état et très polluants etc. Aussi, la situation socioéconomique marquée depuis plus d'une décennie par toutes sortes de crises (crises économiques, instabilité politique, conflits armés...) n'a pas favorisé la réalisation de projets de développement dans maints secteurs dont celui des transports urbains. Ces contraintes qui constituent un frein à la durabilité du système des transports sont les suivantes :

1.2.1- Les insuffisances de la gouvernance

Le rôle des autorités organisatrices des transports (constitués de l'Etat, de l'AGETU et des collectivités locales), tel que nous l'avons constaté tout au long de cette recherche apparaît moins efficace et reste défaillant par rapport à l'organisation des transports urbains. En effet, dans le cadre de la gouvernance des collectivités locales, le processus de décentralisation n'a pas permis la mise en œuvre des politiques de proximité de mobilité urbaine. Il ressort que ces collectivités ne disposent pas de tous les moyens appropriés pour l'organisation et le financement nécessaires en vue d'offrir un service de transport urbain viable et de qualité à la population. Par ailleurs, les systèmes de régulations du secteur sont sources de conflits de compétence et d'intérêts contradictoires entre les parties prenantes, ce qui met à mal l'efficacité opérationnelle du secteur. L'hypothèse (la première hypothèse) selon laquelle les acteurs ont tendance à privilégier leurs intérêts et à renforcer leurs positions se trouve confirmée dans l'analyse de leurs relations transactionnelles. L'effet net de ces conflits se traduit par un manque de coordination et la dilution à tous les niveaux de l'engagement vis-à-vis de la mise en œuvre de stratégies de transport au service des besoins de la population.

Les conséquences des conflits de compétence traduisent la réalisation de notre deuxième hypothèse à savoir que les dysfonctionnements dans la gouvernance et les transactions conflictuelles dans la régulation officielle favorisent l'émergence d'organisation parallèles et d'acteurs nouveaux qui ne se privent pas de se substituer à l'autorité légale. Ce qui complexifie davantage la régulation, produit un désordre organisationnel dans le secteur et influence négativement les perspectives de développement des entreprises de transport.

✓ Propositions

S'il faut encourager une mobilité durable accessible à la population, il faut instituer un cadre qui favorise le rapprochement des intérêts des différentes institutions qui en ont la charge. L'amélioration du transport urbain dans la ville d'Abidjan dépendra donc d'une stratégie de mesures coordonnées visant l'aménagement des infrastructures, la qualité des services, le développement du réseau et la résolution voire la suppression des conflits d'intérêts entre les institutions. Le processus de renforcement des compétences des collectivités locales dans le cadre de la décentralisation devrait contribuer à renforcer la coordination de leurs actions avec l'AGETU plutôt que de créer des conflits nuisibles au bon fonctionnement du transport urbain. Une telle proposition suppose bien évidemment que leur

soient transférées toutes les compétences nécessaires dans le domaine des transports urbains et que les moyens et ressources indispensables soit associés à ces transferts.

La résolution de ce conflit entre les deux institutions est d'ordre politique. Toutefois, nous en percevons deux alternatives :

- Rattacher l'AGETU au district d'Abidjan, ce qui en fera un organe d'aide à la décision dans la politique de mobilité urbaine locale. Ainsi cette organisation urbaine aura en charge, la conception, la réalisation et le suivi de l'ensemble des projets de transport urbain du district. L'inconvénient principal dans cette proposition est la perte de son indépendance vis-à-vis de l'organe politique.
- conforter l'AGETU dans son rôle de régulateur en mettant à sa disposition les moyens humains, matériels et financier nécessaires à son fonctionnement. Pour cela, il va falloir d'une part, redéfinir d'autres sources de financement qui ne soient pas les même que celles des collectivités locales, et d'autre part, il faut que le législateur ait le courage de voter une nouvelle loi afin de renforcer sa légitimité et ses compétences. Ainsi, elle ne souffrirait d'aucune contestation de la part des élus locaux.

Cette proposition reste objet de discussion car, dans la pratique, aucune mesure ne garantit la fin des conflits tant que l'expression de l'opportunisme est grande dans les rapports entre les acteurs sociaux et que la défiance vis-à-vis de l'autorité reste forte.

1.2.2- Le transport artisanal et la régulation syndicale

L'insuffisance de la gouvernance et le blocage institutionnelle née de la régulation officielle a donné lieu à une nouvelle forme de régulation dans laquelle les organisations syndicales se sont appropriées l'autorité dans les gares routières informelles. Favorisant ainsi la prolifération de petites unités artisanales de transport urbain dans le sillage de la défaillance de la société formelle (SOTRA). La situation du système de transport collectif urbain telle qu'elle se présente à Abidjan, atteste du dynamisme du secteur artisanal, de sa capacité d'adaptation à l'offre de mobilité et de son importance dans le processus de développement. L'hypothèse (troisième hypothèse) selon laquelle le marché devient incontrôlable lorsqu'elle est dominé par des opérateurs informelle est ici attesté. L'un des principaux points forts de ce secteur rendant difficile toute tentative de l'interdire, c'est sa capacité à pourvoir un nombre significatif d'emplois. En ce sens, sa présence constitue, dans le paysage des transports urbains d'Abidjan, un mal nécessaire en l'absence d'alternative. Plutôt que de les voir comme

un obstacle et œuvrer pour leur réduction ou leur interdiction, ces transports non conventionnels se présentent comme une solution aux besoins de déplacement à Abidjan.

✓ Proposition

L'impact de leurs activités sur le plan économique et social suggère la prise en compte de leur spécificité et de leur utilité comme un dispositif non pas alternatif au système formel de transport mais plutôt complémentaire et dont il faudrait faciliter l'intégration dans le registre des activités légales. Toutefois, la mauvaise qualité de gestion de ces entreprises ne permet pas à leurs propriétaires de faire des économies et de mieux vivre de leur métier. Il faudra lutter contre cette informalité en donnant un coup d'accélérateur vers une phase de formalité. Cela passe inéluctablement par une stratégie de regroupement des propriétaires des véhicules individuels en vue d'orienter le financement sur des véhicules de grandes capacités et sur des entreprises crédibles. Cette politique doit être suivie de mesure d'accompagnement pour organiser leurs activités et leur donner des formations adéquates. Sachant que le manque à gagner pour les collectivités locales et pour l'Etat en termes de ressources financière est importante, les politiques publiques globales en leur faveur peuvent améliorer leur contribution au financement de ces collectivités. Sans des réformes institutionnelles et une révision du cadre réglementaire en vue de la simplification des démarches administrative, ces micro-entreprises se réfugieront et se maintiendront dans le secteur informel car elles n'ont pas la capacité structurelle à entrer dans le secteur formel. Le coût de leur maintien dans ce dernier reste exorbitant par la fiscalité.

1.2.3- Le rôle de la SOTRA dans la politique de mobilité urbaine

Dans le cadre de la convention de concession des services publics de transport urbain, la SOTRA suit un cahier de charges qui définit un ensemble d'actions à suivre sur le plan opérationnel. Donc, de manière globale, la stratégie de l'entreprise est celle qui résulte du donneur d'ordre qui est l'Etat. En d'autres termes, cette stratégie est dépendante des décisions relatives à la politique de la ville d'Abidjan. En effet, si le choix d'une stratégie de développement durable semble justifiable à l'échelle de l'entreprise, les clés de cette stratégie appartiennent aux élus locaux, à la politique urbaine. En tenant compte de cette réalité, une étude sur la stratégie de développement durable de l'entreprise SOTRA se révélerait peu pertinentes à plusieurs égards :

- d'abord, la SOTRA n'a pas les moyens de toute sa politique, toutes ces activités dépendent des dotations budgétaires de l'Etat et ce dernier ne respecte pas depuis quelques décennies tous ses engagements pour les montants alloués aux subventions d'exploitations à verser à la société ;
- l'Etat et le district d'Abidjan n'ont pas une véritable politique de développement durable aussi bien sur les plan national que sur le plan urbain, encore moins lorsqu'il s'agit de mobilité urbaine à Abidjan.
- La SOTRA ne représente qu'à peine 20% de l'offre de transport urbain à Abidjan, et le reste, soit 80% est réalisé par les transports artisanaux.
- enfin, toute politique de mobilité durable requiert des actions coordonnées entre tous les acteurs impliqués, or, ces éléments manquent fortement dans la gouvernance du secteur et la SOTRA ne dispose pas d'une grande marge de manœuvre pour faire entendre sa voix auprès des décideurs politiques.

1.2.4- Processus participatif de la population

La question qui ressort de notre quatrième hypothèse est la suivante : comment expliquer le paradoxe d'une « participation des habitants » présentée comme une nécessité sans que les modalités de sa mise en pratique ne soient détaillées dans les programmes et dispositifs de la politique urbaine dans la ville d'Abidjan et en particulier dans la planification de la mobilité urbaine?

L'étude développée a clairement mis en évidence les difficultés associées à une approche participative de la mobilité durable car les lois en vigueur ne tranchent pas cette question essentielle à tout processus de concertation dans la mise en place des projets de mobilité durable. Nous constatons que la participation se limite à une représentativité dans les instances de gestion, où tout simplement la population est censée être représentée par les élus dans les conseils municipaux et conseil du district d'Abidjan. Que vise alors en réalité l'objectif institutionnel ou les discours des autorités de « faire participer les usagers»? Cette participation reste en perspective en attendant que les instruments et les conditions de leur réalisation effective voient le jour. En réalité, les procédures qui permettraient d'envisager la concertation entre la population et les pouvoirs publics ne sont pas pensées. On peut sans doute affirmer qu'elle reste une vraie utopie dans la gestion de la mobilité urbaine car les projets de développement ont toujours été élaborés par les politiques en suivant l'avis des

experts notamment sur les aspects techniques. Aussi, les associations de consommateurs dans ce domaine brillent-elles de par leur absence dans les instances représentatives.

1.2.5- Le transport urbain d'Abidjan n'est pas durable mais présente des potentiels de durabilité

Une réglementation défaillante à tous les niveaux du système et une application laxiste des textes, voilà ce que nous pouvons retenir de l'analyse actuelle de la situation.

Les insuffisances et limites dans la coordination des transports urbains n'offrent pas de possibilités d'intégration ni de promotion des principes de développement durable dans cette frange importante de l'activité économique de la capitale ivoirienne. Dans ses différentes dimensions, environnementale, économique et sociale, le thème de la durabilité intervient dans les discours officiels sur l'avenir des transports urbains, les actions restent pourtant très limitées dans les programmes officiels. Aussi, l'intégration d'une véritable politique de développement durable dans le transport urbain n'est possible que si le transport lui-même s'intègre dans une logique plus globale de développement durable nationale. Face à toutes ces difficultés et à tous ces défis, le modèle actuel d'organisation et de prestation des services publics de transport urbain ne suffit plus, il faut maintenant susciter des changements radicaux d'attitude, de culture en particulier face à la mobilité, aussi bien dans l'organisation que dans les habitudes de déplacement. Tel est bien un enjeu clé de toute politique de développement durable. L'une des solutions serait d'agir sur la relation culturelle au véhicule particulier en mettant en valeur les modes de transport en commun et la mobilité douce. Si les mesures en la matière sont très diversifiées (campagnes de sensibilisation, incitations financières...), les initiatives en Côte d'Ivoire et à Abidjan sont inexistantes. Enfin, la question récurrente des transferts de modèles est soulevée comme c'est d'ailleurs le cas dans bien d'autres domaines de développement dans les pays en voie de développement (PVD). Doit-on résoudre ce problème par l'appropriation des modèles élaborés dans les pays occidentaux à l'image du modèle Français¹⁶¹ par exemple ? Où bien existe-t-il une manière originale de résoudre les problèmes au moyen d'expériences et possibilités locales ? 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

¹⁶¹ En France, le schéma de cohérence territoriale ou SCOT est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

réalités sociologiques, à la diversité socio-économique. Il conviendra donc de définir des modèles d'organisation du secteur à partir des réalités et des expériences propres au contexte ivoirien.

✓ **Proposition : La sensibilisation et l'éducation à « l'éco mobilité »**

Il est aujourd'hui devenu essentiel de sensibiliser l'ensemble des citoyens aux enjeux du développement durable et de susciter un changement d'attitudes à tous les niveaux et particulièrement face aux transports. La sensibilisation à l'éco-mobilité passe par un apprentissage, celui de se déplacer différemment. Les campagnes de sensibilisation doivent porter sur les concepts (développement durable et mobilité durable), sur ce que font les autorités eux même et éventuellement ce que font d'autres acteurs en la matière, ce qu'il faut faire individuellement chacun à son niveau (« les éco gestes »). Cette sensibilisation doit être concomitante à l'éducation à la mobilité durable qui a pour but de faire prendre conscience des questions environnementales, sociales et économiques sous-jacentes afin que chacun puisse ensuite décider en connaissance de cause d'adopter les comportements quotidiens nécessaires.

1.2.6- Les nouveaux projets de transport urbain à Abidjan

Confrontées aux choix qu'elles ont à effectuer pour mettre en œuvre leurs politiques de déplacements urbains, les collectivités peuvent avoir tendance à privilégier les projets les plus spectaculaires (tramways, métros) face à des réalisations plus modestes (bus en site propre, aménagement de pistes cyclables...). Ainsi, il ressort de notre recherche que les autorités ont pour priorité, la réalisation de projets d'investissement très importants comme le tramway ou la construction d'infrastructures nouvelles pour atteindre l'objectif de mobilité durable. Il est vraisemblable que la mobilité va continuer à croître à Abidjan avec la croissance démographique, associée à l'exode rural, et l'usage de la voiture particulière comme principal mode de déplacements d'une classe moyenne en construction. Pour l'instant, aucun indicateur ne permet de penser que ces tendances s'inverseront. Pour tous les *abidjanais*, au-delà des inégalités de toutes sortes, le fait de se transporter devrait être corrélé avec la qualité de la vie. Dans ce sens, les politiques sociales devraient faire de la mobilité une condition de l'insertion. Ainsi, l'accent doit-il être mis sur des programmes qui viseront à réduire la dépendance automobile et à favoriser le report modal sur les transports collectifs.

Nous estimons qu'avant de rechercher de nouvelles ressources et de mettre en place de nouvelles initiatives, il apparaît aujourd'hui nécessaire d'optimiser celles qui existent. C'est à

dire que les collectivités responsables devraient privilégier le renforcement et l'amélioration de l'offre existante par quelques mesures complémentaires: coordination des services, formation professionnelle et renforcement de capacité des acteurs-opérationnels, développement d'une politique intermodale, investissements dans les infrastructures (gares routières, arrêts, amélioration de la vitesse commerciale), synergie entre modes, appui au financement du renouvellement du parc obsolète, etc. Cependant, pour être plus viable durablement, la réorganisation de ce secteur devrait se faire dans le cadre d'une restructuration globale des transports publics dans une logique de complémentarité (inter modalité) des différents modes ou services de transport. Enfin, il nous paraît essentiel que la maîtrise des coûts et des ressources passe par une amélioration des conditions d'exploitation et des gains de productivité des opérateurs artisanaux et par une recherche d'une concurrence pour la délégation de service public de la SOTRA.

2- Les enseignements

2.1- L'apport du système « d'action concret » des transactions sociales à la compréhension de la problématique :

Notre recherche doctorale présente à la fois de l'intérêt et des limites pour la problématique soulevée. Elle s'est focalisée dès le départ sur un domaine particulier, à savoir le secteur du transport urbain. Néanmoins, elle produit de nouvelles connaissances interdisciplinaires qui pourraient être généralisées à d'autres secteurs d'activités.

Notre étude sur les transports urbains à Abidjan dans une perspective de développement durable et sa lecture à travers l'approche transactionnelle offrent les premiers éléments de réflexion quant aux apports et aux limites de notre travail. L'identification et l'analyse des relations transactionnelles entre les parties prenantes ont constitué une démarche utile pour situer les conflits dans la gouvernance du secteur et la démarche a contribué à nous éclairer sur les positionnements et les motivations des groupes d'acteurs dans les systèmes de régulation officielles ou informelles dans l'organisation :

- Elle a permis d'incarner, par le truchement des acteurs, les trois piliers du développement durable;
- Elle a été un outil de diagnostic efficace pour révéler les divergences d'intérêt et les blocages que la gouvernance du secteur a généré;
- Elle a révélé la complexité des imbrications des acteurs d'un territoire, qui doivent être mobilisés autour d'une problématique qui est celle de la mobilité durable;

- Elle a contribué à éclairer les responsabilités des acteurs dans la défaillance du système et donc les solutions envisageables pour dépasser les limites.
- Elle a été l'occasion de cerner les jeux de pouvoir et de contre-pouvoir autour des projets communs de transport urbain.
- Enfin, elle a permis de comprendre les compromis que les acteurs sont contraints de négocier entre eux, avec les autres pour résoudre les problèmes issus des conflits

2.2- La généralisation de la défiance dans les transactions entre acteurs de la mobilité urbaine

✓ La défiance de l'autorité de l'Etat

- Par les collectivités locales

Les collectivités locales n'ont pas toute la confiance envers l'Etat et ses structures notamment pour ce qui est des questions financières. Elles veulent toujours gérer elles mêmes les sources de revenus. C'est le cas du district d'Abidjan, qui en 2004, dans le contentieux qui l'oppose à l'AGETU demande aux contribuables assujettis à la taxe de stationnement d'effectuer le paiement desdites taxes à sa propre régie dans les locaux du district sans passer par le trésor public comme l'exige la loi de finance.

- Par les transporteurs artisanaux et les usagers

Les transporteurs n'ont pas confiance aux autorités et les usagers se sentent abandonnés par cette même autorité face aux dictas des syndicats de transporteurs. Cela montre qu'entre l'Etat et les populations, il y a une crise de confiance qui confirme le niveau assez bas du capital social. Ainsi, sur le marché des transports non conventionnés, existe-t-il beaucoup de véhicules illégaux qui n'ont pas d'agrément et qui exercent en toute impunité avec la complicité des forces de l'ordre qui s'adonnent à une sorte de racket généralisé. Le conflit entre l'AGETU et les collectivités locales et ses conséquences renforcent encore plus cette défiance des acteurs du transport envers les institutions.

✓ la défiance des chauffeurs vis-à-vis des propriétaires

La violation des accords tacites liés à la recette journalière et à l'entretien des véhicules sont responsables des rapports conflictuels entre ces deux acteurs. Et dans ces rapports, les conflits sont accentués par les comportements de défiances l'un envers l'autre, et le mépris du mandant envers l'agent.

✓ La banalisation de la corruption

La corruption dépasse finalement le seul cadre sectoriel et est devenue une valeur sociale et culturelle qui trouve une forme de « *légitimité illégale* ». Légitime parce que toute

les parties de la société la pratiquent, parce qu'elle exprime une certaine forme de solidarité, d'entraide et de générosité mutuelle mais elle est contraire à la loi et à l'éthique. Le secteur du transport urbain à Abidjan est une illustration parfaite de ce phénomène où les acteurs semblent l'assumer en toute impunité et c'est en cela un acte de défiance vis-à-vis de l'autorité de l'Etat.

2.3- L'informel, une nécessité pour les artisans pour maintenir leurs activités

La grande majorité des opérateurs artisanaux choisissent délibérément de rester dans l'informel parce que cela leur est plus rentable que d'être en règle vis-à-vis de l'autorité. Mais une nuance de taille est importante à préciser. Ces opérateurs sont soumis de fait à deux systèmes de régulations différentes qui imposent des contraintes lourdes:

Dans la régulation officielle, le contrôle n'est pas automatique, ce qui ne les empêche pas d'exercer sans aucune autorisation légale. Ils décident donc de ne pas se conformer à la législation, de rester « *clandestin* » tant que la corruption des agents des formes de l'ordre le permet. La régulation syndicale reste la plus contraignante car elle se fait sans concession, la contrôle est systématique et dissuasif. Ils choisissent donc de coopérer avec cette autorité syndicale garante de leur maintien dans l'activité. C'est pour eux, un choix rationnel pour ne pas être soumis au paiement de taxes dans les deux régulations.

En outre, il faut noter que plus la taille d'une entreprise augmente, plus le risque d'être repérée par l'administration est forte. Alors qu'une fois dans le registre officiel, l'entreprise sera soumise au respect des obligations légales. C'est pourquoi les micro-entreprises restent très atomisées avec de très petites unités d'un ou de deux véhicules. N'ayant pas la capacité à supporter les coûts de transaction engendrés par une réglementation trop contraignante, leur petite taille leur permet de se soustraire au respect des prescriptions légales. Les réglementations compliquées et non adaptées font que ces dernières ne sont guère encouragées à la création officielle d'entreprises.

2.4- Une politique sociale sélective de l'Etat dans le transport urbain:

L'Etat pratique une politique ciblée de subventions de transport. Sa subvention s'adresse en premier lieu à ses propres agents, c'est-à-dire les fonctionnaires et tous ceux qui sont appelés communément corps habillés (Policiers, gendarmerie, Militaires, pompiers, etc.) ensuite les élèves et étudiants. Mais elle exclut d'office toutes les autres catégories de populations ayant un très fort besoin social de mobilité. Il s'agit des travailleurs pauvres qui

ne peuvent pas payer le juste prix des transports urbains, des personnes à mobilité réduites (comme les handicapés physiques, les personnes âgées, etc.).

2.5- L'échec du partenariat public privé (PPP)

Toute l'argumentation tournant autour des PPP repose sur les synergies créées par la mise en commun des avantages du privé et du public et de la prévention des risques liées à l'incertitude de l'exécution des contrats. Tout part du postulat de base que dans ce type de contrat, le risque d'exploitation est transféré au privé. Ce transfert de risque légitime le surcoût financier pour la collectivité qui est sensé s'y retrouver par la suite. A Abidjan, l'Etat, a créé la SOTRA dans l'optique de rendre plus efficace le service de transport public urbain. Ce service ne peut être effectué que si une infrastructure suffisamment de bonne qualité a tout d'abord été construite et que le contrat prévoit le plus clairement possible toutes les responsabilités respectives des autres partenaires, au premier rang desquels les collectivités locales.

La situation souligne trois risques de défaillance qui se sont réalisés:

- La défaillance de l'action publique, donc de l'Etat. Cette défaillance donne à penser que les pouvoirs publics ont fait preuve d'opportunisme dans l'exécution du contrat (non versement des subventions, ou insuffisance de son volume, manque d'entretien et d'extension de l'infrastructure, mauvaise planification du transport etc.).
- La défaillance du marché dans le secteur (concurrence déloyale des transporteurs artisanaux) rend nécessaire une révision des closes du contrat.
- Le climat d'incertitude relative à la situation économique et à l'instabilité politique du pays.

Les conséquences de cette situation se traduisent par le fait que l'opérateur se trouve dans l'impossibilité d'offrir un service public régulier et de qualité à la population et que finalement le PPP n'apporte plus l'efficacité recherchée et les synergies attendues. Dans ces conditions, tout jugement critique sur la performance opérationnelle de la SOTRA doit être nuancée car, en la matière, il faut tenir compte du fait que ces facteurs exogènes que nous venons de citer ne sont pas du ressort des responsables de l'entreprises. Il faut également noter que dans l'esprit des citoyens, toute la responsabilité de la défaillance des systèmes de transports est du seul fait de la SOTRA. L'Etat se défait ainsi de toute responsabilité dans l'opinion publique.

3- Limites, perspectives et questions soulevées par la recherche

3.1- Limites

- Difficultés d'accès aux premières sources d'informations

Notre étude de terrain est tombé à un moment critique de l'histoire de la Côte d'Ivoire où des élections se préparaient et dont l'issue était très incertaine quant à la stabilité du pays, mais surtout la stabilité des dirigeants en charge de la régulation de la mobilité urbaine, aussi bien les élus locaux que les responsables administratifs. Comme nous l'avons bien mentionné dans l'introduction, depuis plus d'une décennie, il n'y a pas eu véritablement de politique de développement dans maints secteurs de l'économie ivoirienne, il en va de même du secteur des transports. La plupart des projets et programmes n'ont pas vu le jour car les préoccupations liées à la vie politique ont pris le dessus sur les vrais problèmes de développement et du bien-être de la population. Les dirigeants étaient préoccupés à défendre leur poste qui est fortement dépendant du maintien d'un tel ou tel parti au pouvoir, l'instabilité et les troubles répétitifs ne cessaient de créer davantage l'incertitude quant à leur propre avenir politique ou professionnel. Ainsi, pour solliciter par exemple des entretiens et documents sur les questions de politique de mobilité urbaine auprès des élus, ceux-ci nous ont toujours renvoyés auprès de l'AGETU.

Après le conflit qui a pris fin vers la fin de l'année 2011. Nous étions amenés à continuer notre enquête par des entretiens téléphoniques avec l'AGETU pour actualiser certaines données recueillies auparavant, à défaut de retourner sur le terrain. La progression des investigations empiriques nous a amené à identifier plusieurs pistes d'approfondissement et de prolongement de nos conclusions. Néanmoins, cela supposait des itérations, retours plus fréquents sur le terrain ou l'accès à d'autres sources de données. Ce qui n'était pas possible compte tenu de notre position et de la disponibilité des acteurs du terrain.

- Mesure de la rentabilité financière du transport artisanal

Dans notre analyse, nous ne donnons pas d'indicateurs chiffrés sur le niveau de rentabilité des opérateurs artisanaux de transports à l'exception de la moyenne des recettes journalières réalisées. Nous montrons que ces recettes journalières subissent plusieurs prélèvements légaux et illégaux sans toutefois donner le niveau monétaire ou le pourcentage de chaque prélèvement.

Ceci se justifie par trois éléments :

- au départ de notre enquête de terrain, l'objectif était de recueillir les différents éléments permettant de caractériser les relations transactionnelles dans le secteur. Donc l'analyse était beaucoup basée sur le contenu des discours et le comportement observable.
- Au vue de la réticence des acteurs à nous fournir des informations sur la rentabilité de leurs activités, nous n'avons pas été assez convaincu des chiffres fournis par ceux-ci, tant les écarts étaient grands d'une personne à l'autre. La grande majorité pensait que nous étions des agents municipaux ou des enquêteurs de l'Etat ou du district d'Abidjan pour pouvoir les identifier et évaluer ce que l'activité pourrait rapporter.
- L'échantillon choisi ne saurait prétendre à une représentativité au sens statistique du terme des acteurs du transport. C'est pour cela que nous avons envisagé l'extension ou la généralisation des chiffres recueillis en complément avec d'autres sources que nous évoquons également dans le travail.
- De même, les outils empiriques recueillis ne permettent pas de caractériser d'une manière fine les coûts de transactions chiffrés dans le secteur.

Toutefois ce défaut de coopération des acteurs à divulguer des chiffres crédibles n'entache pas véritablement la nature des informations recueillies. Ces informations permettent bien évidemment de faire une analyse objective sur l'apport et le poids du secteur dans l'économie urbaine à travers leur contribution aux budgets des communes, à la création d'emplois et à l'insertion socioprofessionnelle des acteurs.

3.2- Des questions soulevées par la recherche

- **Quelle place pour la régulation syndicale dans la gouvernance de la mobilité durable ?**

Au-delà des pistes d'approfondissement précédemment évoquées, les contributions développées dans le cadre de cette thèse nous semblent ouvrir un ensemble de perspectives en termes de pilotage d'actions collectives pour la mobilité durable.

Si notre travail a pu établir que les acteurs artisanaux peuvent jouer un grand rôle dans la politique de mobilité durable, il faut encore montrer les mesures et les actes d'accompagnement à prendre pour que cela se réalise. D'abord comment, les sortir de l'informalité et ensuite quels sont les approches à privilégier pour rétablir la confiance entre eux et les autorités organisatrices des transports ? Ensuite, une autre question demeure et qui doit trouver une réponse, à savoir l'avenir de la régulation syndicale ? Peut-elle avoir une

place légitime dans la régulation officielle et en faire un outil de coordination entre les opérationnels et les institutionnels ? Dans cette perspective et comment faut-il changer le paradigme transactionnel en œuvre dans cette régulation syndicale basée sur la violence afin qu'elle soit basée sur la concertation et le dialogue entre acteurs ?

- **Quels indicateurs de mobilité durable dans le contexte d'Abidjan ?**

Alors que les questions de développement durable sont considérées comme majeures dans la communication politique et les nouvelles orientations du développement urbain, les incitations à la mobilité durable sont modestes. Pour nous, il était difficile de traiter la question de la gouvernance, de la stratégie de développement durable sans prendre en compte cette réalité du contexte aussi bien sectoriel et territorial compte tenu du caractère émergent du sujet et de l'étendue des chantiers à aborder. Les acteurs, aussi bien institutionnels qu'opérationnels n'ont pas une véritable approche claire du concept de mobilité durable. Par ailleurs, cette difficulté devient plus évidente dans la mesure où, dans ce contexte, des indicateurs ne sont pas établis. Les outils d'évaluation de ces politiques manquent encore dans un pays comme la Côte d'Ivoire où la problématique du développement durable n'est pas encore entrée véritablement dans les mœurs. Si notre travail donne des pistes de réflexion, il mérite aussi un approfondissement pour établir clairement les conditions d'élaboration d'indicateurs notamment sociaux de mobilité durable à Abidjan.

3.3- Perspectives

Ce travail ouvre sur les perspectives suivantes:

- **Etablir des indicateurs spécifiques de performance (sociale, financière) du secteur artisanal de transport**

Il convient de prolonger cette étude par une approche quantitative pour établir des indicateurs de performances financières des entreprises artisanales du transport urbain à travers des cas de simulation. Il est intéressant de pousser davantage les connaissances afin d'étudier le modèle de gouvernance propres à ces organisations, les analyser à la lumière des références théoriques de gouvernance d'entreprise, et enfin élaborer des structures de gestion plus adaptées dans le but de rendre ces activités pérennes et durables.

- **Etendre l'analyse à d'autres secteurs dépendants des transports urbains**

Un autre axe de prolongement et de complément des perspectives ouvertes par ce travail consiste à élargir cette recherche à d'autres secteurs d'activités et à d'autres types

d'organisations où la problématique du développement durable se fait sentir, comme les coopératives de commercialisation de produits alimentaires, des secteurs qui pâtissent des conséquences des transports urbains.

- **Dans la perspective de l'économie sociale et solidaire**

La genèse du transport artisanal remonte à un moment où la situation économique du pays se détériorait, où la crise urbaine s'accroissait et où les ajustements structurels comprimèrent les dépenses étatiques avec des licenciements massifs. A cette époque, la valorisation de l'entrepreneuriat entra dans le vocabulaire du gouvernement. Notre travail de recherche a montré l'utilité sociale assez forte de ce secteur avec des valeurs de solidarité et d'entraide. Les revenus tirés des activités sont destinés en premier lieu à sortir de l'extrême pauvreté, à aider la famille et les proches et à assurer un revenu quotidien et stable des acteurs. Il serait donc intéressant de mener des recherches afin de faire des propositions pour que cette activité s'inscrive dans une approche d'économie sociale et solidaire. Celle-ci permettra également de sortir de l'informalité et tendre vers la formalité avec des règles de gestion assez simple et une fiscalité mieux adaptée. Cela reste une perspective de recherche qui s'ouvre à nous au delà de la présente étude.

BIBLIOGRAPHIE

AFNOR, ORSE (2004) "Développement durable et entreprises : un défi pour les managers" *AFNOR*, Paris 100 P

AGETU (2005) "Monographie des taxis communaux de Cocody" 65p.

AGETU (2005), "Monographie des taxis communaux de Yopougon", Novembre, 48p.

AGETU (2007) " Analyse du phénomène des woro-woro intercommunaux", avril

Aka K.A. (2006) "Contexte spatio-économique, caractéristiques et mode de fonctionnement des taxis communaux ou *woro-woros* à Abidjan" - *Cocody*, Avril, 24p.

Aka K.A. (2007) "Les taxis communaux ou *woro-woro* à Abidjan-Cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement", Abidjan, Université de *Cocody*, 22 p.

Alchian A.A. et Demsetz H. (1972) "Production, Information Costs, and Economic Organization", *American Economic Review*, vol. 62, n° 5, p. 777-795.

Alexandre M. (2009) "Tous égaux devant la mobilité ? Présentation des facteurs influençant la mobilité quotidienne". *Institut Emile Vandervelde*

Aloko N- J. (1989) "*Transports, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire*" Abidjan, Institut de Géographie Tropicale, Université Nationale de Côte d'Ivoire, 786 p.

Aloko N- J. (1999). "*Les taxis communaux ou woro-woro et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé (Abidjan, côte d'Ivoire)*" *Géo-Eco-Trop*, n° 23, pp 143-159

Amann B. (1999) "La théorie des droits de propriété", in G. Koenig, *De Nouvelles Théories pour gérer l'Entreprise du XXIème siècle*, Economica, Paris

Annie N, Elisabeth H. et Kamala M-G (dir.) (2003) "Les entreprises face aux enjeux du développement durable : éléments d'un débat" Paris Edition : Karthala

Antonio DA CUNHA et al.(2005). "Enjeux du développement urbain durable", Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne,

Arab Nadia (2004) "L'activité de projet dans l'aménagement urbain : Processus d'élaboration et modes de pilotage : Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier". *Thèse de doctorat école nationale des ponts et chaussées* 509p

Arnaud E., Berger A., De Perthuis C. (2005) "Le Développement durable : Fondements écologique, économique, social, pouvoirs publics, citoyenneté" *Nathan* 160 P

Aubertin C, Vivien FD. (2006)"Le développement durable : Enjeux politiques, économiques et sociaux » *Etude de la documentation française* 144p

Banque Mondiale (2002a) "Ville en mouvement : la stratégie de transport urbain de la Banque mondiale" 308p

Banque Mondiale (2002b), "Qualité de la croissance", Bruxelles, Éditions Banque mondiale-De Boeck Université

Berle A.A., Means G.C. (1969) "The modern corporation and private property" In: *Revue économique*. Volume 20, n°6, . p. 1042.

Blair M.M., (1995). "Ownership and Control: Rethinking Corporate Governance for the Twenty-First Century", Washington, Brookings

BLANC M., (Dir.) (1992) "Pour une sociologie de la transaction sociale" Paris, *L'Harmattan*. Coll. Logiques Sociales.

Blanc M., (1998) "la transaction, un processus de production et d'apprentissage du vivre ensemble", in Blanc M. ; Freynet, M.-F. et Pineau, G. (dir) (1998). *Les transactions aux frontières du social. Formation, développement local et travail social*, Lyon: Chronique sociale. p 219- 238

Blanc, M., Mormont, M., Remy, J. et Storrie, T. (dir) (1994). "Vie quotidienne et démocratie. Pour une sociologie de la transaction sociale" Paris : *L'Harmattan*. Coll. Logiques Sociales. 320p.

Blanc M. (2003) "la transaction sociale : un paradigme analytique et pragmatique" conférence INRS-UCS, 11 novembre.

BLANC M., 2006, "Conflits et transactions sociales : la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille", *Sciences de la SOCIETE*, n° 69, p. 25-37.

Blanc M., (2009) « L'avenir de la sociologie de la transaction sociale », *Recherches sociologiques et anthropologiques* URL : <http://rsa.revues.org/157>

Blanc M. (2009a) "La transaction sociale : genèse et fécondité heuristique", in *Pensée plurielle* p25-36 2009/1 n°20

Blanc M (2009b), "La gouvernance urbaine", in STEBE J. M., MARCHAL H., *Traité de la ville*, Paris, PUF.

BLANC M., (2012) "au cœur du développement durable démocratique : la transaction entre individus, communautés et sociétés", in Stoessel Ritz J. Blanc M., Nicole M., (dir) développement durable ; communautés et société, dynamiques socio-anthropologiques, ed P.I.E PETER LANG, Bruxelles 2012, p 33-46

Blau, P. 1964, "exchange and power in social life", *New York, Wiley*

Blundo G. (2006), « "Je n'ai pas besoin de ticket". Négociation des droits de marché et petite corruption dans les collectivités locales sénégalaises », in FAY C., *al.*, "Décentralisation et pouvoirs en Afrique" Paris, Éditions de l'IRD, pp. 323-342.

Blundo G., Olivier De Sardan J.-P. (2007) "État et corruption en Afrique : une anthropologie comparative entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal), Paris, *Éditions Karthala*. 374p.

Boissonade J. (2009), "Les apports de la sociologie pragmatique à la transaction sociale", *Pensée plurielle*, n° 20, p. 37-50.

Bonnafous-Boucher M., Pesqueux Y. (2006) "Décider avec les parties prenantes : Approches d'une nouvelle théorie de la société civile" *la découverte* 272p.

Bourdin A. (1992) "Négociier ou coopérer : les conditions d'un choix", in BLANC M., Ed., *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan, p. 151-166.

Boudon R. (1973) *L'inégalité des chances. La mobilité sociale dans les sociétés industrielles*, Paris, A. Colin,

Brandeleer C. et Alexandre M. (2009, p. 156) "Zoom sur la dimension sociale et la participation citoyenne dans les politiques de mobilité" in « *Mobilité durable Enjeux et pratiques en Europe* » Asbl *Pour la Solidarité*, décembre

Caby J., G. Hirigoyen (2001) "La création de valeur de l'entreprise" *Ed. Economica* 197p.

Cadiou C. (1999), "Gouvernement d'entreprise", *Encyclopédie de la gestion et du management*, Dalloz, Paris, 435-437.

Camille Kelbel (2009) "Du développement durable à la mobilité durable Concepts et enjeux" *think tank européen*:

http://www.pourlasolidarite.eu/IMG/pdf/DD_PolitiqueVille_MobiliteDurable.pdf

Capron M. & Quairel-Lanoizelée F. (2004), "Mythes et réalités de l'entreprise responsable Acteurs, Enjeux, Stratégies" *La Découverte*, Collection Entreprise et Société

CERTU (2004) "les modes de transports collectifs urbain", Ed. CERTU, 194 p.

CERTU-STC (2001), "Coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan" *Projet de rapport final*, août 123p.

Chanson Jabeur C (2004) "Réseaux de transport et services urbains au Maghreb, Rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines", *Rapport pour MAE (PRUD)*, www.gemdev.org/prud/syntheses

Charreaux G. (1991), "Structures de propriété, relation d'agence et performance financière", *Revue Économique*, n° 3, p. 521-552.

Charreaux G. (1998) "Le rôle de la confiance dans le système de gouvernance des entreprises", *Economies et Sociétés, Série S.G.*, n°8-9, p. 47-65

Charreaux G., Desbrieres P. (1998) "Gouvernance des entreprises : valeur partenariale contre valeur actionnariale" *Finance Contrôle Stratégie*, vol.1, n°2, pp. 57-88

Charreaux G., Pastré O. (2001) "Le gouvernement d'entreprise, quelle recherche pour quel concept ? ", *Revue d'Economie Financière*, n°63, pp 5-12.

Charreaux G. (2000) "La théorie positive de l'agence : positionnement et apports", *Revue d'économie industrielle*, n° 92, 2e et 3e trimestres 2000, p. 193-214.

Gérard Charreaux, (2011) "Quelle théorie pour la gouvernance? De la gouvernance actionnariale à la gouvernance cognitive comportementale" *Cahier du FARGO n° 1110402*
Version 1 – Avril

Clarkson M. B. E. (1995), "A Stakeholder Framework for Analyzing and Evaluating Corporate Social Performance" *Academy Management Review*, 20, 1, 92-11

Christian Maroy, (2009) "La transaction sociale en débat", *Recherches sociologiques et anthropologiques* : <http://rsa.revues.org/155>

Christian de Perthuis (2003) "La génération future a-t-elle un avenir ? ": *Développement durable et mondialisation* Paris Ed. Belin 192p.

CIRES (2006), "Situation générale de la gouvernance et diagnostic de la corruption dans les secteurs du Transport et des F.D.S", *Bulletin de lutte contre la pauvreté*, 24 janvier.

Commission européenne (2001) "Propositions sur les aspects sociaux du développement durable", *Rapport Brisay pour le sommet de Göteborg*, Bruxelles.

Couret D., (1997), "Territoires urbains et espace public à Abidjan: quand gestion urbaine et revendications citadines composent..." in Contamin B. et Memel-Fotê H.(éds), "*Le modèle ivoirien en question: crise, ajustements, recomposition*" Paris: Karthala, pp. 429-458.

Cresswell Tim (2004) "Justice sociale et droit à la mobilité", in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), *Les sens du mouvement Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* Editions Belin, pp. 145-153.

Crozier, M. (1963). "Le phénomène bureaucratique". Paris : Ed. Seuil. 416p.

Crozier, M., Friedberg, E. (1977). "L'acteur et le système". Paris : Ed. Seuil, 1981.
Première parution en 1977

Da Cunha, Antonio, Peter Knoepfel, Jean-Philippe Leresche et Stéphane Nahrath (dir.) (2005). "Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance", *Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes*, 471 p.

Diaz O. L., Plat D., Pochet P. (2002) "Marche à pied et pauvreté en Afrique subsaharienne" In CODATU, Godard X., Fatonzoun I. (Eds). CODATU X, Actes "*la conférence internationale: la mobilité urbaine pour tous*", 12-15 nov. Lomé- Togo pp. 177-183. ISBN 90-5809-9

Dommel D. (2003), "Face à la corruption. Peut-on l'accepter ? Peut-on la prévenir ? Peut-on la combattre?" Paris, Éditions Karthala. 287p.

Donaldson L. (1990) "The Ethereal Hand: Organizational Economics and Management Theory", *Academy of Management Review*, vol. 15, n° 3, pp. 369-381.

Dontenwill E., Reynaud E. (2006) "Le rôle de l'approche par les parties prenantes dans l'initiation d'une politique de développement durable : Etude du cas d'une entreprise de transport urbain" *Revue Gestion*, janvier – février

Dubigeon O (2002) "Mettre en pratique le développement durable : quel processus pour l'entreprise responsable?" *Paris : Editions Village Mondial*, 319 P

Dubois J-L., F-R.Mahieu et Poussard A. (2001), "La durabilité sociale comme composante du développement humain durable" in "Développement : vers un nouveau paradigme" Cahiers du GRATICE n°20, Université de Paris XII Val de Marne, pp. 95-113.

Dubois J.L et Mahieu F.R., 2002, "La dimension sociale du développement durable, réduction de la pauvreté ou durabilité sociale", in Martin J.Y. (ed), *Développement durable? Doctrines, pratiques, évaluations*, IRD éditions, Paris, pp.73-94

Fama E.F. (1980) "Agency Problems and the Theory of the Firm", *Journal of Political Economy*, vol. 88, n° 2, pp. 288-307.

Fama E.F., Jensen M.C. (1983) "Agency Problems and Residual Claims", *Journal of Law and Economics*, Vol. 26, pp. 327-350

Freeman R.E., Reed D.L. (1983) "Stockholders and Stakeholders : A New Perspective on Corporate Governance", *California Management Review*, vol. 25, n° 3, spring, pp. 88-106.

Freeman R. E. (1984), *Strategic Management: a Stakeholder Approach*, Pitman, Boston

Freyenet M.-F., Blanc M., Pineau G. (Eds) (1998) "Les transactions aux frontières du social" Lyon, Chronique sociale.

Fusulier B., Marquis N. (2008) "La notion de transaction sociale à l'épreuve du temps", *Recherches sociologiques et anthropologiques*, vol. 39, n° 2, p. 3-21.

Gabriel P et Cadiou C (2005) "Responsabilité sociale et environnementale et légitimité des entreprises : vers de nouveaux modes de gouvernance ? ", *La Revue des Sciences de Gestion, Direction et Gestion*, n°211-212, p127-142

Gallez C., Kaufmann V. (2009) "Aux racines de la mobilité en sciences sociales Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine" in Flonneau M. et Guigueno V (dir) *"de l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité"* Presse universitaire de Rennes p. 41-55

Gaudin. J-P (1999) "Gouverner par contrat, l'action publique en question", Paris, Presses de sc. po, 233p.

Gendron C., Vaillancourt J-G (2003) "Développement durable et participation publique : De la contestation écologique aux défis de la gouvernance" *Presses de l'universitaire de Montréal PUM* 398p.

Gibout C., 2009, "L'espace public comme lieu de transactions sociales. Une lecture à partir des pratiques de loisirs urbains", *Pensée plurielle*, n° 20, p. 153-165.

Grafmeyer Y. et Joseph I. (1979) "L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine" Paris, Nouvelles éd.2004 *Champs Flammarion* 377p.

Godard X (dir.) (2002), " Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif", Karthala-Inrets, 416 p.

Godard X. (2005) « Obstacles à la mobilité durable dans les villes méditerranéennes, convergences et variété des contextes et trajectoires »

Godard X. (2008), Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable CODATU XIII – 2008 – Hô Chi Minh Ville (Vietnam)

Gouldner A. W., (1954), "Patterns of Industrial Bureaucracy", *New York, The Free Press*.

Hamman P., Blanc C. (2009) "Sociologie du développement urbain durable : Projets et stratégies métropolitaines françaises" *Bruxelles, P.I.E Peter Lang*, 260p.

Hamman P., Blanc C., Henniger F. (2008) "Penser le développement durable urbain : regards croisés " *Edition l'harmattan* Paris, 321p

Hamman P. et Causer J-Y. (dir) "ville, environnement et transactions démocratiques. Hommage au professeur Maurice Blanc" 2011, 291p.

Hamman P., Blanc C., Franc C. (2011) "La négociation dans les projets urbains de tramway éléments pour une sociologie de la « ville durable » " *P.I.E. Peter Lang, Bruxelles*, 246p

Hamman P., (2012) "développement durable urbain et transactions territoriales", *in* Stoessel Ritz J. Blanc M., Nicole M., (dir) "développement durable ; communautés et société, dynamiques socio-anthropologiques" Ed. P.I.E PETER LANG, Bruxelles 2012

James Robertson (2000) "Changer d'économie : où la nouvelle économie du développement durable " *Ed. Apogée* 108p.

Jean-Pierre Tertrais (2004) "Du développement à la Décroissance, De la nécessité de sortir de l'impasse suicidaire du capitalisme" *Editions du Monde Libertaire*, Paris, 228p.

Jensen M. C. et Meckling W. (1976), Theories of the firm, managerial behavior, agency costs and ownership structure, *Journal of Financial Economics*, 3, 305-360

Jensen M.C. (1986a), "The Agency Costs of Free Cash Flow: Corporate Finance and Takeovers", *American Economic Review*, vol. 76, n° 2, May. P 323- 329

Jensen M.C., Meckling W.H. (1994) "The Nature of Man", in M.C. Jensen, *Foundations of Organizational Strategy*, pp. 11-38.

Jensen M. (2001) "Value Maximisation, stakeholder theory, and the corporate objective function", *European Financial Management*, vol. 7, n°3, pp. 297-317

Kaufmann V., Joye D. (dir.), (2001), "Enjeux de la sociologie urbaine" *Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes*, pp. 87-102.

Kübler D. et Leresche J.-Ph. (2003), "Les enjeux d'agglomération en Suisse: développement durable, gouvernance et démocratie", in: J. Rüegg & A. Cunha (dir.) "Développement durable et aménagement du territoire: les villes et les régions du futur", *Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes*, pp. 127-140.

La Porta R., Lopez-de-Silanes F., Shleifer A. et Vishny R. (1999), "The quality of government", *Journal of Law, Economics and Organization*, 15, mars, pp. 222-279.

Léa Sébastien et Christian Brodhag, (2004) "A la recherche de la dimension sociale du développement durable" *Développement durable et territoires: Les dimensions humaine et sociale du Développement*, URL :<http://developpementdurable.revues.org/1133>

Le Breton E. (2005) "Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale", Armand Colin, 245p.

Leenhardt B. (2005) "Le poids de l'informel en UEMOA, premières leçons en termes de comptabilité nationale des enquêtes 1-2-3 de 2001-2003" Paris, AFD, 30 p.

Lévy Jacques (2004) "Essences du mouvement", in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir), "*Les sens du mouvement*", Editions Belin, pp. 298-307.

Leloup Fabienne et al., (2003) "Le développement local en Afrique de l'Ouest : quelle(s) réalité(s) possible(s) ? " *Mondes en développement*, 2003/4 no 124, p. 95-112. DOI : 10.3917/med.124.0095

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

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

Marie Richard Zouhoula Bi (2010) "Les fondements de la légitimité de l'emprise des corporations syndicales sur la frange informelle des transports urbains à Abidjan " CODATU XIV – 2010 – Buenos Aires (Argentine) <http://www.codatu.org/conferences/codatu-xiv-2010-buenos-aires-argentine-2/>

Medard J.-F. (2004), "La corruption en Afrique une stratégie de survie ", dans Mengue M. T. et Boukougou J. D. "*Comprendre la corruption au Cameroun*, Yaoundé, Presses de l'Université catholique de Côte d'Ivoire.

Merllié D. et Prévot J. (1997) "La mobilité sociale", Paris, La Découverte,

Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe, (2001) "Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique", Paris, Seuil.258p.

Michel Casteigts (2009) "Optimisation du développement durable et management territorial stratégique : de la gouvernance locale à la transaction sociale" *la revue électronique en sciences de l'environnement DOI : 10.4000/vertigo.8987 <http://vertigo.revues.org/8987> ;*

Morin, E. (1990). "Introduction à la pensée complexe". Paris : Ed. Du Seuil

E. Morin, (1982). "Science avec conscience" Paris : Ed. (1990)Du Seuil.

Mormont M. (1992), "Pour une typologie des transactions sociales", in BLANCM. Ed., "*Pour une sociologie de la transaction sociale*", Paris, L'Harmattan, p. 112-135

Nicolas J-P, Pochet. P, Poimboeuf. H (2002) "Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ? " *Les cahiers scientifiques du transport*, N°41, 2002, PP. 53-76

Nicole M., (2012) "l'utopie du développement durable et la recherche urbaine ; de nouvelles pistes théoriques et méthodologiques", in Stoessel Ritz J. Blanc M., Nicole M., (dir) "développement durable ; communautés et société, dynamiques socio-anthropologiques, ed P.I.E PETER LANG, Bruxelles

OCDE (2001) "Développement durable : les grandes questions" *Edition de l'OCDE*

Olivier thomas, (2003), "gouvernement des villes et démocratie participative quelles antinomies ? " *Le seuil | pouvoirs* 2003/1 - n° 104 pp. 143-158

Olivier de Sardan J.-P (1996) "L'économie morale de la corruption", *Politique Africaine*, 63, p. 97-116.

Olivier De Sardan J.-P. (1997), "La corruption en Afrique dans le contexte de crise", *Atelier ménages et crise*, Marseille 24-26 mars, ORSTOM-CEDERS, http://horizon.documentation.ird.fr/exldoc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/010018387.pdf.

Frenay P. (2004) "Le tram, outil au service du développement urbain durable", *Transport Environnement Circulation* n° 184, décembre, pp.62-69.

Patrick Boillat et Giuseppe Pini, (2005) " de la mobilité à la mobilité durable : politique de transport en milieu urbain" in "*Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance* » Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 471 p.

PDM (Partenariat pour le Développement Municipal) (2009), "Etat de la décentralisation en Afrique ", Paris, Karthala, 168 p.

Pires Alvaro (1997) "De quelques enjeux épistémologiques d'une méthodologie générale pour les sciences sociales" in "La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques" , pp. 3-54. Première partie : Épistémologie et théorie. Montréal : Gaëtan Morin, Éditeur, 1997, 405 pp.

PNUD Côte d'Ivoire (2004) "Cohésion sociale et reconstruction nationale. Rapport national sur le développement humain", <http://www.ci.undp.org/docs/>

PNUD (2001) "Développement Humain : passé, présent futur" *Rapport sur le développement humain*. www.undp.org/hdr2001/french/chap1-f.pdf

Remy J., (1992), "La vie quotidienne et les transactions sociales : perspectives micro- ou macro-sociologiques", in Blanc M., *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Logiques Sociales, pp. 83-111.

Remy J. (1994), "La transaction : de la notion heuristique au paradigme méthodologique", in Blanc M., Mormont M., Remy J., Storrie T., Eds., *Vie quotidienne et démocratie*, Paris, L'Harmattan, p. 293-319.

Remy J. (1996). "La transaction, une méthode d'analyse : contribution à l'émergence d'un nouveau paradigme", *Environnement & Société*, n° 17, p. 9-31.

Remy J. (1997) "La transaction comme forme de sociabilité et comme posture méthodologique", *notes ronéotypées, Bruxelles*, Facultés Saint-Louis.

Remy J. (2005) "Négociations et transaction sociale", *Négociations*, n° 3, pp. 85-95.

Remy J., L. Voyé, E. Servais, (1978), "Produire ou reproduire", *Bruxelles, Les Editions Vie Ouvrière* ; réédité par de Boeck, Bruxelles, 1991, 383 p.

Rémy Volpi (2005) "Développement durable : action : la gouvernance de l'entreprise" Edition L'Harmattan 266p.

Rémy Tremblay & El Hadji Mamadou Ndiaye "Les caractéristiques du secteur du transport urbain à Dakar" *Perspective Afrique*, Vol. 3, No. 1-3, 2008 Note1

Reynaud E. (dir.) (2006) "Le développement durable au cœur de l'entreprise : pour une approche transverse du développement durable" Paris Edition Dunod, DL

Rigar S.M. et al (2006) Etude Comparative de la mobilité et des systèmes de transport dans les villes du Maghreb» CODESRIA, réseau de recherche comparative *hème comparatif n°15: Transport et systèmes de transport en Afrique*

Rigar S.M et Méité Y. (2010) " Transport urbain en Afrique de l'ouest et développement durable : cas d'Abidjan (Côte d'Ivoire) " Actes du colloque international « *Développement durable, Communautés et Sociétés* » Fonderie Mulhouse, 16 et 18 juin

Stebe J-M. & Marchal H. (2009) "Traité sur la ville", *presses universitaires françaises* PUF 816p

Stebe J-M. & Marchal H. (2010) "Sociologie urbaine" Paris, Armand Colin, coll. « Coursus sociologie », 222 p.

R. Quivy, L. Van Campenhoudt (2006) "Manuel de recherche en sciences sociales" Paris, Dunod, 262p.

Stoessel-Ritz J. (2009), "Économie politique des pratiques et transaction sociale pour le bien commun" *Pensée plurielle*, n° 20, p. 121-133.

Stoessel-Ritz J. (2012) "l'utopie mobilisatrice du développement durable", *in* Stoessel-Ritz J. Blanc M., Nicole M., (dir) "développement durable ; communautés et société, dynamiques socio-anthropologiques" *ed P.I.E PETER LANG*, Bruxelles 2012

Sen, A. (1981) "Poverty and Famines, an essay on entitlements and deprivation", *Oxford University Press*, 1983.

Shleifer A., Vishny R.W. (1988) "Value Maximisation and the Acquisition Process", *Journal of Economic Perspectives*, vol. 2, n° 1, p. 7- 20.

Shleifer A. et Vishny R.W. (1997), "A survey of corporate governance", *Journal of Finance*, 52, juin, pp. 737-783

SITRASS (2000) "Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne : le cas des gbakas à Abidjan" mai, 79p

SITRASS, (2001) "Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement" Juillet 113p.

Smith A. (1776) "Recherche sur la Nature et les Causes de la Richesse des Nations", réédition 1991, Flammarion, Paris.

Steck J.-F. (2003a), "Territoires de l'informel: les petites activités de rue, le politique et la ville à Abidjan" *thèse de Doctorat*, Nanterre, Université de Paris X-Nanterre, 600 p.

Steck J.-F. (2003 b), "Apprenti là, c'est même cour" (Abidjan 2000) : quand l'informel urbain n'est plus alimenté par le monde rural. Quelques réflexions sur les relations villes-campagnes face aux crises ivoiriennes", *Ville-école-intégration Enjeux*, n° 134, p. 75-87.

Steck J-F (2007) "La rue africaine, territoire de l'informel ? ", *Flux* 2006-2007/4-1, n° 66/67, p. 73-86.

Steck J-F, 2008 "Yopougon, Yop city, Poy... périphérie et modèle urbain ivoirien", *Autrepart*, 2008/3 n° 47, p. 227-244. DOI : 10.3917/autr.047.0227

Tiémoko D. (2010) "corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire" : URL : <http://sociologies.revues.org/3133>

TRANSPARENCY INTERNATIONAL (2002), "Combattre la corruption : enjeux et perspectives" Paris, Éditions Karthala.

Trognon A.(1992) "Transactions conversationnelles" , in BLANC M., Ed., "*Pour une sociologie de la transaction sociale*" Paris, L'Harmattan, p. 59-78.

Veltz Pierre, "L'économie de toutes les mobilités", in Sylvain Allemand, François Ascher et Jacques Lévy (dir), "*Les sens du mouvement*", Belin, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, décembre 2004, pp. 49-59.

Wiedemann-Goirant., Perier F., Lepineux F. (2003) "Développement durable et gouvernance d'entreprise: un dialogue prometteur" *D'organisation Les cahiers de l'ORSE* 296 p.

Williamson O. E. (1987) "Transaction Cost Economics: The Comparative Contracting Perspective", *Journal of Economic Behavior and Organization*, 8, 4, 617-626.

Williamson O.E. (1988) "Corporate Finance and Corporate Governance", *The Journal of Finance*, vol. 43, n° 3, july, pp. 567-591.

Williamson O.E. (1979), "Transaction-cost economics, the governance of contractual relations", *Journal of Laws and Economics*, vol. XII, n°2, december, pp. 233-262.

Wirtz,P. (2008) Les meilleures pratiques de gouvernance d'entreprise, Paris, La Découverte Repères, , 121 p.

Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, (1979) "L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine" *Editions du champ urbain*. Collection "Essais". Paris,

Zoro B.N. (2002), "Transports urbains et coordination institutionnelle" – *Premiers enseignements*, Washington, Banque Mondiale, p. 35-46 [document de travail SSATP n°69]

Zouhoula Bi M.R. (2003) "Dynamiques urbaines et besoins de transport collectif dans le district d'Abidjan", *IGT, Université de Cocody d'Abidjan*, 33 p., mémoire de DEA

Zouhoula Bi M.R et Zoro F.O. (2006). "Les gares routières d'Abidjan, des sites au cœur des stratégies de mainmise des acteurs para-institutionnels (les syndicats) sur les transports publics de type non structuré" Séminaire SITRASS 8, 13-15 novembre 2006, Ouagadougou, Burkina Faso

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

LIENS INTERNET

www.abidjan.net

<http://www.amisdelaterre.org/>

<http://www.cairn.info/>

<http://www.certu.fr/>

<http://www.environnement.gouv.ci/>

<http://www.mediatorre.org/afrique>

<http://www.wwf.fr/s-informer/calculer-votre-empreinte-ecologique>

<http://developpementdurable.revues.org>

<http://www.sotra.ci/>

<http://oser-ci.net/>

<http://www.uitp.org/>

<http://www.unhabitat.org>

LISTE DES TABLEAU ET FIGURES

Liste des tableaux

Tableau1 : Les différents acteurs des systèmes de transport publics en Afrique de l'Ouest.....	31
Tableau2 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale.....	45
Tableau3 : récapitulatif des entretiens avec les acteurs sur le terrain.....	96
Tableau 4 : L'actionnariat de la SOTRA.....	113
Le tableau 5 : le nombre de véhicules d'exploitation de la SOTRA.....	116
Tableau 6 : les services de transport non conventionnés.....	120
Tableau 7 : Les communes où sont présents les taxis communaux dans le district d'Abidjan.....	125
Tableau 8 : Répartition des taxis intercommunaux « <i>woro woro</i> » par catégorie de véhicule.....	128
Tableau 9 : Pièces nécessaires à la mise en circulation d'un <i>woro-woro</i> intercommunal en dehors de la fiscalité liée au transport.....	130
Tableau 10 : Revenus des chauffeurs et apprentis.....	135
Tableau 11 : Estimation du nombre de voyageurs transportés par les services de transport public urbain de personnes à Abidjan.....	136
Tableau 12 : estimation des places offertes par les services de transport public urbain de personnes.....	136
Tableau 13 : composition du conseil d'administration de l'AGETU.....	144
Tableau 14 : Entretien et maintenance du réseau de voiries.....	147
Tableau 15 : Réseaux d'assainissement.....	148
Tableau 16 : les missions et rôle dans la régulation des transports urbains à Abidjan.....	152
Tableau 17 : sources de financement liées à la mission d'organisation des transports urbains d'Abidjan.....	153
Tableau18 : Agrément des taxis compteurs et minibus en 2009.....	202
Tableau 19 : coût de la visite technique des véhicules de transport public.....	203
Tableau 20 : Répartition en 2002 des taux de visites selon les différentes catégories de véhicules.....	204
Tableau 21 : résultats des enquêtes réalisées en 2006 par l'AGETU pour le recensement des véhicules actifs sur le marché des transports urbains.....	204

Tableau 22 : montants des primes d'assurance payées par les services non conventionnés.....	205
Tableau 23 : Répartition des accidents par type de véhicule en 2005.....	207
Tableau 24 : Les documents et charges liées à la mise en circulation d'un véhicule gbaka.....	208
Tableau 25 : Estimations des pertes dans le secteur du transport (gbaka).....	209

Liste des figures :

Figure 1 : les trois piliers du développement durable.....	51
Figure 2 : le concept de mobilité durable approfondie.....	56
Figure 3 : identification des parties prenantes au transport urbain à Abidjan.....	105
Figure 4 : cartographie des parties prenantes selon leur position dans l'organisation des transports urbains à Abidjan.....	106
Figure 5 : Gestion des transports urbains: autorité et légitimité des acteurs.....	150
Figure 6 : Sources de conflits et de blocages dans la régulation officielle.....	166
Figure 7 : Démarche de l'analyse de l'organisation du système de régulation syndicale.....	177
Figure 8 : la régulation syndicale dans les gares routières urbaines.....	180
Figure 9 : la double régulation dans le système des transports urbains à Abidjan.....	198
Figure 10 : Les différentes destinations successives des revenus journaliers : l'exemple d'un minibus.....	200
Figure 11 : Deux systèmes de régulation aux principes opposés.....	201
Figure 12 : Les objectifs de la mobilité durable.....	216

Les encadrés

Encadré 1 : Définition et réalité multiple du transport artisanal.....	32
Encadré 2 : Exemple concret de conflit de compétence entre la commune d'Adjamé et le district d'Abidjan:.....	160
Encadré 3 : les arguments de l'AGETU pour défendre son autorité.....	161

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

A- Images

Fiche de présentation globale de la cote d'ivoire

Carte de la Cote d'Ivoire en Afrique

Cartes d'Abidjan

Images des bus et bateaux bus de la SOTRA

Images des transports non conventionnes

Exemples de gares informelles

B- les principaux réseaux des transports artisanaux dans le district d'Abidjan.

Carte1 : Réseau de transport des types informels de transport public dans les communes périphériques

Carte2 : Localisation et hiérarchie des nœuds de transport populaire

Carte3 : Réseau de lignes « GBAKAS »

C- les guides d'entretien

D- les documents

Décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports publics urbains et routiers non urbains de personnes

Décret n°2000-99 du 23 février 2000 portant création et organisation de la société d'Etat dénommée « agence des transports urbains », AGETU

Ordonnance n° 2000 - 67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres

Loi n° 97-519 du 04 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat

Comptes rendus de quelques réunions de la commission mixte sur la résolution des conflits de compétence entre les collectivités locales et l'AGETU

FICHE DE PRESENTATION GLOBALE DE LA COTE D'IVOIRE

Côte d'Ivoire : Pays d'Afrique de l'ouest

Nom officiel : Côte d'Ivoire

Superficie 322.462 km²

Capitale : Yamoussoukro depuis 1983 (Abidjan reste toutefois le centre économique, administratif et politique du pays)

Langue officielle : Français

Monnaie : Franc CFA*

Fête nationale : 7 août (indépendance en 1960)

Population : 22,7 millions d'habitants (Commission de l'UEMOA: juillet 2012)

Croissance démographique: 2,3 % (Banque Mondiale, 2009)

Espérance de vie : 57,4 ans : (Banque Mondiale, 2009)

Taux d'alphabétisation : 48,7% (PNUD 2009)

Indice de développement humain : 163ème/ 182 pays (PNUD, 2009)

Données économiques

PIB : 23 Mds USD (Banque Mondiale, 2009)

PIB par habitant : 1 093USD (Banque Mondiale, 2009)

Taux de croissance : 8,2 % (Commission de l'UEMOA: juillet 2012)

Taux de chômage : NC¹⁶²

* Le franc CFA (franc des Colonies françaises d'Afrique et aujourd'hui franc de la Communauté financière africaine, est le nom de deux monnaies communes à plusieurs pays d'Afrique constituant en partie la zone franc d'Afrique centrale (CEMAC) et la zone franc d'Afrique de l'Ouest (UEMOA).

- L'Union économique et monétaire ouest-africaine (**UEMOA**): comprend huit États d'Afrique de l'Ouest : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo dont l'institut d'émission est la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), pour ce groupe, franc CFA est désormais désigné par franc de la communauté financière d'Afrique.

- La Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) : comprend six États d'Afrique centrale : le Cameroun, la République centrafricaine, la République du Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Tchad, dont l'institut d'émission est la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC) ; pour ce groupe, franc CFA est désigné par franc de la coopération financière d'Afrique centrale.

¹⁶² Nous ne disposons pas de chiffres officiels du taux de chômages. Toutefois, la population active qui ne travaille pas est très importante et selon certaines estimations, elle atteindrait 25% 2012.

CARTE DE LA COTE D'IVOIRE EN AFRIQUE



CARTES D'ABIDJAN

Carte 1 : les 13 communes du district

Carte 2 : les 10 communes de la ville



Source : district d'Abidjan

Abobo ; Adjamé ; Anyama ; Attiecoubé ; Bingerville ; Cocody ; Koumassi ; Marcory ; Plateau ; Port Bouet ; Songon ; Treichville ; Yopougon

IMAGES DES BUS BATEAUX BUS DE LA SOTRA

Bus classique



Bateau bus



Bus ligne express



Source : SOTRA

IMAGES DES TRANSPORTS NON CONVENTIONNES



EXEMPLES DE GARES INFORMELLES

Stationnement sur trottoirs (route du zoo :
carrefour 2-plateaux)

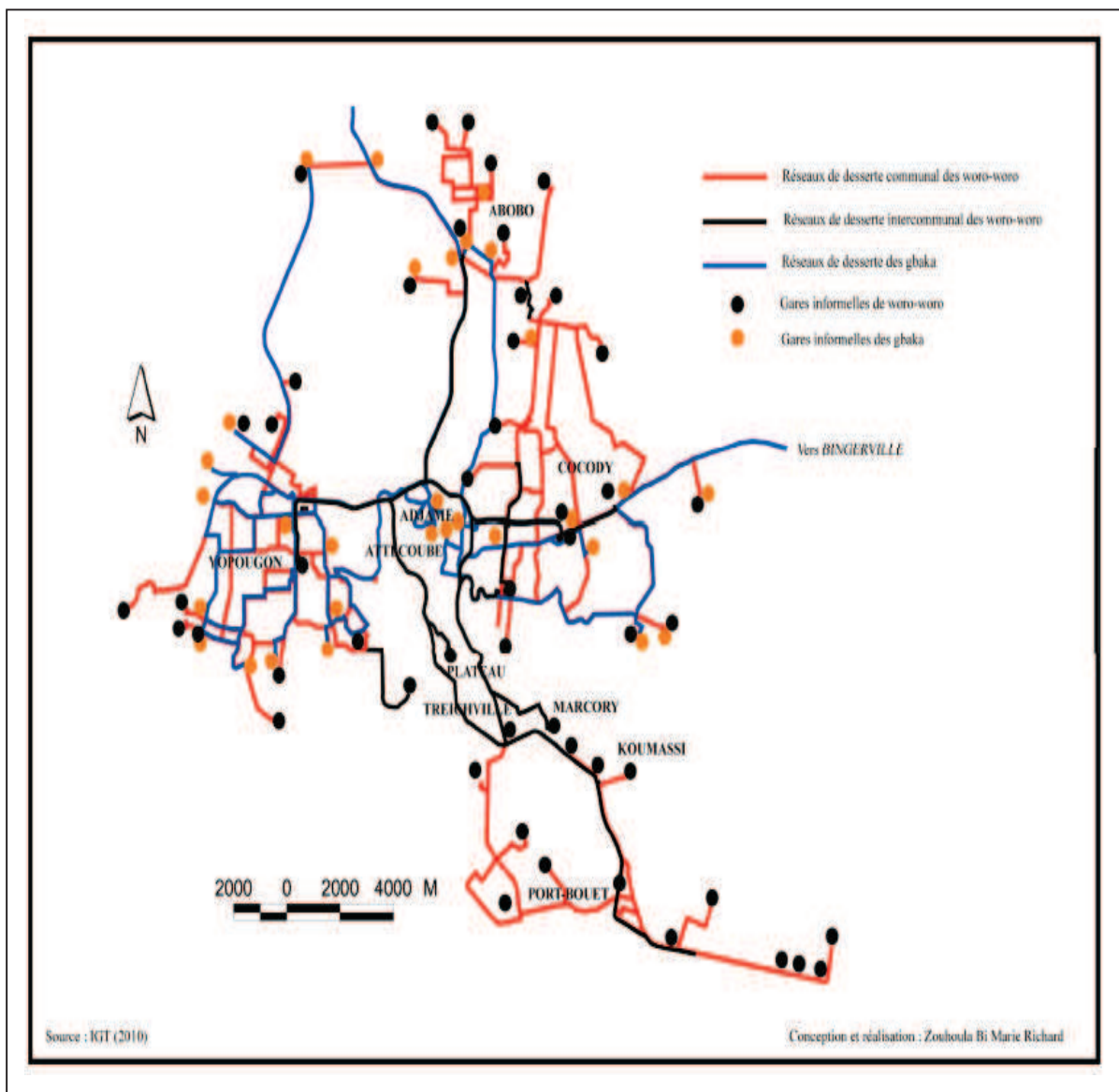


Stationnement sur aire nue : Cocody saint jean



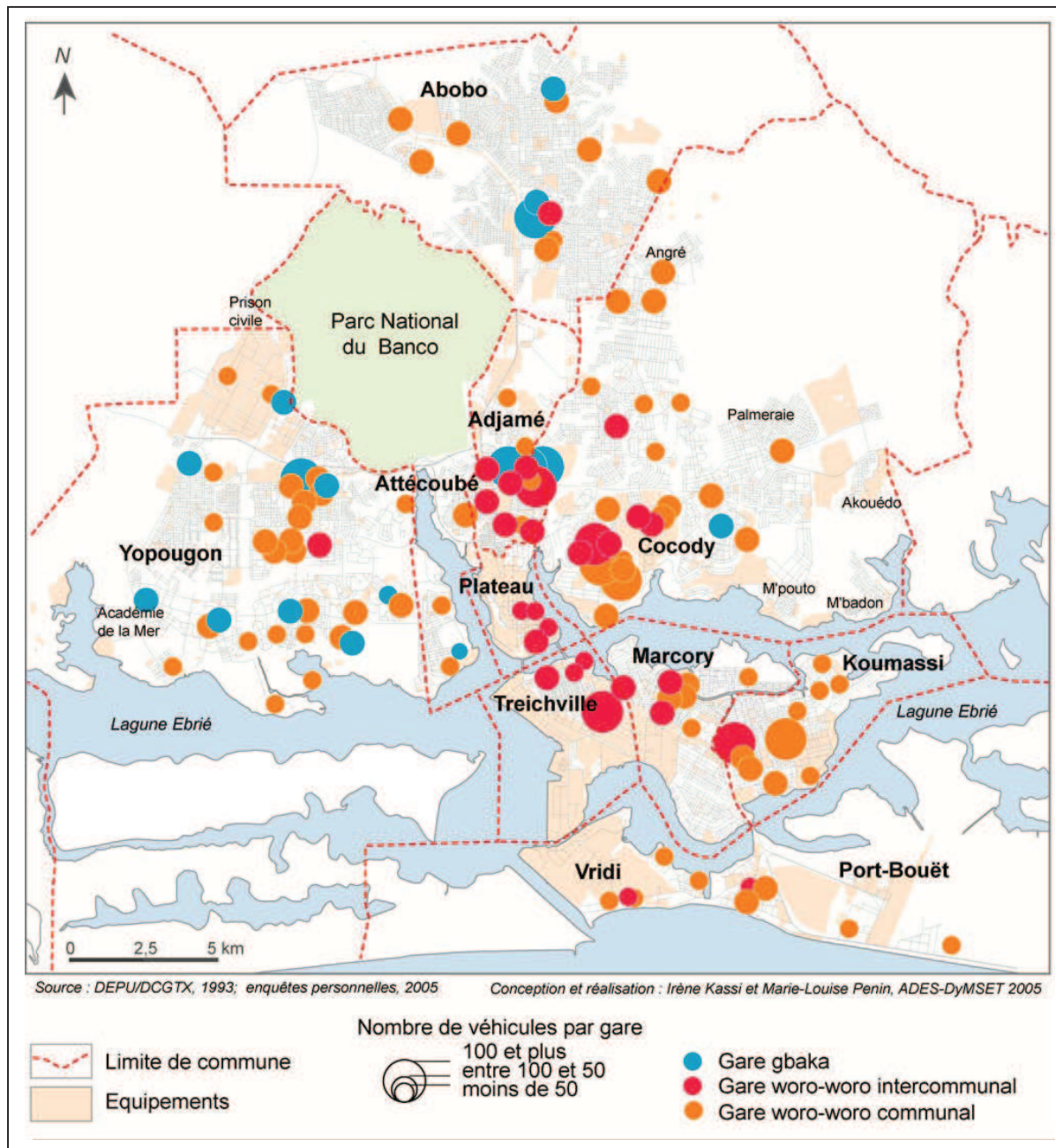
LES PRINCIPAUX RESEAUX DES TRANSPORTS ARTISANAUX DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN.

Carte1: Réseau de transport des types informels de transport public dans les communes périphériques

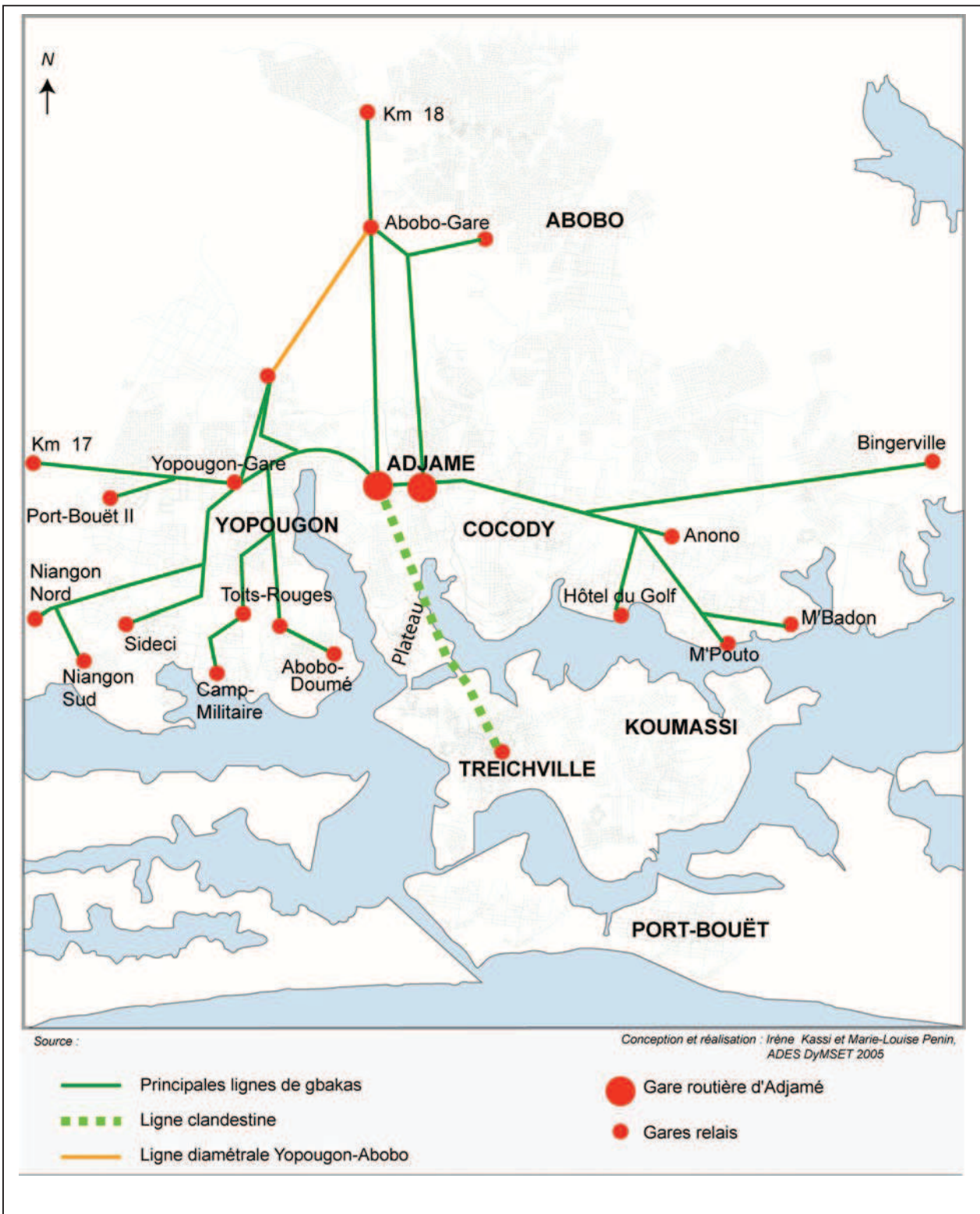


Source : Marie Richard Zouhoula Bi (2010) p. 10

Carte2 : Localisation et hiérarchie des nœuds de transport populaire



Carte 3 : Réseau de lignes « GBAKAS »



Source : Kassi, 2007

QUESTIONNAIRE DU GUIDE D'ENTRETIEN

I- GUIDE D'ENTRETIEN : AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS (AOT)

- ❖ Quel rôle joue l'AGETU dans le secteur du transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quelle sont les missions principales de l'AGETU dans la gestion du transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quelles sont les champs d'actions concrètes de l'AGETU dans le secteur du transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quels sont les projets réalisés, en cours ou à venir en lien avec le transport urbain ?
- ❖ Quel est votre appréciation du fonctionnement du transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quels sont selon vous, les problèmes du secteur du transport urbain à Abidjan ?
 - Mauvaise gouvernance du secteur
 - Inefficacité du cadre réglementaire
 - Existence d'un conflit d'intérêt
 - Mauvaise définition des missions des différents organes en charge de la gestion du transport urbain
 - Infrastructures routières défectueuses
 - Manque de volonté politique
 - Autres problèmes (à préciser)
- ❖ Quelles sont les propositions que vous pouvez faire en vue d'une amélioration de ce secteur ?
- ❖ Quelle est la nature et le contenu des négociations avec les partenaires du transport urbain ?
- ❖ Comment jugez-vous la collaboration avec les autres acteurs ?

Avec les transporteurs

Avec le district

Avec les communes

Avec votre ministère de tutelle

Avec d'autres

- ❖ Y a-t-il un dialogue social permanent entre tous les acteurs de la mobilité urbaine à Abidjan ?
- ❖ Quelles sont les solutions envisagées par l'AGETU pour mettre fin aux conflits récurrents entre les différents acteurs ?
- ❖ Comment l'AGETU envisage-t-elle d'encourager les transporteurs informels à s'inscrire dans la légalité ?

- ❖ Quelle est votre perception de la corruption galopante (notamment en ce qui concerne les forces de l'ordre par le racket) dans le secteur des transports urbains et quelles solutions envisagez-vous ?
- ❖ Quelle est la nature de vos rapports avec les syndicats des transporteurs ?
- ❖ Pensez-vous qu'il existe un lien de causalité entre l'insuffisance de la gouvernance du secteur et la récurrence des conflits dans le secteur.
- ❖ Comment concevez-vous la notion de mobilité durable ?
- ❖ Quelles sont les axes majeurs de vos projets en matière de mobilité durable ?
- ❖ Comment traduisez-vous, vos engagements en la matière ?
- ❖ Quelles sont les modes de participation des autres acteurs (ceux qui ne sont pas présents dans le conseil d'administration) aux projets de mobilité ?
- ❖ Adoptez-vous une charte ou un code de bonne gouvernance ?

Si oui, lequel des codes adoptez-vous ?

- ❖ Parmi les fonctions suivantes, quelles sont celles exercées par le conseil d'administration de l'AGETU?
 - Définition de la stratégie
 - Approbation des budgets annuels
 - Définition d'une politique globale
 - Contrôle des principales dépenses d'investissement
 - autres
- ❖ Existe-t-il un code de conduite et déontologique adopté par les administrateurs ?
- ❖ Y a-t-il une situation de conflit d'intérêt pour les institutionnels présents dans le conseil d'Administration ?

Si oui :

Comment cette situation est-elle gérée ?
- ❖ Quelle est votre conception du développement durable ?
- ❖ Pour vous, quels domaines sont concernés par le développement durable ?
- ❖ Quelle est l'importance des enjeux environnementaux suivants dans le transport urbain à Abidjan? (merci de cocher les cases correspondantes)

	Sans importance	Peu important	Important	Assez important
Suivi de la réglementation environnementale				
Réduction des émissions polluantes				
Optimisation de la consommation des ressources (matières, énergie...)				

- ❖ Comment jugez-vous, le secteur du transport urbain au regard des principes du développement durable ?

- ❖ Sensibilisez-vous les opérateurs de transport urbain à la problématique du développement durable ?

Si oui, par quel(s) moyen(s) ?

II- GUIDE D'ENTRETIEN : USAGERS

- ❖ Possédez-vous un véhicule/une moto pour vos déplacements?
- ❖ Quel est le mode de déplacement que vous empruntez le plus souvent et pourquoi?
 - woro-woro
 - Autobus
 - gbaka
 - bateau bus
 - taxis
 - véhicule personnel
 - la marche
 - deux-roues (vélo, moto...)
- ❖ Quels sont les problèmes de transport que vous rencontrez fréquemment?
 - Absence de moyens de transports
 - irrégularité des moyens de transport
 - l'accessibilité
 - les frais de transport
 - autre
- ❖ Que pensez-vous de la récurrence des conflits dans le transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quelles sont selon vous les raisons qui expliquent ces conflits?
- ❖ Connaissez-vous l'existence de l'Agence des Transports Urbains (AGETU) ?
- ❖ Si oui, que savez-vous de ses missions?
 - Opérateur de transport comme la SOTRA
 - Administration chargée de collecter les taxes auprès des transporteurs
 - Autorité chargée de l'organisation des transports urbains
 - Autre
- ❖ Etes-vous satisfaits des conditions dans lesquelles vous effectuez vos déplacements ?
- ❖ Quelle est votre appréciation de la qualité de service fourni par :
 - La SOTRA
 - Les taxis-compteurs
 - Les minibus
 - Les taxis communaux
 - Les woro-woro intercommunaux
- ❖ Savez-vous que les woro-woros intercommunaux sont illégaux
- ❖ Quelle est votre opinion sur ces transporteurs illégaux ?

- ❖ Pensez vous que les autorités prennent en compte vos aspirations pour améliorer les conditions de mobilité à Abidjan ?
- ❖ Avez-vous l'impression que des efforts sont faits pour favoriser de meilleures conditions dans les transports urbains ?
- ❖ Connaissez-vous des associations de défense des droits des consommateurs/usagers des transports urbains?
- ❖ Que pensez-vous des actions de ces associations?
- ❖ Avez-vous entendu parler du développement durable ?
- ❖ Si oui, quels domaines sont concernés par le développement durable ?
- ❖ Avez-vous une connaissance de la notion de mobilité durable ?
- ❖ Si oui, comment définissez-vous la mobilité durable ?
- ❖ Pensez vous vous que la mobilité à Abidjan est-elle durable ?
- ❖ Quelle sont selon vous, les actions à mener pour une mobilité durable à Abidjan

III- GUIDE D'ENTRETIEN : CHAUFFEURS/PROPRIETAIRES

- ❖ Quel est votre statut ?
 - chauffeur simple
 - chauffeur-proprétaire
 - autre
 - ❖ Etes-vous propriétaire de véhicule de transport?
- Si oui de combien de véhicules ?
- ❖ Quel est l'âge de votre véhicule ?
 - ❖ Quels sont vos moyens de financement ?
 - Banque
 - Votre propre économie
 - Famille
 - Autres (préciser)
 - ❖ Pensez-vous que l'exploitation actuelle de vos véhicules est rentable?
 - ❖ Qu'est ce qui vous a amené à faire du transport ?
 - ❖ Quels sont vos principaux frais d'exploitation ?

- Carburant
- Pièces de rechange
- Assurance
- Patente
- Vignette
- Contrôle routier
- Mécanique
- Visite technique
- Autres
- ❖ Pratiquez-vous le transport clandestin ?
 - Si oui, pourquoi ?
- ❖ Combien et comment êtes vous rémunéré?
 - Par jour
 - Par semaine
 - Par mois
 - autre
- ❖ Quelle est votre recette journalière
- ❖ Quelles sont vos horaires de travail ?
- ❖ Quel est le nombre de jours d'activités dans le mois de votre véhicule ?
- ❖ Combien de voyages effectuez-vous par jour ?
- ❖ Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez?
 - Etat des routes
 - Vétusté du parc
 - Manque de financement
 - Corruption
 - Autres précisez
- ❖ Exercez-vous d'autres activités que celle de chauffeur?

- Si oui, lesquelles ?
- ❖ Etes vous syndiqués?
- Oui
- Non
- Si oui à quel le quel ? et sinon, pourquoi ?

- ❖ Selon vous, quelles sont les combats que votre syndicat mène pour vous ?
- ❖ Votre syndicat est-il compétent dans la gestion de vos activités ?
- ❖ Quelle est la nature de vos rapports avec les responsables syndicaux ?
- ❖ Avez-vous déjà été victime des tracasseries au niveau policier ou syndical ?

Si oui, lesquelles ?

- ❖ Combien avez-vous dépensé?
- ❖ Connaissez-vous l'existence de l'Agence des Transports Urbains (AGETU) ?
- ❖ Si oui, que savez-vous de ses missions?
- Opérateur de transport comme la SOTRA
- Administration chargée de collecter les taxes auprès des transporteurs
- Autorité chargée de l'organisation des transports urbains
- Ne sait rien

- ❖ Quelles est la nature de vos relations avec les autorités ?

- AGETU
- Forces de l'ordre
- Mairies
- District

- ❖ Etes-vous satisfait des prestations de service public fourni par l'AGETU?
- ❖ Vos conditions d'exploitation se sont-elles améliorées depuis l'avènement de l'AGETU?

- Oui
- Non

Si oui, comment ?

- ❖ Vos difficultés actuelles d'exploitation ne seraient-elles pas dues à votre dispersion et au manque de professionnalisme des chauffeurs?

- ❖ Quels reproches formulez-vous à l'endroit de l'AGETU ?

- ❖ Pensez-vous que les procédures d'obtention des pièces afférentes aux véhicules de transport public ont été améliorées avec l'avènement du régulateur AGETU?

- ❖ Avez-vous l'impression que vos représentants syndicaux défendent vos droits vis-à-vis des autorités ?

- ❖ Avez-vous l'impression que les décisions prises par les autorités répondent à vos problèmes quotidiens ?

- ❖ Que pensez-vous de la récurrence des conflits dans le transport urbain à Abidjan ?

- ❖ Quelles sont selon vous les raisons qui expliquent les conflits?

- ❖ Pensez vous qu'il existe une sorte de dialogue ou concertation entre les autorités de tutelle et les transporteurs?
- ❖ Pensez vous que les autorités prennent en compte vos aspirations pour améliorer les conditions de mobilité à Abidjan ?
- ❖ Pour l'amélioration du système des transports urbains à Abidjan, quelles recommandations souhaiteriez-vous faire à l'endroit des entités ci-après:
 - Etat
 - AGETU
 - District d'Abidjan
 - Usagers
- ❖ Avez-vous entendu parler du développement durable ?
- ❖ si oui, quels domaines sont concernés par le développement durable ?
- ❖ Avez-vous une connaissance de la notion de mobilité durable ?
- ❖ Si oui, comment définissez-vous la mobilité durable ?
- ❖ Pensez vous vous que la mobilité à Abidjan est-elle durable ?
- ❖ Quelle sont selon vous les actions à mener pour une mobilité durable à Abidjan

IV- GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES CHEFS DE GARE (RESPONSABLES SYNDICAUX)

- ❖ A quel syndicat appartenez-vous ?
- ❖ Combien de véhicules enregistrez-vous par jour ?
- ❖ Quelles sont les horaires de travail dans votre gare ?
- ❖ Comment gérez-vous la gare ?
- ❖ Connaissez-vous le nombre de chauffeurs de votre gare ?
- Oui ; combien ?
- Non ; pourquoi ?
- ❖ quel est le montant des revenus journaliers de la gare ?
- ❖ Combien êtes vous rémunérés et comment ?

- ❖ Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez?
- ❖ Que pensez-vous de la récurrence des conflits dans le transport urbain à Abidjan ?
- ❖ Quelles sont selon vous les raisons qui expliquent les conflits?
- ❖ Pensez vous qu'il existe un réel dialogue ou une concertation entre les autorités de tutelle et vous ?
- ❖ Etes-vous satisfaits des conditions dans lesquelles vous travaillez ?
- ❖ Pensez vous que les autorités prennent en compte vos revendications pour améliorer les conditions de mobilité à Abidjan ?
- ❖ Avez-vous l'impression que des efforts sont faits pour favoriser de meilleures conditions dans les transports urbains ?
- ❖ Quelle est votre opinion sur la qualité du service des modes de déplacement en commun?
- ❖ Connaissez-vous l'existence de l'Agence des Transports Urbains (AGETU) ?
- ❖ si oui, que savez-vous de ses missions?

- Opérateur de transport comme la SOTRA
- Administration chargée de collecter les taxes auprès des transporteurs
- Autorité chargée de l'organisation des transports urbains
- Ne sait rien
- ❖ Y a-t-il un lien entre vous et les autres acteurs du transport urbains (comme la SOTRA, par exemple) ?
- Si oui, quel est la nature de vos rapports ?
- ❖ Pour l'amélioration du système des transports urbains à Abidjan, quelles recommandations souhaiteriez-vous faire à l'endroit des entités ci-après:
- Etat
- AGETU
- District d'Abidjan
- Usagers

- ❖ Avez-vous entendu parler du développement durable ?
- ❖ Si oui, quels domaines sont concernés par le développement durable ?
- ❖ Avez-vous une connaissance de la notion de mobilité durable ?
- ❖ Si oui, comment définissez-vous la mobilité durable ?
- ❖ Pensez-vous que la mobilité à Abidjan est-elle durable ?
- ❖ Quelles sont selon vous les actions à mener pour une mobilité durable à Abidjan ?

**DOCUMENTS RELATIFS A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS A
ABIDJAN**

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

**MINISTERE D'ETAT, CHARGE DES INFRASTRUCTURES ET DES
TRANSPORTS**

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

**Décret N°2000-99 du 23 février 2000 Portant création et organisation de la société
d'Etat dénommée « Agence des transports Urbains », AGETU**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Sur le rapport conjoint du Ministre d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports et
du Ministre de l'Economie et des Finances ;

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 loi n°64-294 du 01 août 1964 organisant la coordination et l'harmonisation des transports
routiers ;

Vu la loi n°80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale ;

Vu la loi n°95-609 du 03 août 1995 déterminant le régime particulier des Villes ;

Vu la loi n°97-519 du 04 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat ;

Vu l'ordonnance n° 2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux
du régime des transports terrestres ;

Vu le décret n°66-538 du 17 novembre 1966 fixant la réglementation et l'harmonisation
des transports routiers ;

Vu le décret n°82-140 du 27 janvier 1982 portant délégation des pouvoirs et attributions
de l'autorité de tutelle à l'égard des communes de la ville d'Abidjan ;

Vu le décret n°2000-02 du 04 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°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports Urbains et
non Urbains de Personnes ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU DECRETE

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er : En application des dispositions de l'article 32 de l'Ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000 susvisée, il est créé une société d'Etat dénommée Agence des transports Urbains, en abrégé « AGETU ».

La société est régie par la loi n° 97-519 du 04 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat, les dispositions du présent décret, les statuts annexés et subsidiairement par les dispositions législatives et réglementaires applicables aux sociétés anonymes.

Article 2 : L'Agence des Transports Urbains a pour objet sur le territoire d'activité défini à l'article 7 ci-dessous l'organisation, la coordination et le contrôle des services de transport public urbain de personnes tels que définis à l'article 1 du décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports urbains et routiers non urbains de personnes. Elle élabore et met en œuvre la politique des transports urbains sur son territoire.

Article 3 : 3.1 L'Agence des transports Urbains a pour missions principales dans son territoire d'activité :

- a) La définition des réseaux des services de transports urbains, leurs modalités techniques d'exploitation ainsi que l'élaboration des plans de transports urbains ;
- b) La délivrance des autorisations relatives aux services de transport urbain de voyageurs et la tenue du registre des transporteurs agréés (inscriptions, modifications et radiations) ;
- c) L'approbation et l'harmonisation des tarifs ;
- d) La coordination et l'arbitrage de la répartition des recettes des titres de transport en cas d'intégration tarifaire entre les opérateurs ;
- e) L'élaboration et le lancement des dossiers d'appel d'offres en vue du choix des prestataires du service public de transport urbain de personnes dans le périmètre défini, l'évaluation des offres, la rédaction des conventions et des cahiers des charges, la passation et le contrôle de l'exécution de ces conventions ;
- f) 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 ;
- g) La coordination du stationnement et de la circulation ;

- h) L'identification des contraintes de service public éventuelles et la proposition le cas échéant des compensations financières ;
- i) L'élaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs publics de personnes ;
- j) La mise en place et la gestion d'un suivi statistique sur les transports urbains ; 2
- k) La contribution à la lutte contre la pollution atmosphérique générée par les transports motorisés.

3.2 L'ensemble des missions définies à l'article 3.1 ci-dessus constitue une mission de service public qui fera l'objet conformément aux dispositions de l'article 31 de la loi portant définition et organisation des sociétés d'Etat susvisée d'une convention entre l'Etat et l'AGETU.

Article 4 : Le siège de la société est fixé à Abidjan.

Article 5 : La durée de la société est fixée à quatre-vingt dix neuf ans à compter de son immatriculation au registre du commerce, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus par les statuts.

Article 6 : En vue de réaliser les missions qui lui sont dévolues, l'AGETU diligentera des études, des actions de formation et toute activité visant le fonctionnement harmonieux du système des transports urbains.

Article 7 : L'Agence des transports Urbains exerce ses compétences sur le territoire de la ville d'Abidjan et des Communes environnantes d'Anyama, de Bingerville, de Grand-Bassam, de Dabou, de Songon et de Jacqueville.

Article 8 : L'AGETU est préalablement consultée pour avis par l'Etat ou les collectivités territoriales pour tous les projets d'intérêt urbain ou ayant des implications sur les transports urbains dans son territoire.

TITRE II : ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Section I. / Le Conseil d'Administration

Article 9 : La société est administrée par un Conseil d'Administration de douze (12) membres qui sont choisis en fonction de leur notoriété et de leur compétence dans le domaine des transports.

Le Conseil d'Administration comprend :

- deux représentants du Ministère chargé des transports ;
- Un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances ;
- Un représentant du Ministère chargé de la Sécurité ;

- Trois représentants de la Ville d'Abidjan et des Communes du territoire ;
- Un représentant des concessionnaires de transports urbains ;
- Un représentant des consommateurs (usagers) ;
- Deux représentants des organisations syndicales de transporteurs ;
- Un représentant de la chambre de commerce d'industrie.

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par décret en Conseil des Ministres sur rapport conjoint du Ministre chargé des transports et du Ministre de l'Economie et des Finances.

Les administrateurs ne peuvent être liés à la société par un contrat de travail.

Article 10 : Le Conseil d'Administration exerce de façon continue, son autorité et son contrôle sur les activités de la société. Il exerce ses attributions dans le respect de celles expressément réservées à l'Autorité de tutelle ou au Directeur Général par les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur, par celles du présent décret et par ses statuts.

Le Conseil d'Administration peut déléguer au Directeur Général tous pouvoirs qui ne lui sont pas exclusivement réservés par les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur, par celles du présent décret ou par les statuts.

Article 11 : Sans préjudice de l'exercice de ses attributions propres telles que définies par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et par le présent décret, le Conseil d'Administration exerce les attributions ci-après qu'il ne peut déléguer :

- a) Il approuve les orientations générales de la politique des transports urbains dans le territoire d'activités qui lui sont soumises par la Direction Générale ;
- b) Il approuve les plans de transports urbains étudiés par la société, et se prononce sur toute mesure entrant dans le cadre des missions définies aux alinéas c), d) et i) de l'article 3.1 ci-dessous. Il approuve les conventions de services publics visées à l'alinéa e) de l'article 3.1 ;
- c) Il détermine la politique générale de la société et donne au Directeur Général les instructions nécessaires à la stricte exécution de la politique générale définie ;
- d) Il arrête le budget de l'exercice à venir, il vérifie périodiquement en cours d'exercice son exécution ; il arrête les comptes et bilan en fin d'exercice avant transmission pour approbation au Ministre chargé de l'Economie et des Finances ;
- e) Il autorise dans le respect du budget de la société pour l'exercice considéré, les investissements d'un montant supérieur à un montant qu'il fixe ;
- f) Il fixe le cadre organique de la société et le tableau des effectifs.

Section II. / La Direction Générale

Article 12 : La Direction Générale de la société est assurée par un Directeur Général nommé par le Conseil d'Administration parmi ou en dehors de ses membres.

Le Directeur Général est une personne physique distincte du président du Conseil d'Administration.

Toutefois, le Conseil d'Administration peut confier la gestion à son président pour une durée déterminée dans les seuls cas prévus à l'article 23, alinéa 3 de la loi n°97-519 du 04 septembre 1997 susvisée.

Article 13 : Le Directeur Général veille à la mise en œuvre par la société des délibérations du Conseil d'Administration.

Il définit et soumet à l'approbation du Conseil, la stratégie de développement de la société.

Il assure la coordination et la cohésion de l'ensemble des activités des différents services de la société.

Il représente la société dans ses rapports avec les tiers.

Il informe le Conseil d'Administration de la nomination au poste de Directeur.

Article 14 : Le Directeur Général peut être assisté dans ses fonctions par un ou deux Directeurs

Généraux Adjoins qu'il nomme après avis du Conseil d'Administration.

Article 15 : L'étendue et la durée des pouvoirs ainsi que la rémunération du Directeur Général sont fixées par le Conseil d'Administration.

Section III. / Le Personnel et l'organisation de la société

Article 16 : Le personnel de la société est composé d'agents contractuels de droit privé. A titre exceptionnel, des fonctionnaires ou des agents contractuels de l'Etat peuvent être détachés auprès de la société.

Les fonctionnaires et agents contractuels de l'Etat, détachés auprès de la société à compter de son immatriculation au registre du commerce, sont régis par les dispositions du code du travail, dans leurs relations avec la société et pendant toute la durée de leur détachement. Ils perçoivent les mêmes traitements et indemnités que ceux accordés au personnel de la société relevant d'un statut de droit privé.

Les fonctionnaires et agents de l'Etat, détachés auprès de la société, restent soumis au régime de retraite de leur corps d'origine, conformément au statut général de la fonction

publique. En cas de cessation de leurs fonctions au sein de la société, pour quelque cause que ce soit, ils sont remis à la disposition de leur structure d'origine, sans droit ni indemnité à la charge de la société.

Article 17 : Les services de l'AGETU sont organisés conformément aux dispositions de ses statuts.

Section IV. / Les Dispositions financières

Article 18 : Les ressources de la société sont constituées par :

- a) Les recettes relatives à l'inscription au registre des transporteurs urbains ;
- b) Le produit des redevances versées par les sociétés concessionnaires des services publics de transport urbain ;
- c) Les recettes provenant de la délivrance des autorisations d'exploitation du service public de transport urbain de personnes ;
- d) Les produits de cession de ses travaux et prestations ainsi que les revenus éventuels de ses biens, fonds et valeurs ;
- e) Les subventions et dotations de l'Etat ;
- f) Les subventions, dons ou legs des organismes publics ou privés nationaux ou internationaux ;
- g) Et plus généralement toutes autres ressources qui pourraient lui être affectées ou résulter de son activité.

Article 19 : Les ressources de la société sont affectées prioritairement à la couverture des charges de fonctionnement de la société.

Elles peuvent également être affectées :

- a) au financement d'études et d'expertises nécessaires à l'accomplissement de ses missions;
- b) au financement d'investissements visant à améliorer le fonctionnement des transports publics urbains dans son territoire d'activité ;
- c) à des mécanismes financiers visant à promouvoir et développer les services de transports publics urbains dans son territoire d'activité ou à harmoniser les tarifs entre les différents opérateurs de transport public urbain.

TITRE III : TUTELLE ET CONTROLE

Article 20 : La société est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé des transports et la tutelle financière du Ministre chargé de l'Economie et des Finances.

Article 21 : La société est contrôlée par deux commissaires aux comptes nommés par arrêté du Ministre chargé de l'Economie et des Finances. Ils sont choisis parmi ceux inscrits au tableau de l'ordre des experts comptables.

Ils exercent leurs fonctions dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 22 : La société est soumise au contrôle de la Chambre des Comptes de la Cour Suprême conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

TITRE IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES FINALES

Article 23 : Sur le territoire de compétence de l'AGETU les attributions des services des transports urbains dévolus à la Direction des transports Terrestres, à la Ville d'Abidjan et aux Communes sont transférées à l'AGETU.

Article 24 : Le Personnel de la société relevant du statut général de la fonction publique pourra être détaché auprès de la société par un arrêté du Ministre chargé de la Fonction Publique à compter de l'immatriculation de la société au registre de commerce.

Article 25 : Les statuts de la société annexés au présent décret sont approuvés.

Article 26 : Le Ministre chargé des transports, le Ministre chargé 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. /-

Union - Discipline – Travail

Décret 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°1/99 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-Etat de la Communauté des Etats de l'Afrique de 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 (AGETU) ».

**LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU,
DECRETE
TITRE I
DISPOSITION GENERALES
Chapitre 1 : Définitions**

Article 1 : 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 (3) 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 (9) places y compris le conducteur ;

2./ Les transports publics de personnes pouvant transporter plus de cinq (5)

personnes et au maximum neuf (9) 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 (5) 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.

Article 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 (9) 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

Article 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

Article 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 inscrites 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.

Article 5 : Cette inscription entraîne, dans le cas des personnes morales, l'inscription de leurs autres établissements.

Article 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.

Article 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.

Article 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 (AGETU) s'effectue auprès de cette Agence. La délivrance du certificat d'inscription est subordonnée aux dispositions de l'article 7 ci-dessus.

Article 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 1 : Modalités d'établissement des périmètres de transports urbains

Article 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

Article 11 : Pour chaque type de service de transports urbains de personnes défini à l'article 1 du présent décret, l'Autorité en charge de l'organisation des transports urbains sur le périmètre délivre des autorisations de transports suivant des modalités

qu'elle définit et communique pour information au Ministère 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 1 : transport public routier régulier et à la demande

Article 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.

Article 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.

Article 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

Article 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 (10) personnes, non compris le ou les conducteur (s) d'un ou plusieurs véhicule (s) de plus de neuf (9) 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 est défini par arrêté du Ministre chargé des transports.

Article 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 des Etats de l'Afrique de l'Ouest signée à Cotonou le 29 mai 1982 susvisée.

TITRE V

CONTROLE, DISPOSITIONS FINALES

Article 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 Ministère 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.

Article 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 marchandises.

Article 19 : Le présent décret abroge toutes les dispositions antérieures et contraires, notamment celle du décret n°66-538 du 17 novembre 1966 susvisé.

Article 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.

**DOCUMENTS RELATIFS A LA RESOLUTION DES CONFLITS ENTRE L'AGETU
ET LES COLLECTIVITES LOCALES**

Le Ministre



27 FEV. 2006

N/Réf: 0082

/MT/CAB/Dir-Cab2

NOTE A MONSIEUR LE MINISTRE DE L'INTERIEUR

Objet : Observations et commentaires du Ministère des Transports relatifs à la déclaration conjointe des collectivités territoriales sur la gestion des transports urbains de personnes par l'AGETU.

Monsieur le Ministre,

Les collectivités territoriales du Périmètre des Transports Urbains (PTU) couvrant le District d'Abidjan, les communes qui la composent et celles de Grand-Bassam, de Dabou et de Jacqueville ont produit une Déclaration en date du 03 janvier 2006 relative à la gestion des transports urbains de personnes par l'Agence des Transports Urbains (AGETU).

Par courrier n°255/DA/PT/2006 en date du 15 février 2006, cette Déclaration vous a été adressée avec ampliation au Ministre des Transports.

Pour l'essentiel, dans cette Déclaration, lesdites collectivités considèrent que le bilan de la gestion des transports urbains par l'AGETU, sur la base du protocole d'accord du 22 avril 2005, est négatif. Aussi, recommandent-elles de confiner l'AGETU dans sa mission d'autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains, ce qui à leurs yeux se résumerait à un rôle de bureau d'études et de conseil.

En outre, ces collectivités décident unilatéralement de reprendre en charge, à compter du 25 février 2006, les opérations de délivrance des autorisations de transport, comme par le passé, ce qui priverait l'AGETU de ressources propres tout en la rendant totalement dépendante des subventions de l'Etat.

La présente note a pour objet de porter à votre attention, les observations et commentaires que cette Déclaration suscite de la part de mon Département et qui se résument aux points suivants :

- la mission de régulation confiée à l'AGETU ;
- le contexte de la signature du protocole d'accord du 22 avril 2005 ;
- les difficultés d'application des dispositions du protocole ;

- l'impact du protocole sur le secteur des transports urbains ;
- le bilan financier de la délivrance des autorisations de transports par l'AGETU.

I. LA MISSION DE REGULATION CONFIEE A L'AGETU

La régulation dans le secteur des transports, c'est le mécanisme opérationnel par lequel l'Etat intervient pour organiser et coordonner le marché des transports en vue de créer les conditions d'une concurrence saine et équitable, sans laquelle les intérêts des usagers et de la population ne sont pas garantis.

Les instruments de la régulation par lesquels les Etats interviennent généralement sont la fiscalité ou la parafiscalité (c'est à dire la tarification), la réglementation au moyen de l'autorisation de transport, l'allocation de la voirie par le contingentement, la gestion de la circulation et du stationnement.

Pour le cas spécifique de l'AGETU, autorité organisatrice et régulatrice des transports urbains, les instruments opérationnels mis en place par l'Etat sont les suivants :

- le registre d'inscription ;
- l'autorisation (ou la licence) de transport.

Ces choix découlent du diagnostic des transports urbains établi en 1995 par le Gouvernement et les bailleurs de fonds, lors de la préparation du CI-PAST. Ce diagnostic a relevé un certain nombre de faiblesses et de dysfonctionnements à savoir, la désorganisation du secteur et l'absence d'un cadre institutionnel et réglementaire adéquat (manque de coordination institutionnelle avec un éparpillement des responsabilités).

En clair, il était impossible au Gouvernement d'avoir une vision d'ensemble cohérente du secteur pour en planifier le développement.

Les conséquences sont :

- absence de régulation et de contrôle dans l'attribution des licences de transports ;
- mise sur le marché de véhicules vieillissants, en mauvais états techniques ;
- désordre, anarchie et qualité de service médiocre au niveau du marché, malgré des tarifs rémunérateurs ;
- inexistence d'une base de données techniques et financières fiables.

C'est donc dans ce contexte que l'AGETU a été créée et un périmètre urbain a été défini.

II. LE CONTEXTE DE LA SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD DU 22 AVRIL 2005

Pour lui permettre de remplir ses missions, l'annexe fiscale à la loi de Finances pour la gestion 2004 a aménagé en son article 35, des taxes et redevances au profit de l'AGETU ainsi que leur clé de répartition entre cette société et les collectivités territoriales concernées.

Malgré la pertinence de ces textes, les collectivités allaient marquer, dès l'entame de l'exercice 2005, une forte opposition à la gestion administrative des taxis urbains par l'AGETU, entraînant d'énormes difficultés de gestion du secteur par cette structure étatique et même des troubles sur le terrain.

C'est ainsi que sous l'autorité du Ministre d'Etat, Ministre de l'Administration du Territoire, un protocole d'accord sur les modalités pratiques d'application de la Loi de Finances 2005, et qui ne se substitue pas à cette dernière, a dû être conclu le 22 avril 2005 entre l'AGETU et les collectivités concernées, permettant de contenir tout risque de trouble à l'ordre public.

La validité dudit protocole, dont l'application a entraîné une profonde détérioration de la qualité des prestations offertes aux transporteurs ainsi que des difficultés de gestion du secteur par l'AGETU, est arrivée à échéance depuis le 31 décembre 2005.

III. LES DIFFICULTES D'APPLICATION DU PROTOCOLE ET SES CONSEQUENCES

La lourdeur enregistrée dans le traitement des dossiers est imputable aux collectivités et non à l'AGETU. En effet, là où l'AGETU mettait au plus une journée pour instruire, produire et remettre la carte aux transporteurs, l'application du protocole qui implique la double signature des titres (collectivités/ AGETU) a conduit aux dérives suivantes :

- rallongement des délais d'instruction des dossiers : en moyenne, 28 jours pour Abobo, 11 jours pour Adjamé, 10 jours pour Cocody, 9 jours pour Koumassi, 7 jours pour Yopougon, et 2 semaines à plusieurs mois pour le District ;
- rallongement des délais de signature sur les cartes de transport : la signature informatisée automatique nécessaire à l'édition des cartes, a été abandonnée par le Gouverneur au profit d'une contre signature manuelle, carte par carte. A titre d'exemple, 525 cartes soumises au Gouverneur sont en souffrance depuis quatre (4) mois ;

- rallongement des délais de recouvrement des redevances car les cartes sont remises tardivement aux transporteurs qui, déjà, respectent difficilement les échéances;

Au total, les transporteurs sont soumis à de longues attentes, avant de recevoir leurs cartes, et exposés au racket lors des contrôles routiers.

IV. LE BILAN TECHNIQUE ET FINANCIER POUR LES COLLECTIVITES

L'état financier sur la quote-part des collectivités et les reversements effectués par l'AGETU, au 31 Décembre 2005, est présenté en annexe. Une bonne comparaison avec les chiffres déclarés par les collectivités nécessite de prendre en compte les précisions suivantes :

- le bilan des collectivités ne prend pas en compte les charges afférentes à l'activité ;
- la base de comparaison des recettes n'est pas la même : leurs recouvrements portent sur 100% des recettes (recettes brutes) alors que le reversement AGETU ne porte que sur 60% ; en outre, il y a eu dans la loi de finances 2005, une baisse de 18% des taxes sur les taxis compleurs;
- les collectivités (notamment le District) ne prennent pas en compte les recettes encaissées par elles au titre des droits de stationnement des véhicules de transport de marchandises, des macarons sur les taxis, des poses d'antennes, des timbres municipaux sur les lettres d'attribution, etc et qui sont des activités directement gérées par elles et non par l'AGETU.

Au titre de l'année 2005, 13 716 demandes d'autorisations de transports ont été satisfaites par l'AGETU, pour une quote-part des collectivités de 631 176 000 FCFA dont 433 322 300 FCFA ont été reversés au 31 décembre 2005. Le solde restant dû exclusivement au District qui s'élève à 197 853 700 FCFA, n'est pas encore régularisé pour les raisons suivantes :

- 250 cartes transmises au District en juin 2005 et rejetées sont retournées à l'AGETU mi-décembre et 525 cartes transmises au District en juillet, octobre et novembre 2005 attendent toujours la signature du Gouverneur : soit 101 millions de FCFA à déduire du solde restant dû puisque ce montant ne peut être recouvré pour être reversé ;
- l'AGETU accorde des facilités de paiement aux transporteurs en fractionnant les paiements sur la durée de validité de l'autorisation qui est de 01 an calendaire.

CONCLUSION

L'analyse de cette déclaration montre clairement que la principale préoccupation des collectivités visant à délivrer elles-mêmes les autorisations de transport est d'ordre purement budgétaire. C'est le sens qu'il faut donner à la contradiction contenue dans cette déclaration qui, en même temps qu'elle reconnaît à l'AGETU ses missions d'autorité organisatrice et régulatrice, recommande que lui soient retirées, à leur profit, l'inscription au registre et la délivrance des autorisations qui sont les instruments techniques et opérationnels de base, à elle confiée par l'Etat, de l'exécution des dites missions.

Pour le Ministère des Transports, l'enjeu essentiel que l'AGETU ait toute la maîtrise de la délivrance des autorisations de transport est de parvenir rapidement à l'assainissement durable du marché des transports urbains que la gestion fragmentaire des collectivités a davantage contribué à désorganiser, faute de normes et de régulation.

C'est pourquoi une bonne lecture du bilan de l'AGETU sur l'exercice 2005 ne doit pas consister principalement, comme l'ont fait ces collectivités, à s'interroger essentiellement sur leurs avantages financiers, mais en particulier sur la satisfaction des opérateurs du secteur et des usagers, car la mission principale de l'AGETU est de parvenir à l'assainissement et au développement du secteur des transports urbains.

La principale leçon à tirer de cette déclaration conjointe des collectivités territoriales est que la mission de régulation est incompatible avec leurs préoccupations budgétaires. D'où la nécessité de dissocier la question des recettes budgétaires des collectivités de la délivrance des autorisations de transport qui n'est qu'une opération technique de régulation, dont l'AGETU doit nécessairement avoir la maîtrise totale.

En conséquence, une seule alternative se présente désormais pour la résolution définitive de ce problème : il faut laisser à l'autorisation de transport le soin de jouer pleinement son rôle d'instrument technique de régulation auquel il est destiné, pour se donner les meilleures chances d'assainissement et de développement durable du secteur.

Dans ce cas, le Ministère de l'Economie et des Finances devrait veiller à ce que les collectivités aient effectivement leurs quotes-parts des impôts prévues au Budget de l'Etat au titre de leurs budgets respectifs, ce qui résoudrait leurs problèmes de ressources.

L'importance économique et sociale des transports urbains ayant conduit le Gouvernement à mettre en place avec l'appui des bailleurs de fonds, les réformes dont il est question, il n'est pas envisageable de revenir en arrière.

En définitive, Monsieur le Ministre, il serait souhaitable qu'une rencontre soit organisée, au plus haut niveau, entre nos deux Ministères, pour arrêter une proposition commune à soumettre au Gouvernement, en vue du règlement de ce conflit.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.



Kobena I. ANAKY

Ampliations :

- Son Excellence Monsieur le Président de la République
- Son Excellence Monsieur le Premier Ministre
- Monsieur le Ministre Délégué chargé de l'Economie et des Finances
- Monsieur le Gouverneur du District d'Abidjan

P.J. :

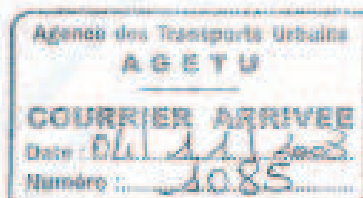
- Tableau synoptique des commentaires
- Relevé des autorisations des transports 2005

LE MINISTRE

Abidjan, le 02 OCT. 2008

N° 607

MT/cab/Dir-cabf

A Monsieur le Secrétaire Général
du Gouvernement**ABIDJAN**

Objet : Observations sur le projet de décret d'application de la loi portant transfert des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.

Monsieur le Secrétaire Général,

Dans le cadre de l'élaboration des projets fixant les modalités d'application de la loi 203-2008 du 07 juillet 2008 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, le Ministre de l'Intérieur a soumis à notre examen un projet dont certaines dispositions font l'objet de désaccords entre les entités décentralisées et l'AGETU.

Pour apaiser ces divergences, le Ministre de l'Intérieur a bien voulu mettre en place une commission mixte de réflexion sur ces « conflits ». Cette commission a eu une séance le 02 juillet 2008, présidée par le Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local dudit Ministère.

Cette rencontre a fait l'objet de deux procès verbaux dont l'un porte sur les observations du District et de l'AGETU, et l'autre, sur le projet dans son ensemble.

Si à la lecture du second procès verbal, l'on constate que le projet élaboré par les services du Ministère de l'Intérieur ont été enrichis des observations des autres partenaires, il n'en va pas ainsi de celle du premier procès verbal qui entérine les divergences rappelées plus haut.

Dans ces conditions, j'avalais proposé une rencontre d'arbitrage au niveau ministériel sur ces divergences.

En attendant cette rencontre, je vous prie de trouver ci-après, la synthèse de l'argumentaire du Ministère des Transports, ainsi que les propositions subséquentes à intégrer dans ce projet de décret.

I./ RAPPEL DES MOTIVATIONS ET JUSTIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CREATION DU PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS (PTU) DU GRAND ABIDJAN ET DE L'AUTORITE ORGANISATRICE, L'AGETU

Le diagnostic du secteur des transports urbains établi en 1998 par le Gouvernement ivoirien, dans le cadre de la mise en place du projet CI-PAST avec l'appui financier de la Banque mondiale, a mis à nu deux principales faiblesses :

- une fragmentation institutionnelle du fait de l'absence d'un cadre institutionnel et réglementaire adéquat : en effet, le secteur était administré par plusieurs structures aux intérêts parfois contradictoires ;
- la désorganisation du secteur, appréhendé comme « marché » au sens économique du terme, du fait d'un manque de normalisation et de régulation.

Les réponses apportées par le Gouvernement ivoirien à ces deux principaux dysfonctionnements, et qui sont contenues dans les dispositions pertinentes de l'article 32 de l'ordonnance n°200-57 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres, sont :

- la création d'un périmètre des transports urbains (PTU) regroupant le District d'Abidjan, les communes qui la composent ainsi que celles de Grand-Bassam, de Dabou et de Jacqueville ;
- la création, par le décret n°2000-99 du 23 février 2000, de la société d'Etat dénommée « Agence des Transports Urbains » (AGETU) en tant qu'Autorité Organisatrice et Régulatrice des transports urbains dans le PTU.

En effet, si selon la loi n°2003-208 du 7 juillet 2003 sur le transfert de compétences, la collectivité possède de plein droit la compétence transport sur son territoire, le problème est que le territoire transport ne correspond pas obligatoirement au territoire d'une seule collectivité, dans la mesure où la zone transport couvre nécessairement plusieurs collectivités territoriales car elle porte sur des flux. Le PTU n'est pas défini sur la base de considérations administratives, mais sur des critères techniques : c'est l'aire d'influence socio-économique d'Abidjan.

Aussi, pour assurer aux transports urbains toute l'efficacité nécessaire recherchée (coûts optimisés et performances suffisantes), la politique des transports devrait-elle être conduite dans une perspective globale et intégrée et non sur la base d'une juxtaposition d'initiatives territoriales indépendantes. C'est là tout le fondement et le sens de la création d'une Autorité pour pouvoir mettre en œuvre cette politique des transports de façon cohérente et intégrée.

S'agissant du cas particulier d'Abidjan et des communes avoisinantes, la politique de transport devant intégrer de façon complémentaire et harmonieuse tous les modes ou services offerts, l'on ne peut espérer un développement véritable des transports urbains dans une perspective où d'une part le District d'Abidjan s'occupe isolément des taxis-compteurs, chaque municipalité gère les taxis communaux woro-woro, et que d'autre part, les services de transport conventionnés (la SOTRA actuellement) et les minibus «gbakas» soient, eux, du ressort de l'Etat ou de ses structures spécialisées.

Si la régulation des transports urbains est l'une des missions de l'Autorité régulatrice, comme le reconnaissent les collectivités territoriales, il est bon de préciser que l'un des principaux instruments de cette régulation est la licence ou l'autorisation de transport qui permet notamment d'assurer la régulation de l'offre de transport, et donc des flux de circulation automobile, en vue d'en maîtriser son évolution pour l'adapter à la demande de déplacements des populations.

Le développement durable des transports urbains commande donc d'insister sur la nécessité de poursuivre dans le sens des réformes engagées, vu la persistance des dysfonctionnements qui l'ont motivée (encombrement grandissant des voies de circulation dû à la non maîtrise des flux de déplacements, pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement des véhicules automobiles, nuisances et risques accrus d'accidents dus à la non normalisation des véhicules de transport public autorisés par des administrations aux intérêts disparates, etc.). On doit en outre regretter les risques importants de renchérissements des coûts des différents modes de transport du fait de la multiplication de taxes non harmonisées décidées par les Conseils des collectivités territoriales, occasionnant par ailleurs des dépenses fiscales importantes pour l'Etat.

Il importe de faire observer que l'Etat de Côte d'Ivoire qui a défini à travers l'ordonnance de février 2000, les principes qui fondent sa politique des transports terrestres s'est donné également un argument juridique de portée stratégique, lui permettant de définir chaque fois que de besoin, un périmètre donné, afin de lui appliquer une gestion des transports, qui réponde aux exigences des principes énoncés.

C'est dans ce cadre, que l'Etat de Côte d'Ivoire a créé et organisé, par décret n°2000-99 du 23 février 2000, la société d'Etat dénommée Agence des Transports Urbains en abrégé AGETU, dont les missions sont définies à l'article 3.1 de ses statuts ainsi qu'à l'article 3.1 du décret précité.

La mission de l'AGETU, querellée par les collectivités territoriales du Grand Abidjan

Des missions de service public, ont été attribuées à cette société, attribution qui s'analyse, est-il besoin de le signaler en un transfert de compétences de l'Etat à une personne morale de droit privé, au capital de laquelle, l'Etat participe entièrement.

Entre autres missions confiées à cette société, il faut inscrire en bonne place, la délivrance des autorisations relatives aux services de Transport urbain de voyageurs et la tenue du registre des Transporteurs agréés (inscription, modification et radiation).

C'est la mission de délivrance des autorisations de transport urbain, qui apparaît dans le texte de la loi n° 2003-208, portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, qui est dans une interprétation fautive des dispositions de l'article 21 de ladite loi, contestée par les collectivités territoriales du Grand Abidjan.

Il ne sera pas inutile de noter que conformément aux dispositions de l'article 3.2 du décret n°2000-99 du 23 février 2000, les missions de l'AGETU feront l'objet d'une convention de concession de service public entre cette société et l'Etat de Côte d'Ivoire.

Le périmètre de compétence de l'AGETU

En effet, les missions confiées à l'AGETU, sont exécutées sur un périmètre donné, en l'occurrence, le territoire de la Ville d'Abidjan et des communes environnantes d'Anyama, de Bingerville, Grand-Bassam, Dabou, Songon et Jacqueville, qui constitue le périmètre des transports urbains (PTU) du Grand Abidjan.

Il suit de ce qui précède que les compétences de l'AGETU, ne couvrent pas toutes les villes et communes de Côte d'Ivoire, de sorte que la portée spéciale des missions confiées à l'AGETU est manifeste, face à la portée générale de la loi portant transfert de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales en ses dispositions relatives au transport.

III./ LA LOI N° 2003-208 DU 07 JUILLET 2003

Cette loi portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, est une loi de portée générale se rapportant pour ainsi dire, à l'ensemble des collectivités territoriales créées par l'Etat de Côte d'Ivoire.

C'est pourquoi, en vertu du principe de droit qui veut que la loi de portée spéciale déroge à la loi de portée générale, il faut convenir que cette loi n'a pas vocation elle, à déroger à la l'ordonnance précitée de février 2000, déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres, telle qu'adoptée par l'Etat de Côte d'Ivoire.

Mieux, s'il est exact que l'Etat de Côte d'Ivoire a entendu transférer aux collectivités territoriales, les compétences qu'il exerçait en matière de transports, il est tout aussi exact qu'il n'a pu transférer que celles-là, à l'exclusion de celles déjà exercées par des personnes morales privées, en l'occurrence, ici, l'Agence des Transports Urbains. Cela répond bien, faut-il le souligner à la maxime qui veut qu'on ne peut donner plus qu'on ne possède.

IV. / AUTRES ARGUMENTS EN FAVEUR DE L'AGETU

Cela dit, il est clair que les compétences ou les missions qui sont celles de l'Agence des Transports Urbains qui n'étaient déjà plus celles de l'Etat de Côte d'Ivoire, ne peuvent être comprises dans celles que cet Etat transfère aux collectivités.

Par ailleurs, il faut observer que lors de la séance de travail du 02 juillet 2008 présidée par le Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local, les participants représentant respectivement, les Ministres de l'Intérieur, de la Ville, et des Transports, ainsi que les personnes ressources présentes, ont validé les dispositions du projet de décret, ce qui ne manquera pas de ressortir du procès-verbal de réunion en préparation.

Or, nombre des dispositions de ce projet de décret, n'autorisent plus la contestation soulevée par les collectivités territoriales du périmètre de compétence de l'AGETU.

Premièrement, la portée générale du décret d'application de la loi de 2003 a été admise par tous les participants, laquelle portée générale se rapporte à l'ensemble des collectivités territoriales et à l'ensemble des compétences transférées par l'Etat. Un tel texte de portée générale, n'autorisait pas une individualisation qui aurait été néfaste à l'esprit et à l'économie du texte.

Deuxièmement, les participants à la rencontre initiée et présidée par Monsieur le Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local, ont validé les dispositions **des articles 12 et 35 du projet de décret** tel que soumis en séance, lesquelles dispositions, sont ainsi libellées :

« Article 12 : L'exercice et la gestion de toutes les compétences transférées aux collectivités territoriales par le présent décret doivent strictement se conformer aux orientations et prescription de la politique nationale en matière de transports, ainsi qu'aux lois et règlements en vigueur. »

Ce texte indique qu'il existe bien, des orientations et des prescriptions de la politique nationale en matière de transports en Côte d'Ivoire et que l'exercice et la gestion des compétences transférées doivent strictement se conformer à elles.

Or il est connu que l'orientation et les prescriptions de la politique nationale ivoirienne de transports terrestres résultent très clairement de l'ordonnance n° 2000-67 du 9 février 2000, déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres.

Les participants sont tous d'accord pour que les compétences transférées soient exercées et gérées conformément à cette ordonnance.

« Article 35 : L'Etat met à la disposition des collectivités territoriales les ressources financières nécessaires à l'exercice des compétences transférées. »

Ce texte indique que c'est l'Etat qui met à disposition les ressources financières, ce qui limite en l'état, la possibilité pour les collectivités territoriales de percevoir des fonds afférents aux compétences en matière de transports et est conforme à la loi de finances telle qu'adoptée depuis 2004 en ses annexes fiscales.

Mieux, les dispositions du projet de décret telles que précitées, invitent au respect scrupuleux des lois et règlements en vigueur, au nombre desquels, il faut citer :

- la loi n° 60-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale modifiée par les lois n°85-578 du 29 juillet 1985, 95-608 et 95-611 du 03 août 1995, notamment en ses dispositions de l'article 24, qui prévoit que :

« Le Conseil municipal règle les affaires de la Commune.

En harmonie avec les orientations nationales, il programme et met en œuvre les opérations et les actions de développement de la Commune en vue d'assurer les meilleures conditions de vie à l'ensemble de la population.... »

Il s'évince de ce texte que l'exercice de quelques compétences que ce soit, transférées aux collectivités territoriales, ne peuvent être mises en œuvre qu'en harmonie avec les orientations nationales.

Les orientations nationales en matière de transports terrestres sont connues et résultent de l'ordonnance qui a donné naissance à l'AGETU et peut donner naissance à d'autres sociétés auxquelles missions peuvent être données par l'Etat sur d'autres périmètres donnés.

- l'ordonnance n°2007-488 du 31 mai 2007, portant Budget de l'Etat pour la gestion 2007 (loi de finances 2007) :

L'article 42 de cette loi de finances, institue une taxe de transport urbain (TTU) dans le périmètre des transports urbains défini par l'article 32 de l'ordonnance de février 2000, laquelle fait l'objet de répartition entre l'AGETU et le District d'Abidjan, les communes qui la composent et celles de Dabou, Jacqueville et Grand-Bassam.

Il s'agit d'une loi en vigueur qui s'impose à l'exercice et la gestion par les collectivités territoriales de toutes les compétences qui leur sont transférées.

C'est pour tout ce qui précède et dans le souci d'éviter à l'avenir toutes interprétations de nature à nier à l'Etat de s'approprier sa politique en matière de transports urbains, que le Ministère des Transports propose que le texte du décret tel qu'adopté soit nourri d'un nouvel article dont le libellé suit : *« Le présent décret s'applique à tous les périmètres de transports urbains autres que ceux définis par l'Etat conformément aux dispositions de l'article 31 de l'ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000, déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et qui feront l'objet d'une convention de concession entre l'Etat et une personne morale de droit public ou privé. »*

En outre, le Ministère des Transports, propose que la rubrique des visas comporte la mention des :

- décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports urbains et routiers non urbains de personnes ; ce texte définit ce qu'il est convenu d'appeler les périmètres de transports urbains.
- Décret n° 2000-102 du 23 février 2000 portant organisation des transports publics routiers de marchandises.

Telles sont les observations qu'appelle notre lecture du projet de décret.


DI AIDJIT TOIKEUSSE MABRI

ROYAUME
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

MINISTÈRE DE LA VILLE
ET DE LA SALUBRITÉ URBAINE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
Union - Discipline - Travail

PROCÈS-VERBAL

des travaux de la commission mixte d'examen du projet de décret fixant, en matière de transport, les modalités d'application de la loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.

Les jours mil huit et le mercredi 02 juillet, de 10 heures 10 minutes à 13 heures 20 minutes, se sont tenus, à la salle de conférences de la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local et sous la présidence de Monsieur Parfait Gohourou, Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local, les travaux de la commission mixte d'examen du projet de décret fixant, en matière de transport, les modalités d'application de la loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.

Ont pris part à ces travaux qui visaient à harmoniser les points de vue des départements ministériels concernés par le contenu du décret précité, les personnes dont les noms suivent :

1- au titre du Ministère de l'Intérieur

Monsieur Parfait Gohourou, Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local ;

2- au titre du Ministère des Transports

Monsieur Mété Bouaké, Conseiller Technique ;

3- au titre du Ministère de l'Economie et des Finances

Madame Kouamé Geneviève, Conseiller Technique ;

4- au titre du Ministère de la Ville et de la Salubrité Urbaine

Madame Jeanne Clarisse, Directeur des Affaires Juridiques ;

départ

5- au titre du District d'Abidjan

Docteur About Beli, Directeur Général de l'Administration du District :

En matière des échanges, il a été convenu de ce qui suit :

1- au titre des visas :

- l'ajout de la loi n°61-349 du 09 novembre 1961 portant institution du code de la Marine Marchande ;

- l'ajout de l'ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres ;

départ

- l'ajout du décret n°2007-466 du 08 mai 2007 portant organisation du Ministère des Transports ;

2- s'agissant du chapitre premier :

- la suppression des articles 9 et 10 se rapportant à la gestion des crédits et des infrastructures à caractère national et international ;

- la réécriture de l'article 16 en ces termes :

« article 16 : « La délivrance des autorisations de transport terrestre par les collectivités territoriales est subordonnée à l'inscription préalable des transporteurs au registre des transports de leur catégorie, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, notamment celles de l'ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres » ;

visas

3- s'agissant du chapitre II :

- la réécriture du point 6 de l'article 21 en ces termes : « 6. réguler la circulation routière urbaine » ;


- l'ajout, à l'article 23, d'un point 6 comme il suit : « 6. soutenir les actions des Communes implantées sur son territoire, en matière de réalisation d'infrastructures d'accostage des petits navires ».

Ministère de l'Intérieur


PARÉAST HUIHOURO

Ministère des Transports


METTE BOUAKÉ


Ministère de l'Urbanisme
et de la Salubrité Urbaine
Directeur
KOUABLE CLARISSE

3

Ministère de l'Economie
et des Finances

KOUAME SENEVIEVE

District d'Abidjan


ABOUT BELI

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
MINISTÈRE DE LA VILLE
ET DE LA SALUBRITÉ URBAINE
MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
Union - Discipline - Travail

PROCES-VERBAL

des travaux de la commission mixte d'examen des observations
du District d'Abidjan et de l'Agence des Transports Urbains
(AGETU) émises dans le cadre du conflit de compétences en
matière de transport.

L'an deux mil huit et le mercredi deux juillet, la commission mixte d'examen du projet de loi portant, en matière de transport, les modalités d'application de la loi n° 2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales a procédé, en marge de ses travaux tenus ce jour à la salle de conférences de la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local, à l'analyse des observations émises par le District d'Abidjan et l'Agence des Transports Urbains (AGETU) dans le cadre du conflit de compétences qui les oppose à propos de la gestion des transports.

Ont pris part à ces travaux, les personnes dont les noms suivent:

1- au titre du Ministère de l'Intérieur

Monsieur Parfait Gohourou, Directeur Général de la Décentralisation et du Développement Local ;

2- au titre du Ministère des Transports

Monsieur Mario Bouaké, Conseiller Technique ;

3- au titre du Ministère de l'Economie et des Finances

Madame Kouamé Geneviève, Conseiller Technique ;

4- au titre du Ministère de la Ville et de la Salubrité Urbaine

Madame Kouabli Clarisse, Directeur des Affaires Juridiques ;

5- au titre de l'Agence des Transports Urbains (AETU)

Monsieur Zoro Bi Nagoné, Directeur Général :

6- au titre du District d'Abidjan

Monsieur About Boli, Directeur Général de l'Administration du District.

Au terme des échanges, en dehors des nouvelles informations apportées par l'Agence des Transports Urbains (AETU) pour enrichir son argumentation, les deux (02) parties ont maintenu et soutenu leurs positions respectives consignées dans le tableau ci-annexé.

Ministère de l'Intérieur



PARFAIT GHOUROU

Ministère de la Ville
et de la Salubrité Urbaine



KOUABLE CLARISSE

District d'Abidjan



ABOUT BOLI

Ministère des Transports



MEITE BOURGE

Ministère de l'Economie
et des Finances

KOUAME GENEVIEVE

Agence des Transports
Urbains (AETU)



ZORO BI NAGONE

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	2
REMERCIEMENT	3
SOMMAIRE	5
LEXIQUE.....	8
AVANT PROPOS.....	10
INTRODUCTION GENERALE.....	13
1- Choix du sujet et du contexte: Systèmes de transports urbain en Afrique subsaharienne	13
2- Les caractéristiques et enjeux des transports urbains à Abidjan.....	15
3- La gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan en question	16
4- Nouvelles approches des transports urbains : Objectif mobilité durable.....	17
5- Intérêts de la recherche et difficultés	18
6- Plan de la thèse.....	19

PREMIERE PARTIE:

GOVERNANCE ET MOBILITE URBAINE A ABIDJAN ET EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE.....	21
--	-----------

CHAPITRE 1

PRESENTATION DES PROBLEMES DES TRANSPORTS URBAINS EN AFRIQUE ET A ABIDJAN.....	23
Introduction.....	23
1- Les caractéristiques majeures des transports urbains en Afrique subsaharienne.....	24
1.1- Le poids de la croissance démographique sur la planification et la mobilité urbaine africaine	25
1.2- Ville du sud : Urbanisme et planification de la mobilité urbaine	26
1.3- Infrastructures de transports routiers peu adaptées	27
1.4- L'offre de transport urbain: La cohabitation des entreprises de l'économie formelle et informelle.....	28
1.4.1- Le concept d'activité informelle : élément de définition.....	28
1.4.2- Le secteur informel dans le transport urbain en Afrique subsaharienne.....	29

1.5- Mode de déplacement urbain : La place de la marche à pied et des deux roues dans la mobilité urbaine des africains.....	32
1.6- Considérations sociale et environnementale des conditions de transport urbain en Afrique subsaharienne.....	33
2- Gouvernance de la mobilité urbaine en Afrique subsaharienne : Insuffisance, fragmentation institutionnelle et réglementaire.....	34
3- Quel rapprochement entre les pays du Maghreb et ceux d’Afrique subsaharienne en matière de mobilité urbaine?	35
3.1- les points communs	36
3.2- Quelques particularités au Maghreb.....	37
4- La question du développement durable (DD) en Afrique subsaharienne.....	37
4.1- Cadre contextuel du développement durable.....	37
4.2- Les engagements en faveur du développement durable en Afrique subsaharienne ..	38
Conclusion	40

CHAPITRE 2

GOVERNANCE DE LA MOBILITE DURABLE :APPROCHE CONCEPTUELLE 41

Introduction.....	41
1- La notion de mobilité.....	43
1.1- La mobilité spatiale ou géographique : concept et mesures.....	43
1.2- Motifs et caractéristiques de la mobilité urbaine :.....	45
1.3- La mobilité à l’épreuve des dimensions du territoire urbain.....	47
1.4- Le renouveau des lieux et des modes de mobilité.....	48
2- De la mobilité à la mobilité durable : Concepts et enjeux.....	49
2.1- Le développement durable.....	49
2.2- Les fondements de la mobilité urbaine durable : L’« éco-mobilité ».....	53
2.3- Les dimensions de la mobilité durable	54
3- la gouvernance de la mobilité urbaine	56
3.1- La notion de gouvernance	56
3.2- la gouvernance à l’échelle du territoire urbain: la gouvernance urbaine.....	58

3.3- La gouvernance de la mobilité urbaine durable : apport de la démocratie participative.....	59
---	----

CHAPITRE 3

OBJET DE LA RECHERCHE ET METHODOLOGIE	63
Introduction.....	63
1. La construction de la problématique	64
1.1- L'émergence de la problématique	64
1.2- Les approches théoriques mobilisées pour la compréhension de la problématique	68
1.3- La formulation de la problématique, des hypothèses et des questions de recherche	85
2- La construction du cadre méthodologique	88
2.1- La démarche méthodologique	88
2.2- Les entretiens	92
3- Analyse du contenu des entretiens.....	97
4- Conclusion : Difficulté et conditions de recherche.....	98

DEUXIEME PARTIE

TRANSPORT URBAIN A ABIDJAN: ACTEURS ET ORGANISATION	101
--	------------

CHAPITRE 4

LES ACTEURS DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN : ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN	103
Introduction.....	103
1- Identification des parties prenantes au transport urbain à Abidjan	104
1.1- Les parties prenantes institutionnelles	107
1.2- autres parties prenantes	110
2- les parties prenantes opérationnelles: Cohabitation entre la SOTRA (l'entreprise publique) et une multitude d'unités privées artisanales dans l'offre de transports urbains ..	111
2.1- les services conventionnés dans le cadre du partenariat public privé.....	111
2.2- Les services de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA).....	112
2.3- les services non conventionnés : les opérateurs artisanaux de transport urbain	119

2.4- Les activités informelles des transports artisanaux: Cas des minibus « <i>Gbaka</i> » (Catégorie 1) et des taxis intercommunaux « <i>woro woro</i> » (Catégorie 3).....	122
2.5- Les services des taxis collectifs ou « <i>woro woro</i> »	125
2.6- Les taxis inter communaux ou « <i>wôrô-wôrô intercommunaux</i> ».....	126
2.7- Les services de transports périurbains (catégorie C1): Les minibus ou « <i>gbakas</i> ».	132
3. Tableaux de synthèse de l'offre de mobilité urbaine à Abidjan	136
Conclusion	137

CHAPITRE 5 :

LA REGULATION OFFICIELLE : BICEPHALISME DANS LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN	138
Introduction.....	138
1- Les acteurs institutionnels de la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan	139
1.1- L'Agence de Gestion des Transports d'Abidjan (AGETU)	140
1.2- Les collectivités locales : Le district d'Abidjan et ses communes	145
2- Organigramme de la régulation officielle de la mobilité urbaine à Abidjan : autorité et légitimité des acteurs de la gouvernance.....	149
3- Les sources de conflits de compétence dans la régulation officielle.....	153
4- Les acteurs et le système de régulation	155
4.1- le système d'action concret	155
4.2- Le pouvoir et les zones d'incertitudes dans la régulation.....	157
4.3- Stratégies offensives des collectivités locales	158
4.4- La stratégie de l'AGETU dans ce cercle vicieux de contestation.....	161
5- l'Etat dans son rôle de négociateur	161
5.1- Négociation : source de nouveaux blocages et de cercles vicieux de protestations...	162
5.2- l'échec de la négociation de l'Etat	164
6- L'analyse des facteurs de blocage organisationnel:	165
6.1- les sources de blocages	165
6.2- Les conséquences du blocage : Le renforcement des zones d'incertitudes permanentes et le retour au cercle vicieux bureaucratique.	167

Conclusion	169
-------------------------	------------

TROISIEME PARTIE

DE LA MOBILITE A LA MOBILITE DURABLE.....	171
--	------------

CHAPITRE 6

LA REGULATION SYNDICALE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN.....	173
--	------------

Introduction.....	173
--------------------------	------------

1- Le système de la régulation syndicale	174
---	------------

1.1- Présentation du problème et des acteurs principaux.....	174
---	------------

1.2- Les transactions dans la régulation syndicale: les pouvoir syndical	177
---	------------

1.3- Territoire des gares informelles: des facteurs de désordres spatiaux	178
--	------------

1.4- Les compromis avec les collectivités locales dans la régulation syndicale	185
---	------------

2- Les transactions entres propriétaires et chauffeurs.....	187
--	------------

2.1- Relation de travail.....	187
--------------------------------------	------------

2.2- Les sources de conflit dans la relation de travail	189
--	------------

3- Transactions entre les forces de l'ordre et les opérateurs artisanaux : la pratique de la corruption	190
--	------------

3.1- La corruption en Côte d'Ivoire	190
--	------------

3.2- Le manque de transparence et la culture de l'impunité dans la gestion publique... 	191
--	------------

3.3- Le double langage	192
-------------------------------------	------------

3.4- Les mécanismes de mise en œuvre de la corruption entre forces de l'ordre et chauffeurs.....	193
---	------------

4- Les conséquences de la régulation syndicale et du dysfonctionnement de la régulation formelle	197
---	------------

4.1- Déperdition des recettes journalières : Un secteur à rentabilité apparente mais dont la durabilité n'est pas assurée	199
--	------------

4.2- La défiance vis-à-vis de l'autorité de l'Etat :	200
---	------------

4.3- Assurance transport : Faible taux de couverture contre les risques	205
--	------------

5- Coûts et manques à gagner pour toute la collectivité	208
--	------------

5.1- Les pertes de l'Etat et des collectivités locales.....	208
5.2- Analyse en termes de coûts pour l'utilisateur.....	210
Conclusion	212

CHAPITRE 7

CONDITIONS A LA DURABILITE DE LA MOBILITE URBAINE A ABIDJAN.....	213
Introduction.....	213
1- Evaluation de la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan.....	214
1.1- quels indicateurs de la durabilité ?.....	214
1.2- Les facteurs de non durabilité de la mobilité à Abidjan.....	216
2- Les obstacles à la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan.....	217
2.1- Au niveau de la gouvernance :.....	217
2.2- Sur le plan social : difficile accessibilité à la mobilité.....	219
2.3- Sur le plan financier : Faibles sources de financements durables de la mobilité urbaine	224
2.4- Impact environnemental négatif du système des transports urbains.....	225
2.5- Absence de politique en faveur de la mobilité douce ou mobilité active.....	226
3- Contribution sociale du transport artisanal dans le district d'Abidjan.....	227
3.1- Transport artisanal : Moyens d'intégration sociale et de créations d'emplois	227
3.2- Contributions aux budgets communaux.....	230
4- Quelles démarches pour la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan ?.....	230
4.1- Promouvoir les transports en commun :.....	230
4.2- Favoriser l'inter modalité et la multi modalité dans la politique de mobilité	233
5- Quelle gouvernance de la mobilité urbaine durable à Abidjan ?.....	235
5.1- Sensibilisation au changement de comportement	235
5.2- Renforcement des compétences des collectivités locales.....	236
5.3- L'implication de la population par la démocratie participative.....	236
Conclusion	240
Conclusion 3 ^{ème} partie	241

CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES	242
1- Synthèse des résultats de la recherche	242
1.1- Le concept de mobilité durable.....	242
1.2- Les contraintes à la durabilité de la mobilité urbaine à Abidjan	242
2- Les enseignements.....	249
2.1- L’apport du système « d’action concret » des transactions sociales à la compréhension de la problématique :	249
2.2- La généralisation de la défiance dans les transactions entre acteurs de la mobilité urbaine	250
2.3- L’informel, une nécessité pour les artisans pour maintenir leurs activités	251
2.4- Une politique sociale sélective de l’Etat dans le transport urbain:	251
2.5- L’échec du partenariat public privé (PPP).....	252
3- Limites, perspectives et questions soulevées par la recherche	253
3.1- Limites.....	253
3.2- Des questions soulevées par la recherche.....	254
3.3- Perspectives	255
BIBLIOGRAPHIE	257
LISTE DES TABLEAU ET FIGURES	269
LISTE DES ANNEXES	272
TABLE DES MATIERES	319
Résumé	326

Youssef MEITE

GOVERNANCE DU TRANSPORT URBAIN ET MOBILITE DURABLE DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

Résumé

A Abidjan, l'offre de transport urbain, dominée par de petites unités artisanales aux côtés des modes de transports de masse de la société publique reste insuffisante pour une population urbaine sans cesse croissante. Le système de transport urbain se caractérise par des infrastructures peu adaptées et dégradées avec un niveau important de pollution de l'air. L'analyse des relations transactionnelles entre les parties prenantes met en lumière des conflits de compétences dans la gouvernance de la mobilité urbaine. Ces conflits, constituant des sources de blocage dans la régulation officielle, conduisent à une mauvaise coordination des actions et donnent lieu à la mise en place spontanée d'une régulation parallèle (menée par les syndicats de transporteurs) dans les gares urbaines.

Malgré ces contraintes et limites, cette mobilité peut s'inscrire dans une logique de durabilité et répondre à un besoin social de déplacement de la population d'autant plus qu'elle présente des potentiels de développement que seule la volonté de l'ensemble des acteurs peut faire émerger.

Mots clés : Développement durable - mobilité urbaine - mobilité durable - transports urbain-District d'Abidjan - Gouvernance - Régulation - Parties prenantes – transactions-Transport artisanal:

Abstract: Urban transportation governance and sustainable mobility in Abidjan Urban District (Ivory Coast)

In Abidjan, the supply of urban transport, dominated by small -scale units alongside modes of mass transit public company remains insufficient for a growing urban population. The urban transport system is characterized by low adapted and degraded infrastructure with a high level of air pollution. Analysis of transactional relationships among stakeholders highlights conflicts of jurisdiction in the governance of urban mobility. These conflicts, which constitute sources of blockage in the official regulation, lead to uncoordinated actions and give rise to the spontaneous creation of a parallel regulation (by the transport unions) in urban stations.

Despite these constraints and limitations, this mobility can be part of a logic of sustainability and meet a social need for movement of people especially as it has development potential that only the willingness of all stakeholders can emerge

Keywords: Sustainable development - urban mobility - Sustainable mobility - Urban transport District of Abidjan - Governance - Regulation - Stakeholders - Transactions- Para Transit