

MISE EN ŒUVRE D'UN MODE DE TRANSPORT URBAIN PERFORMANT ET  
DURABLE AUTOUR DU MOTO-TAXI A BOUAKE  
(CÔTE D'IVOIRE)

**Traoré Porna-Idriss<sup>1</sup>**

**RESUME**

Depuis la crise militaro socio-politique de 2002, la majorité des infrastructures de la ville de Bouaké ont été détruites ou dégradées notamment celles du transport. Cette crise a entraîné le ralentissement de l'activité économique, entraînant un chômage de masse. Cette situation a engendré l'avènement d'un nouveau mode de transport urbain qui s'effectue à moto. Celui-ci se révèle comme un secteur pourvoyeur d'emplois et surtout de refuges pour les ex-combattants qui espèrent par cette activité se réinsérer socialement. Ce mode de transport s'implante dans le paysage urbain de Bouaké comme le seul alternatif, assurant le déplacement quasi généralisé de la population sur un territoire de plus en plus étalé et éclaté. Cependant, ce mode de transport génère d'importantes externalités négatives (une mobilité quasi généralisée, un étalement de la ville, une pollution environnementale, une violence criminelle de plus en plus préoccupante, un délitement du lien social etc.), faute d'une politique urbaine de transport performant et durable autour de ce mode de transport à Bouaké.

**I. INTRODUCTION**

**1.1. Contexte et nature du phénomène étudié**

Depuis la crise militaro socio-politique de 2002, la majorité des infrastructures de la ville de Bouaké ont été détruites ou dégradées notamment celles du transport. Cette crise a entraîné le ralentissement de l'activité économique. En effet, de nombreuses industries ont été fermées telles que la TRITURAF<sup>2</sup>, GONFREVILLE<sup>3</sup>, entraînant un chômage de masse. En dépit d'une relance de l'activité économique, le chômage persiste. Cette situation a engendré l'avènement d'un nouveau mode de transport urbain qui s'effectue à moto.

**1.2. Cadre d'étude**

Située au centre de la Côte d'Ivoire<sup>4</sup>, Bouaké est la seconde ville du pays avec une superficie de 72 km<sup>2</sup> pour une population de 695 000 habitants<sup>5</sup>. Elle est située à 350 km de la capitale économique Abidjan. Elle se trouve au carrefour des grands axes routiers et ferroviaires et à la lisière de deux zones à économies complémentaires, le Nord et le Sud, faisant de cette ville un lieu privilégié d'échanges.

**1.3. Importance du phénomène**

---

<sup>1</sup> Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody à Abidjan (Côte d'Ivoire), traore.pornaidriss@yahoo.fr, 13 BP Abidjan 2338 Abidjan 13

<sup>2</sup> Usine d'égrenage du coton

<sup>3</sup> Usine de textile

<sup>4</sup> Voir carte de la ville de Bouaké

<sup>5</sup> Selon les estimations de l'Institut Nationale de la Statistique de Côte d'Ivoire (INS) en 2012

Ce mode de transport va se révéler comme un secteur pourvoyeur d'emplois et de refuges surtout pour les ex-combattants qui espèrent par cette activité se réinsérer socialement. Ce mode de transport va s'implanter dans le paysage urbain de Bouaké comme le seul alternatif, assurant le déplacement quasi généralisé de la population sur un territoire de plus en plus étalé et éclaté. De 2002 jusqu'en 2006, début du redéploiement de l'administration, Bouaké a été une zone où régnait un désordre consubstantiel à la crise. Cette situation a favorisé une entrée importante de motos provenant des pays frontaliers. En outre, le moto-taxi a pallié à l'absence de taxis communaux dans la première moitié de la décennie 2000 pour assurer le service minimum et a fini par s'installer durablement dans les habitudes des habitants. Ainsi contrairement aux taxis traditionnels, la moto coûte moins chère (320000 – 400000<sup>6</sup> f CFA), consomme moins d'essence. Le mauvais état des routes est aussi l'une des principales causes du dynamisme de ce mode de transport. Certains quartiers de la ville sont enclavés et inaccessibles par les véhicules. Alors le seul moyen efficace et pratique pour se déplacer est le transport par moto.

#### **1.4. Problématique**

Dès son accession à l'indépendance en 1960, la Côte d'Ivoire a mis en œuvre une politique de transport public. Elle a mis en place un cadre institutionnel et infrastructurel permettant une meilleure mobilité des personnes et des biens. La mise en place des structures de régulation du transport telle que l'AGEROUTE<sup>7</sup>, la SONATT<sup>8</sup>, la SICTA<sup>9</sup>, le fond d'entretien routier en sont une illustration. Toutes les grandes villes du pays ont bénéficié de cette politique, dont Bouaké. Seconde ville de la Côte d'Ivoire, Bouaké doit son dynamisme économique à sa situation de carrefour entre le nord et le sud du pays. Le rayonnement économique de cette ville est dû essentiellement à l'essor de son secteur industriel et tertiaire. Cependant, la crise militaro-politique de 2002 a affecté les fondements de la ville, ce qui s'est traduit, entre autre, par l'exode de la population, le ralentissement de l'activité économique, l'arrêt des échanges avec la capitale économique, le tout entraînant de facto le déclin de cette ville. Cette crise a engendré un dysfonctionnement du système de transport classique. Les taxis-ville et les minibus communément appelés « gbakas » qui assuraient l'essentiel des déplacements devenant quasiment inexistantes. Dans ce contexte, va naître et se développer un type de transport nouveau : le moto-taxi. Aujourd'hui, malgré un retour à la normalité, le phénomène de moto-taxi ne semble pas faiblir et continue de s'implanter dans le paysage urbain de Bouaké. Cependant ce nouveau mode de transport urbain est sujet à d'énormes critiques. S'il paraît évident que les taxis-motos résolvent un certain nombre de problèmes dont le déplacement des biens et des personnes, l'emploi et surtout la réinsertion des ex-combattants ; ce mode de transport génère d'importantes externalités négatives (une mobilité quasi généralisée, un étalement de la ville, une pollution environnementale et sonore, une violence criminelle de plus en plus préoccupante, une occupation anarchique de l'espace urbain etc.). Face à cette situation, les pouvoirs publics et les ONG locales tentent de remédier à ces problèmes. Des séances de sensibilisations et d'informations sont faites pour règlementer ce secteur. En outre, des aides en matériels roulant neuf et des casques de

<sup>6</sup> 1€ est équivalent à 655.955 fCFA

<sup>7</sup> Agence de Gestion et d'entretien du réseau routier et autoroutier

<sup>8</sup> La Société Nationale des Transports Terrestres

<sup>9</sup> Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile

protection sont octroyés aux acteurs de ce secteur. En dépit de ces efforts consentis, force est de constater une montée en puissance de l'anarchie dans ce mode de transport urbain. De ces constats, se dégage une question centrale. Comment intégrer le moto-taxi dans le transport urbain à Bouaké comme un mode de transport performant et durable ?

### **1.5. Analyse pertinente des résultats d'autres auteurs**

Les études sur le transport urbain ne sont pas récentes. Portées généralement sur les modes de transport automobile, celles de ces dernières années portent un intérêt pour les engins à deux roues motorisés qui constituent aujourd'hui un mode de transport en pleine expansion dans les pays en voie de développement. Ndjoukya (2008) affirme qu'en Asie, le concept de moto taxi existe sous diverses appellations locales. Au Cambodge le « moto dop », en Thaïlande le « tuk tuk » ou « motosai ». En Amérique du Sud, le concept existe au Brésil, au Pérou, en République Dominicaine, on les appelle « Conchos ». En Afrique, le concept est plus récent, au Cameroun le « bend-skin », au Mali les « Zemidjans », au Nigeria les « okada », au Niger, Burkina Faso et Togo; et à Bouaké (Côte d'Ivoire) depuis 2002. Dans la plupart de ces pays, selon (Chabal ; Daloz, 1999), l'implantation des motos taxis dans le paysage urbain est due à l'inadéquation entre l'offre d'un service de transport performant et la forte demande engendrée par la croissance rapide des villes. Dans ce contexte, la transgression des lois par les acteurs du moto-taxi est à remettre dans ce cadre africain qui consiste à faire du désordre un instrument de légitimation sociale<sup>10</sup>. (Godard, 2002) affirme que l'émergence des motos taxis dans la majorité des pays de l'Afrique subsaharienne est due essentiellement à plusieurs facteurs, dont la flexibilité du prix, du parcours et l'accessibilité à des zones enclavées. (Wamé, 2002) justifie le phénomène des taxis motos au développement de la Chine et à l'ouverture de son marché sur l'Afrique, par l'importation massive des motos en pièces détachées. Dans son article intitulé « les motos taxis ou la danse de la mort », (Wamés, 2002) affirme que le non-respect du code de la route et de la réglementation sur la sécurité des motos taxis constituent un problème de santé publique. Les conducteurs pratiquent cette activité au mépris de toutes règles de circulation routière. De plus, pour les motos-taximen<sup>11</sup>, les documents administratifs relatifs à la circulation routière sont réservés aux voitures. Face aux enjeux multiples que requiert l'activité des motos taxis, se pose un certain nombre de questions à savoir : faut-il laisser libre cours aux motos taxis ? Ou encore faut-il procéder par répression ou réglementation des motos taxis ?

On remarque que la plupart des recherches traitant ce sujet se sont appesanties sur la dimension socio-économique, sur l'impact environnemental du moto-taxi sur le paysage urbain, mais également et en terme de sécurité. Le présent travail prend un tout autre intérêt dans une approche systémique pour mieux comprendre la complexité de ce nouveau mode de transport urbain à Bouaké.

### **1.6. Annonce des objectifs scientifiques**

Cette étude vise à mettre en œuvre un système de transport urbain performant et durable autour du moto-taxi. De façon spécifique, il s'agit de :

---

<sup>10</sup>Chabal P., Daloz J.-P, 1999. L'Afrique est partie ! Du désordre comme instrument politique. Paris, Economica, 196 p

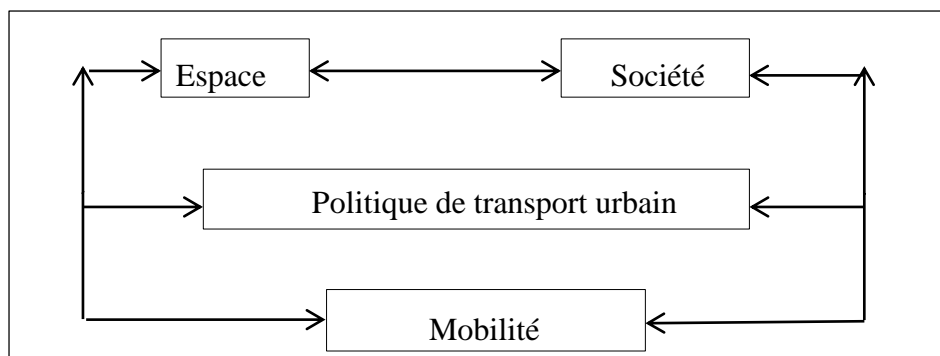
<sup>11</sup> Terme pour désigner les chauffeurs des motos-taxis

- analyser le contexte du moto-taxi dans le transport urbain à Bouaké ;
- évaluer les externalités liées au moto-taxi à Bouaké ;
- déterminer le défi que pose le moto-taxi pour une politique de transport urbain durable.

### 1.7. Méthodologie

Pour mener cette étude, nous avons mobilisé de la documentation, de l'observation directe, des enquêtes de terrains et des interviews. La mobilité est un objet complexe dont la nature et la dynamique résultent de l'interaction de multiples facteurs d'ordre naturels et humains. Pour faire face à la complexité de l'objet d'étude ; dans le cadre de ce travail, qui vise la mise en œuvre d'un système de transport urbain performant et durable autour des motos taxis, nous privilégierons l'approche systémique. Cette approche s'appuie sur « *une approche globale des problèmes ou des systèmes que l'on étudie et se concentre sur le jeu des interactions entre leurs éléments* » (Rosnay, 1975). C'est donc une approche qui met l'accent sur les interactions qui peuvent permettre de faire évoluer le système de transport urbain. Le modèle éco-systémique permet une meilleure compréhension des déterminants qui fondent le fonctionnement du système de transport urbain.

Figure1 : Modèle éco systémique de la mobilité



Source : Rosnay, 1975

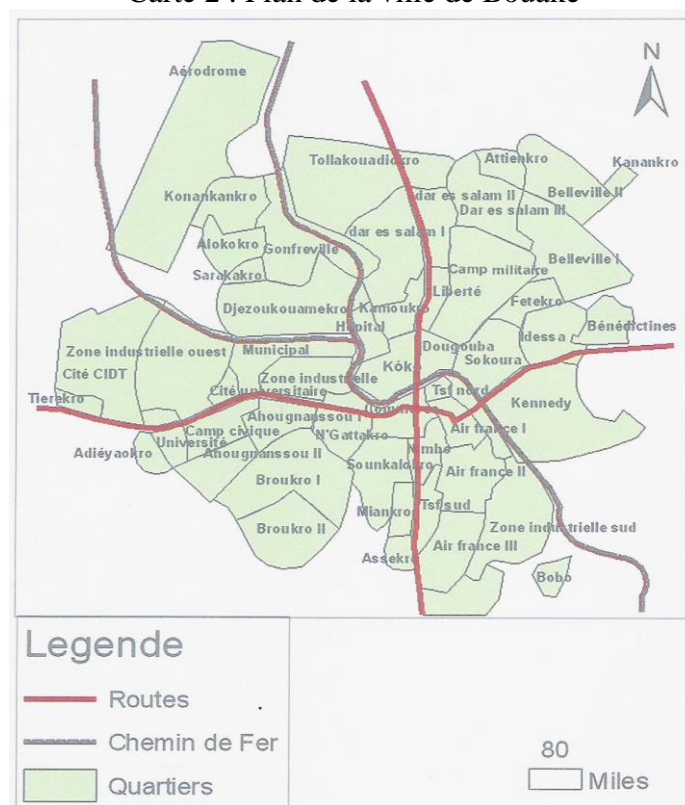
Le modèle éco systémique de la mobilité met en interaction quatre sous-systèmes ; ce sont les sous-systèmes : spatial, social, politique de transport urbain et la mobilité. L'approche éco systémique de mobilité a pour objet de planifier, de gérer et de valoriser la mobilité en tenant compte de la multiplicité des aspirations et des besoins sociaux actuels, cela sans remettre en cause les avantages que les générations futures doivent tirer de l'ensemble des biens issus de l'écosystème urbain. Cette démarche intègre les dimensions économiques, sociales et environnementales. La question de la mobilité se situe donc à l'interface des rapports entre espace, société et politique de transport urbain. Elle est dès lors, l'expression d'une interaction entre les faits spatiaux, sociétaux et politiques, et constitue de ce fait, le fruit de la conjugaison du spatial, du social et du politique.

Carte 1 : Situation de Bouaké en Côte d'Ivoire



Source : INS<sup>12</sup>, 2000

Carte 2 : Plan de la ville de Bouaké



Source : INS, 2000

<sup>12</sup> Institut National de la statistique de Côte d'Ivoire

## II. DYNAMISME DU MOTO TAXI A BOUAKE

### 1.1. Le manque d'emploi

La crise socio-politique de 2002 a entraîné le ralentissement des activités économiques. En dépit d'une relance de l'activité économique, le chômage de masse persiste. Par conséquent, les jeunes s'orientent vers ce mode de transport générateur de revenus.

### 1.2. La facilité d'acquisition des motos

Jusqu'au redéploiement de l'administration en 2006, Bouaké a été une zone où régnait un désordre institutionnel. Cette situation a favorisé l'entrée massive de motos provenant des pays frontaliers. En outre, les motos-taxis ont profité de l'absence de taxis communaux dans la première moitié de la décennie 2000, pour s'installer dans les habitudes des habitants. Ainsi, contrairement aux taxis traditionnels, la moto coûte moins chère (320 000 à 400 000 f CFA) et consomme moins d'essence.

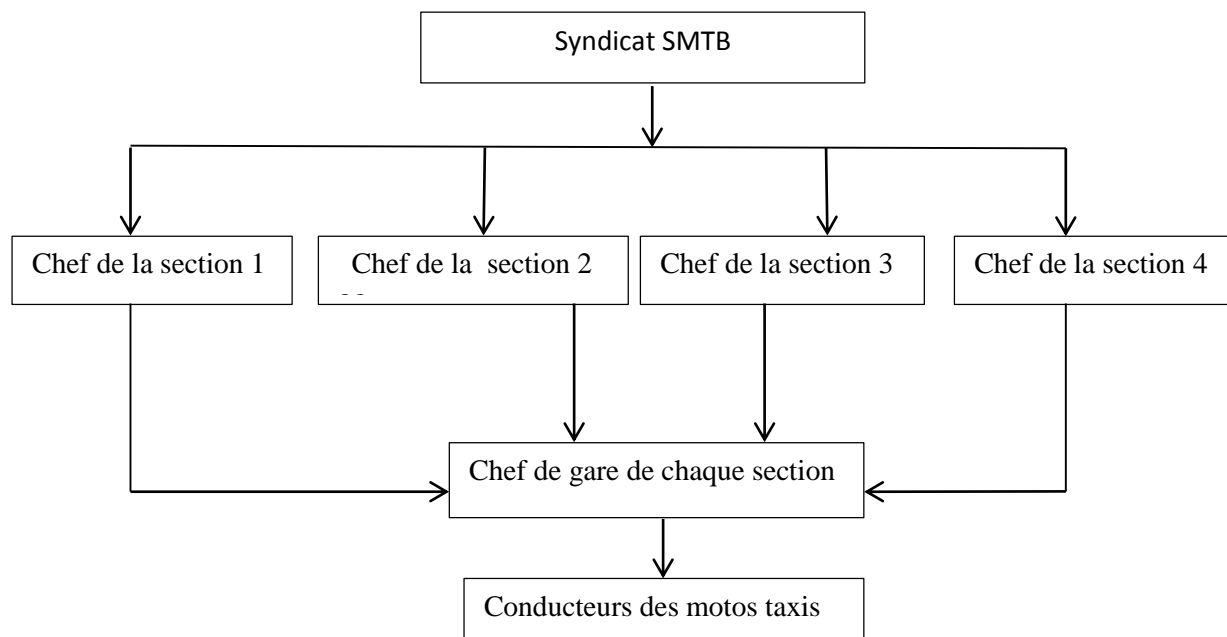
### 1.3. Le mauvais état des routes

Le mauvais état des routes est l'une des principales causes du dynamisme de ce secteur. En effet, à cause des effets de la crise socio-politique, les investissements dans le secteur des infrastructures de transports ont été arrêtés. Cette situation a eu pour corolaire, la dégradation du réseau viaire et l'inaccessibilité des quartiers par les véhicules à quatre roues. Et donc, le seul moyen pour accéder à ces quartiers est le transport par motos-taxis.

## 2. L'organisation des motos taxis

L'organisation des motos-taxis est de type « losangique ». On a le Syndicat de Motos Taxis de Bouaké (SMTB), les chefs de sections, les chefs de gares de chaque section, les conducteurs de motos taxis.

**Organigramme 1 : Acteurs du moto-taxi**



Source : Traoré Porna Idriss, 2014.

L'activité des motos-taxis est dirigée par le syndicat de motos taxis de Bouaké. Ce syndicat a mis en place un système d'organisation informel. La ville de Bouaké est subdivisée en quatre secteurs qui sont gérés de manière autonome tout en rendant compte au syndicat. Les différents chefs de sections doivent veiller à la bonne gestion des différentes gares qui composent leurs secteurs. Chaque gare, souvent de fortune est rattachée à un chef de section. Au bas de cette structure « losangique », on trouve les conducteurs de motos-taxis. Le service technique de la mairie de Bouaké, chargé du transport, a recensé en 2014, 1762 conducteurs. Ces conducteurs effectuent deux modes de déplacements : le mode en rotation qui est le plus courant et le mode linéaire pour les déplacements dans les zones en périphéries. Une enquête réalisée sur les motos taxis nous donne les résultats ci-dessous.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs des motos-taxis selon l'âge.

Classe d'âge	Effectifs	Pourcentage(%)
[5 - 15 [	3	3
[15 - 25[	54	54
[25 - 35[	30	30
[35 - 45[	10	10
[45 - 55[	3	3
55 et plus	0	0
Total	100	100

Source : Nos enquêtes, janvier 2014.

Les conducteurs des motos-taxis à Bouaké sont en majorité jeunes entre 15 et 35 ans (84%).

Tableau 2 : Répartition des conducteurs de motos-taxis selon le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Effectifs	Pourcentage (%)
Primaire	27	27
Collège	28	28
Lycée	16	16
Analphabète	25	25
Supérieur	4	4
Total	100	100

Source : Nos enquêtes, janvier 2014.

Les conducteurs des motos-taxi ont en majorité le niveau secondaire (44%).

Tableau 3 : Nombre d'année de service des conducteurs de motos-taxis

Nombre d'année (ans)	Effectifs	Pourcentage (%)
[0 - 2[	51	51

[2 - 6[	34	34
6 et plus	15	15
Total	100	100

Source : Nos enquêtes, janvier 2014.

Plus de 25% des conducteurs des motos-taxis ont plus de 4 années d'activité.

## II. EXTERNALITES LIEES AU MOTO-TAXI A BOUAKE

Les motos-taxis génèrent d'importantes externalités négatives, en termes d'accidents de la circulation, de violences criminelles, de dégradations de l'espace urbain, de pollution environnementale et paysagère.

### 1. Une approche contextuelle des accidents des motos-taxis.

Le mauvais état du réseau viaire de la ville et à l'intérieur des quartiers intra-urbains et périphériques est l'une des principales causes des accidents. La préfecture de police de Bouaké a enregistré au mois de Juin 2014 soixante-douze cas d'accidents de la route dont vingt-deux causés par les motos-taxis. Des investigations menées au CHU nous ont relevés de blessés graves.

Tableau 4 : Les accidents de la circulation enregistrés dans les services du CHU de Bouaké en fonction de l'âge des accidentés durant l'année 2009.

Age (ans)	Chirurgie	Traumatologie	Urgence
Moins de 15	5	15	135
(16 ; 30)	5	25	423
(31 ; 41)	7	23	440
(46 ; 60)	1	21	157
60 et plus	1	19	55
TOTAL	19	103	1210

Source : Service statistique du CHU, 2009

Ces chiffres montrent la brutalité et l'intensité des chocs issus des accidents causés par les motos-taxis.

### 2. Les violences criminelles

Ce nouveau mode de transport est source de violences criminelles, dont les auteurs sont des conducteurs des motos-taxis. Le service de Police de la ville enregistre pour la seule année 2014, 52 cas de viol, des agressions physiques à l'arme blanche.

### 3. La dégradation du cadre urbain

On assiste à la prolifération des gares de motos-taxis aux abords des lieux publics (marché, école, ronds-points etc.), à l'occupation anarchique des trottoirs et réseaux d'assainissement. L'implantation des gares à proximité des lieux d'habitation gêne la tranquillité des habitants.



Photo 1 : Moto-taxi et passager sans port de casque.



Source : Traoré Porna Idriss, 2004

Photo 2 : Moto-taxi avec plusieurs passagers



Source : Traore Porna Idriss, 2004.

### **III. RESULTATS**

#### **1. Bilans**

Aujourd'hui, face aux nombreux débats sur ce mode de transport à Bouaké, un bilan doit être établi pour mieux évaluer son impact réel sur le plan socio-économique, urbain, environnemental, voire politique.

##### **1.1. Bilan socio-économique**

Pour les acteurs, le métier du moto-taxi est une activité lucrative. En outre, pour la population, ce nouveau mode de transport est plus économique et très efficace, car les prix des trajets sont discutables quel que soit le lieu de destination. Toutefois, il faut noter que les motos-taxis sont des concurrents déloyaux pour les autres moyens de

transport que sont les auto-taxis et les « gbakas<sup>13</sup> ». De plus, les motos-taxis ne payent pas régulièrement les taxes communales, ce qui impacte fortement l'économie locale. Cependant, cette activité contribue à réduire le taux de chômage et permet l'insertion sociale des ex-combattants.

### **1.2. Bilan environnemental et paysagère**

Les gares de fortunes se créent de façon anarchique, entraînant une dégradation du paysage urbain. Les motos-taxis génèrent également des nuisances sonores qui impactent la santé de la population.

## **2. Défis**

### **2.1. Elaboration de lois statuant la réglementation des motos taxis.**

Contrairement aux autres pays Africains, la Cote d'Ivoire ne dispose pas de loi réglementant ce secteur de transport urbain. Or si rien n'est fait, le désordre risque de s'installer durablement, rompant ainsi l'équilibre social déjà fragilisé par la crise.

### **2.2. Allègement du coût du permis de conduire**

92% des moto-taximen qui exercent ce transport n'ont pas de permis moto. Les conducteurs expliquent cette situation par le coût élevé du permis.

### **2.3. L'octroi des cartes professionnelles aux acteurs des motos-taxis**

Afin de mieux contrôler l'activité et la rendre professionnelle, il est nécessaire d'octroyer des cartes professionnelles aux acteurs.

### **2.4. La sensibilisation comme un moyen de réorganisation de l'activité des motos-taxis**

Pendant longtemps, les moto-taximen ont agi comme des hors la loi par le non-respect des feux tricolores et des limitations des vitesses et le port de casque.

### **2.5. L'uniformisation des couleurs des motos et une tenue appropriée pour les chauffeurs**

Devant la multitude de motos qui roulent dans la ville, les autorités communales ont exigé des conducteurs de motos-taxis le port d'une tenue singulière. Cependant cette innovation n'est pas suivie car trop distinctive par les forces de l'ordre qui pourraient les verbaliser pour défaut de permis.

## **CONCLUSION**

Depuis 2002, le moto-taxi est devenu un nouveau mode de transport à Bouaké et semble s'implanter durablement dans le paysage urbain de Bouaké. Ce mode de transport est en train de devenir le seul alternatif, assurant le déplacement quasi généralisé de la population et des biens sur un territoire de plus en plus étalé et éclaté. Même si ce mode de transport génère d'importantes externalités négatives, il ne faut pas sous-estimer son impact réel sur le plan socio-économique, urbain, voire politique. Cette Activité est Génératrice de Revenus pour les populations pauvres, et permet en partie de résorber les inégalités sociales. Dans un contexte de retour à la normalité, suite à deux décennies de crise militaro-socio-économique, cette activité doit être

---

<sup>13</sup> Terme pour désigner le transport urbain populaire autour de l'automobile

étudiée pour son intégration dans le système de transport urbain à Bouaké. Son intégration devra prendre en compte l'évolution future de la ville par la réduction des externalités négatives. Un Plan de Déplacement Urbain des Motos-Taxis devra être élaboré en mettant l'accent sur un système de transport multimodal/périphérique. Le moto-taxi peut être un mode de transport peu consommateur d'espace et devenir durable et très écologique.

## **BIBLIGRAPHIE**

Chabal, P ; Daloz, J.-P., 1999. L'Afrique est partie ! Du désordre comme instrument politique, Paris, Economica, 196 p.

Diaz, O., 2010. Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. Espace Populations Sociétés, n°2, pp. 337-348.

Godard X., 2002. Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Karthala – INRETS, 410 p.

Kassi, I., 2007. Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan, université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne. Thèse de doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle, 311p.

Mbarga, A., 2010. Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : Une approche par les Cultural Studies. Anthropologie et Sociétés, vol. 34, n° 1, pp. 55-73.

Rosnay, J., 1975. Le macroscopie, vers une vision globale. Paris, édition du seuil.

Tublu, K. N. F., 2010. Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie?, CODATU XIV, [www.codatu.org/.../Le-taxi-moto-un-nouveau-mode-dans-la-mobilité-urbaine](http://www.codatu.org/.../Le-taxi-moto-un-nouveau-mode-dans-la-mobilité-urbaine) au Togo

Wamé B., 2002. Les moto-taxis ou la danse de la mort, Afrik.com [En ligne] publié le 25/07/2002.