

Le moto-taxi à Djorogobité (Cocody-Abidjan) ou la prise de pouvoir par « le bas » !

DINDJI Médé Roger

Géographe, Enseignant-chercheur
Université Peleforo Gon Coulibaly / Labo VST, Côte d'Ivoire
dindjiroger@gmail.com

TAPE Sophie Pulchérie

Géographe, Enseignant-chercheur
Université Peleforo Gon Coulibaly (Korhogo, Côte d'Ivoire)
Pultap78@yahoo.fr

YAO Kouassi Ernest

Géographe, Enseignant-Chercheur
Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa (Côte d'Ivoire)
ernestkoissy@yahoo.fr

Session 01 et 03

RESUME

La crise politico-militaire de 2002 a favorisé l'émergence et la consolidation en Côte d'Ivoire du phénomène moto taxi ; notamment à Korhogo et Bouaké principales villes assiégées par la rébellion armée. Profitant de l'interdiction temporaire des taxi-autos dès le déclenchement de la crise la moto a fini par s'y imposer comme mode de transport collectif, malgré tous les dysfonctionnements urbains qui en découlent (TUBLU, 2010). Localisée au centre de la Côte d'Ivoire, Bouaké avec 536 189 habitants (RGPH¹, 2014) représente sa deuxième plus grande ville après Abidjan. Quant à Korhogo ; capitale de la région des savanes dans le Nord du pays, elle est la quatrième ville la plus peuplée de la Côte d'Ivoire avec 226 156 habitants (RGPH, 2014). Depuis lors, les seules offres de transports collectifs pour les populations de ces localités reposent sur deux modes de transports artisanaux : les moto-taxis et les taxi-autos ou taxi-communaux. Ainsi, à Korhogo on dénombre 86 taxi-autos ou taxi-communaux contre 500 avant la guerre en contre près près de 5 000 moto-taxis. Pour la ville de Bouaké, on enregistre 957 taxi-autos contre 1 200 avant la guerre et 23 000 moto-taxis (DINDJI et Al., 2018). La guerre aura donc favorisé la montée en puissance des deux roues dans le transport de personnes dans ces villes ivoiriennes, à l'instar des grandes villes de l'Afrique subsaharienne. Autrement dit, la diffusion de la moto comme mode transport socio collectif dans les villes africaines résulte de crises ou tensions sociales (LOUISE DIAZ et Al., 2007). Il s'agit entre autre des appels à la grève générale, des opérations « ville morte », comme à Lomé, Douala et plusieurs autres villes camerounaises au début des années 90². Dans ces situations, les véhicules de transport, publics et privés, se voyaient empêchés de circuler et, comme dans les régions frontalières, les deux-roues moteur ont profité de leur « discrétion » pour suppléer le manque de moyens de transport. Comment expliquer donc la présence de moto-taxis sur le territoire abidjanais, notamment à Cocody ; une commune de luxe ? En effet, à Abidjan Cocody est réputée la commune résidentielle de luxe puisqu'elle abrite cadres et hauts fonctionnaires nationaux et internationaux. N'empêche que depuis 2016, la moto y joue une part importante dans la mobilité des personnes, précisément celles du village-quartier de Djorogobité.

Ce présent projet d'article a pour but principal d'analyser les facteurs de l'émergence du phénomène moto-taxi dans la ville d'Abidjan ; au travers de l'exemple de Djorogobité dans la

¹ Recensement Général de la Population et de l'Habitat.

² Diaz citant Godard et Ngabmen (2002) et Ngabmen et Al (2000).

commune de Cocody. Par ailleurs, cette contribution s'inscrit dans un programme de recherche que nous menons sur les transports artisanaux en Côte d'Ivoire.

La méthode employée s'appuie sur une recherche documentaire, des observations et des données primaires recueillies depuis 2017 auprès de tous les acteurs impliqués dans la gestion des transports urbains dans trois villes ivoiriennes : Korhogo, Bouaké et Abidjan. Concrètement, nous avons eu plusieurs entretiens semi-directifs avec les pouvoirs publics (municipalité, cadres des ministères en charge des transports, organisations syndicales de moto-taxis, etc.), chauffeurs et propriétaires de moto-taxis, etc. Les leaders syndicaux nous ont renseignés principalement sur les points suivants : l'organisation fonctionnelle de leur activité, les stratégies développées, origines de chaque stratégie, états de leurs rapports avec les pouvoirs publics, les problèmes auxquels ils sont confrontés, etc. Avec les chauffeurs, les entretiens ont été conduits dans le même esprit. Au-delà, il s'agissait surtout de savoir pourquoi ils exercent dans le moto-taxi, quels sont leurs projets, etc. Avec les autorités municipales, les échanges avaient pour finalité l'obtention d'informations et données sur la politique (régulation) locale en matière des transports collectifs. Avec celles de Cocody, il s'agissait de connaître leur appréhension vis-à-vis du phénomène moto-taxi dans leur localité. Le choix de ces trois localités repose sur quelques indicateurs. En effet, Bouaké et Korhogo sont les principales « villes moto-taxis » de la Côte d'Ivoire. La troisième ville, c'est notre cadre d'étude (Cocody-Abidjan) ; lieu d'expérimentation espace vivant du phénomène moto-taxi. Par ailleurs, les chefferies et populations (passagers, clients) ont été prises en compte. Avec les chefferies (des villages desservis par le moto-taxi), il s'agissait de connaître leur appréhension et leur implication dans l'avènement/fonctionnement du moto-taxi. Quant aux populations (passagers, clients), elles nous ont situé sur l'implication du moto-taxi dans leur mobilité.

De nos premières investigations, il ressort que l'apparition du phénomène moto-taxi à Cocody repose sur la conjugaison de plusieurs facteurs. A la réalité, ces facteurs sont les effets ou la manifestation de plusieurs dysfonctionnements issus de la mauvaise gestion de la ville par les pouvoirs publics. Face aux effets de la crise urbaine, la population de « la base » doit trouver des alternatives pour s'auto satisfaire. D'où la réponse par le moto-taxi. Djorogobité, c'est l'espace d'extension de la commune de Cocody. Ainsi, il abrite plusieurs chantiers de construction. Paradoxalement, les infrastructures et services de base n'accompagnent pas cette progression urbaine. Ce qui affecte les besoins de mobilité des populations de cette zone périphérique. Le manque d'infrastructures viaires ou le cas échéant, l'état dégradé de celles-ci, ne permettent pas l'accès des véhicules motorisés à Djorogobité et sa desserte par les bâchées comme auparavant. La réponse à ce problème est donnée par la centaine de moto-taxi qui assurent la mobilité de populations sur cet espace à travers de deux lignes de dessertes. En fait, les chauffeurs de moto-taxis avec leurs deux roues pratiquent toutes sortes de voies (LOUISE DIAZ et Al., 2007). L'organisation fonctionnelle du moto-taxi à Djorogobité implique directement quatre acteurs : les organisations syndicales, les chauffeurs, les propriétaires et les pouvoirs publics, notamment les chefferies villageoises. Il s'agit là d'emplois directs pour les différentes catégories sus-citées. Sur la ligne (Djorogobité – Abobo baoulé), nous avons dénombré 50 moto-taxis. Sur la seconde ligne (Djorogobité – Faya), par contre, 40 moto-taxis y exercent. Pourtant, deux motos sur trois (2/3) disposent de deux chauffeurs : un titulaire et un contractuel. De plus, la tranche d'âge (20 – 30 ans) demeure la plus importante dans cette activité à Djorogobité. Autrement dit, près de 149 jeunes vivent de cette activité.

En somme, le phénomène moto-taxi quoiqu'étrange à Cocody (Djorogobité), n'est pas un fait fortuite. En l'absence du pouvoir public devant les besoins (de mobilité, d'emplois) d'une population marginale, le moto-taxi est la réponse proposée par la « base ».

Mots clefs : Cocody, moto-taxi, pouvoir public, résilience, crise urbaine, développement local.

BIBLIOGRAPHIE

ALOKO-N'GUESSAN J., 1989, « Essai d'analyse des facteurs d'émergence des taxis-ville ou wôrôs-wôrôs à Abidjan », In : *Revue tunisienne de Géographie*, pp 41-64.

ALOKO-N'GUESSAN J. et ASSUE J-A., 2015, « Les enjeux sociopolitiques de l'essor des taxis motos à Bouaké », In : *Revue Ivoirienne des Lettres, Arts et Sciences Humaines*, Ecole Normale Supérieure (ENS) Abidjan, N° 28 décembre 2015, tome 2, pp. 169-183.

ASSOGBA GUEZERE, 2012, « Les taxis brousses togolais : une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis-motos dans les villes secondaires », In : *Conférence CODATU XV : 'Le rôle de la modalité urbaine pour (re)modéliser les villes'*, Addis Abeba (Ethiopie), 18p.

BROU E.KOFFI, 2008, « Le transport de personne et la structuration de l'espace urbain de Daloa », In : *Le Journal des Sciences Sociales*, N°5, pp 127-142.

DIAZ L. et Al., 2007, « La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara », In *XLIIIème Colloque de l'ARSDLF*, Grenoble-Chambéry 11-13 juillet 2007, 17 p

DINDJI ROGER, 2014, *Décentralisation et développement local : cas de la commune de Cocody*, thèse unique de doctorat de Géographie, Abidjan-IGT, 382 p.

DINDJI R. et Al., 2016, « Emergence de taxis-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxis-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir », In *HUMANITAS (Revue de référence du Groupe de Recherche en Sciences Humaines et Sociales, GRESHS)*, Ecole Normale Supérieure (ENS) de Libreville (Gabon), 15ème année, numéro spéciale Avril-Juillet, pp. 51-72.

DINDJI R. et Al., 2016, « Les «wôrôswôrô» à Cocody (Abidjan-Côte d'Ivoire) : entre repositionnement de pouvoirs publics et pérennisation du désordre urbain », In *Revue de Géographie de l'Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO*, n°5-oct. 2016, Volume 2, Ouagadougou (Burkina Faso), pp. 201-227.

DINDJI R. et Al., 2018, « Les pouvoirs publics à l'épreuve de la régulation des taxis-motos à Bouaké (Côte d'Ivoire) : pour quelle finalité ? », In *REKOSS (Revue Korhogolaise des Sciences Sociales)*, Vol 2 N°2, pp 14-40.

RAMDINI S. et Al., 2016, « Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement réengagement de l'Etat », In *Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques*, N° 07, pp. 1-36.

KASSI-DJODJO I., 2010, « Rôles des transports populaires dans le processus d'urbanisations à Abidjan », In : *Les Cahiers d'Outre-mer*, N°251, pp 391-402.

PIERRE KAMDEM et Al., 2007, « L'intégration des motos-taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi en Afrique subsaharienne », In : *Colloque international de Lisbonne*, 20 et 21 septembre 2007, pp 1-17.

TUBLU KOMI F., 2010, « Le taxi-moto : un nouveau mode de transport dans les mobilités urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? », In : *conférence CODATU XIV Buenos Aires (Argentine) : transport durable et qualité de vie en ville*, du 24 au 27 octobre 2010, pp 1-12.