Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

251 | Juillet-Septembre 2010

Aspects de la Côte-d'Ivoire

Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan

Irène Kassi-Djodjo

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/6057>

DOI : 10.4000/com.6057

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2010

Pagination : 391-402

ISBN : 978-2-86781-663-5

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Irène Kassi-Djodjo, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, document 6, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/6057> ; DOI : 10.4000/com.6057

Rôle des transports populaires dans le processus d’urbanisation à Abidjan

Irène KASSI-DJODJO¹

Depuis deux décennies environ, les études menées sur les transports collectifs montrent l’incapacité des autobus à satisfaire la demande en transport de la population abidjanaise. La pression démographique, la crise économique ainsi que l’expansion rapide et non maîtrisée de l’espace urbain ont concouru à limiter le service public de transport collectif. Le réseau d’autobus n’a pas pu s’adapter à la croissance permanente de la population et de l’espace urbain comme c’était le cas par le passé. La question du transport sur l’aire métropolitaine est ainsi devenue un problème majeur pour les gouvernements locaux. Des changements importants sont intervenus avec la libéralisation et la dérégulation du transport. On assiste ainsi à une dynamique nouvelle des acteurs privés dans le domaine du transport urbain.

Cette étude tend à démontrer que les transports populaires (*woro-woro* et *gbaka*), bien qu’informels, participent à la dynamique actuelle de la production de l’espace à Abidjan. Ils assurent en grande partie les relations entre les lieux de résidence et d’emploi et sont en mesure de rendre les périphéries urbaines viables. Les transports privés informels, que nous appelons aussi transports populaires, ont-ils pris le relais des autobus dans le rôle d’accompagnement du processus d’urbanisation ? Sont-ils capables d’assurer ce rôle ?

I – Limites des transports conventionnels face aux évolutions actuelles

Les transports conventionnels ne constituent plus, depuis la décennie 1990, l’instrument privilégié de l’expansion en direction des périphéries. Plusieurs facteurs expliquent cette incapacité. Elle est liée, d’une part, à la nature de la

1. Docteur en Géographie Humaine, Enseignant-chercheur à l’Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université de Cocody, Abidjan ; mél : irenekassi@yahoo.fr

croissance urbaine et, d'autre part, à la crise économique du pays, mais aussi à la déficience de l'entreprise de transport et aux logiques économiques des promoteurs immobiliers.

1 – Inadaptation des transports collectifs publics à la croissance urbaine permanente

Le rôle des autobus comme guide de l'urbanisation a été prouvé à maintes reprises dans les études faites à Abidjan (Demur, 1969 ; Kassi, 2007 et 2010). Dans les quartiers desservis, ils ont permis une urbanisation dense. Or, il ne faut pas perdre de vue, qu'à travers les modes de transports disponibles, l'urbanisation observe des tendances consommatrices ou économes d'espace. Par conséquent, les choix d'urbanisation favorisent ou pénalisent tel ou tel mode de transport. En général, l'urbanisation diffuse, dévoreuse d'espace, est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité. Au contraire un habitat dense favorise les transports de masse et vice-versa. La capacité des autobus à assurer, à l'époque, la majeure partie de la demande en transport, leur a permis d'être un outil essentiel au service des stratégies des planificateurs. En effet, ils ont constitué un instrument central dans l'évolution spatiale d'Abidjan. Le réseau de lignes qu'ils avaient tissé avait permis à la ville de s'étendre au-delà des limites du centre historique, jadis parcouru au moyen des transports artisanaux. Il est incontestable que ces transports collectifs ont joué un rôle primordial dans le développement urbain d'Abidjan. Ce rôle d'accompagnement dans le processus d'expansion de l'agglomération était plus que jamais nécessaire à la croissance de l'économie urbaine mais également à la cohésion spatiale au travers de ses liaisons avec les pôles d'emploi.

Aujourd'hui, l'offre est en inadéquation avec la demande toujours croissante. Elle est insuffisante dans les quartiers centraux à très forte densité de population, mais ce réseau d'autobus exclut surtout de nombreux secteurs, notamment les quartiers à urbanisation récente, situés sur les marges de la ville, comme les villages périurbains, les nouveaux quartiers et les zones d'urbanisation spontanée. Le rythme actuel de la croissance démographique exerce une forte pression sur la croissance du tissu urbain (fig. 1, 2 et 3), ce qui explique les difficultés pour l'entreprise d'autobus à garantir partout le service public.

L'analyse des tableaux 1 et 2 montre ces dynamiques démographique et spatiale. La population abidjanaise s'est accrue, entre les deux derniers recensements, de plus d'un million d'habitants, soit un taux de croissance annuel de 4,3 %. Ces croissances démographique et spatiale rapides concernent principalement les communes d'Abobo et de Yopougon qui représentent à elles seules près de la moitié de la population d'Abidjan. À cause de la saturation des quartiers anciens, l'urbanisation s'effectue loin d'un centre dont la démographie est

à peu près stagnante. Aujourd'hui, cette population abidjanaise avoisinerait les 5 millions d'habitants.

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

(Sources : DCGTX, 1995 ; INS, 1998)

Tableau 1 – Évolution de la population d'Abidjan de 1965 à 1998

Communes	1965		1975	%	1979	%	1984	%	1989	%
Abobo	70	1,90	1 125	13,81	1 815	15,98	2 170	16,03	2 680	16,78
Adjamé	425	11,53	640	7,86	675	5,94	735	5,43	745	4,66
Attécoubé	210	5,70	395	4,85	460	4,05	605	4,47	685	4,29
Cocody	615	16,69	1 210	14,86	1 945	17,13	2 770	20,47	3 695	23,14
Koumassi	325	8,82	540	6,63	705	6,21	825	6,10	870	5,45
Marcory	465	12,62	1 005	12,34	1 045	9,20	1 065	7,87	1 125	7,04
Plateau	335	9,09	345	4,24	340	2,99	330	2,44	315	1,97
Port-Bouët	530	14,38	940	11,54	1 390	12,24	1 480	10,93	1 750	10,96
Treichville	645	17,5	760	9,33	735	6,47	760	5,62	770	4,82
Yopougon	65	1,76	1 185	14,55	2 245	19,77	2 795	20,65	3 335	20,88
Abidjan	3 685	100	8 145	100	11 355	100	13 535	100	15 970	100,00

(Sources : AUA ; DCGTX, 1993)

Tableau 2 – Évolution de l'espace urbain abidjanais (en hectares)

Cette pression démographique s'accompagne d'un développement spatial avec une accentuation très importante du déséquilibre emploi/logement. L'étalement urbain a été marqué par l'évolution et la densification des tissus urbains existants mais surtout par la dynamique interne du développement des communes les plus récemment touchées par l'urbanisation. Les figures 1, 2 et 3 montrent en effet l'évolution spatiale de la ville et surtout l'extraordinaire croissance des deux communes périphériques (Abobo et Yopougon) y compris Cocody, qui sont passées respectivement de 70, 65 et 615 ha en 1965 à 2 680, 3 335 et 3 695 ha en 1989.

Figure 1 – Abidjan en 1965

Figure 2 – Abidjan en 1975

Figure 3 – Abidjan en 2005

2 – Facteurs liés à la conjoncture économique et aux logiques des opérateurs immobiliers

Outre les facteurs liés aux croissances démographique et spatiale, l'incapacité des autobus s'explique également par la déficience budgétaire de l'État. Cette situation a été accentuée par des mesures d'ajustement structurel, ayant entraîné l'arrêt de la politique d'habitat, qui n'a plus permis à l'entreprise de suivre le rythme de l'urbanisation qui échappe désormais à la puissance publique. Cette dernière n'impulse plus de manière directe et décisive ce mouvement d'urbanisation qui a conféré aux transports conventionnels une fonction stratégique dans la production de l'espace urbain (Kassi, 2007 et 2010). L'absence de maîtrise de l'expansion urbaine par les autorités publiques explique également que les transports conventionnels ne soient plus en mesure d'assurer les mêmes fonctions qu'avant. Les Sociétés Civiles Immobilières (SCI), qui ont remplacé l'État, ne l'ont plus associé à cette production. Du moins il n'existe plus de synergie entre les acteurs socio-économiques actuels et l'entreprise de transport dans la production de l'espace urbain. À Cocody, ils construisent des logements élitistes destinés à une clientèle plus aisée et possédant au moins un véhicule. Dans les autres périphéries, Yopougon et Abobo par exemple, l'auto-construction domine. La production de l'espace échappe en grande partie aux circuits classiques de l'économie formelle. En l'absence des principaux acteurs traditionnels du processus d'urbanisation, la croissance n'est plus orientée et impulsée par les coalitions d'antan. Par conséquent, le réseau de lignes des transports conventionnels n'a plus suivi le rythme de l'accroissement spatial et de la demande en transport. Aussi, il faut noter une dynamique de la croissance urbaine due à l'initiative privée et à l'ouverture du marché foncier aux propriétaires coutumiers qui influence considérablement l'étalement urbain dans des directions non planifiées. De plus, l'entreprise de transport montrait déjà des limites à l'époque de l'arrêt de la politique d'habitat. Une gestion calamiteuse et l'arrêt de la subvention de l'État ont porté un frein au développement de la SOTRA (*Société des Transports Abidjanais*). À l'instar de toutes les entreprises publiques ivoiriennes, cette entreprise a connu une gestion catastrophique qui nécessitait une assistance constante de la puissance publique. Les déficits des recettes d'exploitation, la politique sociale en faveur des élèves et étudiants par la mise à disposition de bus scolaires gratuits, le fonctionnement clientéliste des gestionnaires, la pléthore du personnel, en majorité recruté par clientélisme, l'utilisation gratuite du parc automobile au bénéfice du parti au pouvoir lors des grands rassemblements, etc. ont également contribué à l'arrêt du développement de l'entreprise. Sous l'effet de ces limites gestionnaires, les transports publics ont en partie perdu leur rôle d'accompagnement de l'urbanisation pour redevenir de simples modes de locomotion. Aujourd'hui, une participation plus accrue des transports populaires dans l'expansion de la ville se fait ressentir.

II – Réémergence des transports populaires face à la dynamique de l'expansion urbaine

À partir de la décennie 1990, on assiste à une réémergence des taxis collectifs *woro-woro* et des minibus *gbaka* jusque-là confinés à la périphérie de la ville, notamment dans les communes de Yopougon et d'Abobo. Les difficultés de l'entreprise de transport collectif, la libéralisation du secteur qui a suivi et surtout l'évolution rapide de la demande et de l'espace ont favorisé l'entrée massive des opérateurs privés dans l'activité de transport. Ces moyens de locomotion sont désormais non plus confinés dans un espace délimité, mais se retrouvent partout dans la ville, y compris dans les quartiers centraux.

1 – Croissance urbaine et développement des transports populaires

Créés dans les années 1930, les taxis collectifs se sont développés avec le démarrage économique de la ville, illustré par l'ouverture du canal de Vridi, la construction du premier pont flottant, du port, etc. Ces différentes évolutions montrent combien l'apparition et le développement des transports populaires sont intimement liés au développement de la ville. Face à la demande grandissante en transport, nécessitée par l'arrivée massive de personnes à Abidjan, le service des transports en commun détenu par le secteur artisanal ne répondait plus. Après la création de la SOTRA en 1960, et le monopole des transports urbains qui lui avait été octroyé en 1961, les taxis communaux et les minibus ont été interdits au centre-ville. Les *gbaka* avaient reçu en compensation des autorisations de desserte dans les espaces périphériques à partir d'Adjamé. Ainsi, l'entreprise de transport en commun assurait le transport collectif à travers la ville avec un complément des services artisanaux dans les périphéries. Ces quartiers lointains et sous urbanisés ont été dès leur origine confrontés aux problèmes de transport auxquels les pouvoirs publics n'ont pas pu apporter de réponse durable. Les réponses spontanées fournies par les populations ont été perçues comme des palliatifs. Très vite des régulations informelles vont être indispensables, voire inéluctables, pour intégrer ces quartiers à l'ensemble urbain.

Les taxis collectifs et les minibus ont dans un premier temps développé des réseaux de lignes à l'intérieur des quartiers périphériques, entre les zones d'habitation et les principaux équipements socio-collectifs avant de s'étendre à l'ensemble de la ville. Ils sont très efficaces par leur quasi-ubiquité et leur coût relativement moindre sur certains itinéraires, par rapport aux autres modes. La configuration de ces réseaux épouse dans les détails celle de la voirie communale. Or, le réseau des lignes d'autobus est tributaire de la voirie revêtue, qui est insuffisante. De nombreuses voies de circulation non bitumées à l'intérieur

des quartiers ne permettent pas aux bus de sortir de la voirie aménagée. Cette organisation spatiale des taxis communaux reflète l'image d'un système en phase avec son cadre d'évolution. Les réseaux et les nœuds (gares) de ces transports calquent ceux de la commune pour assurer une bonne complémentarité entre les différentes composantes de l'espace (Aloko, 2001). C'est une desserte qui a pour avantage de rapprocher les citoyens des équipements socio-collectifs et des pôles d'activités qui leur sont destinés. Démarrant les opinions qui affirment leur incapacité, ces transports séduisent par leur efficacité, leur dynamisme et leur capacité d'adaptation aux structures urbaines. En intégrant dans leur schéma de fonctionnement des nœuds et des lignes, ils ont pu former des liaisons réticulaires qui maillent l'espace urbain.

2 - Les transports populaires: un rôle nouveau dans la densification et l'extension des périphéries urbaines

L'analyse du développement actuel d'Abidjan illustre la nouvelle articulation entre transports populaires et dynamiques spatiales. Le renforcement du processus d'étalement de l'agglomération s'accompagne d'une influence grandissante des prestataires des transports populaires, qui profitent de l'essor de leur activité pour s'imposer progressivement comme des acteurs urbains incontournables. La croissance urbaine impose de nouveaux choix en matière de transport. Les lignes de *woro-woro* et de *gbaka* créées pour suppléer les autobus, à l'intérieur des communes, se multiplient allant jusqu'à l'établissement de liaisons intercommunales. Les transporteurs privés vont chercher leurs passagers jusque dans les secteurs les plus reculés pour les acheminer vers les centres communaux, d'où des relais sont assurés vers le centre-ville. Ces nouvelles zones résidentielles sont quasiment absentes de la carte de couverture de l'espace urbain par le service public. On observe une inégale répartition des lignes de bus à mesure qu'on s'éloigne des espaces-centres (fig. 4).

Les quartiers centraux sont entièrement intégrés au réseau d'autobus, mais la crise des transports n'épargne aucun secteur de l'agglomération. Dans les quartiers où le monopole est détenu par les autobus, le service est insuffisant, d'où la coexistence de modes formels et informels. Cette hiérarchie des modes de transport est aussi une hiérarchie sociale. Les circuits de bus couvrent les centres des villes qui abritent une population plus solvable, les taxis collectifs et les minibus les périphéries où se localisent les citadins les plus défavorisés. Ce schéma est sensiblement modifié à cause de la crise économique, avec une profonde mutation aux niveaux social, économique et spatial. Aujourd'hui, malgré leurs séparations physique et fonctionnelle, les quartiers sont occupés par des populations de statuts sociaux relativement homogènes et le système

populaire se spatialise à l'ensemble de la ville, y compris dans les espaces-centres. Par leurs activités communales et intercommunales, les transports populaires désenclavent les périphéries qui n'auraient pas pu l'être autrement. Ils participent ainsi de manière significative à la progression du front d'urbanisation. Présentement, le rôle de ces moyens de locomotion ne peut pas être soustrait de ce processus irréversible. Ils interviennent dans des quartiers partiellement habités où leur arrivée permet d'accélérer la densification. Mais en règle générale, ces modes de transport de faible capacité ouvrent beaucoup d'espaces à l'urbanisation. Leur rôle est reconnu dans l'urbanisation diffuse des villes subsahariennes où ils se sont développés.

Figure 4 – *Modèle d'organisation des transports*

*

Les transports populaires sont les modes collectifs qui profitent le mieux des transformations que connaît Abidjan depuis 1990. Depuis cette date, ils captent la majorité de la demande et s'organisent pour dominer le secteur des transports urbains. Ils bénéficient d'atouts indéniables qui, dans un contexte social, politique et économique leur sont particulièrement favorables. Ils dominent tout le territoire urbain grâce à la défaillance des autobus, au développement de certains secteurs d'activité récents comme les importations de véhicules usagés, mais aussi grâce à l'abondance de la main-d'œuvre à bon marché. La progression du chômage consécutive aux nombreux licenciements et à la régression drastique de l'offre d'emploi moderne, ainsi que la lutte pour la survie d'un grand nombre de citoyens ont permis d'alimenter abondamment le secteur en main-d'œuvre. Aujourd'hui, ce secteur retient de plus en plus l'attention des pouvoirs publics en Afrique qui le considèrent comme

un moyen essentiel de croissance, de lutte contre la pauvreté, de cohésion spatiale, etc. Ces croissances démographique et spatiale au profit des périphéries imposent non pas une réponse unique mais des solutions diversifiées et adaptées au contexte local. D'ailleurs au niveau politique, il y a actuellement une véritable prise de conscience assortie d'une réelle volonté de développer un système de transports collectifs structuré intégrant tous les secteurs. Dans le contexte de crise actuelle, les transports privés populaires sont incontournables dans le processus d'urbanisation des villes ivoiriennes et en général des villes subsahariennes dans lesquelles ils se sont développés.

Bibliographie

Aloko N'Guessan J. et Aka Kouadio A., 1996 - Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-villes ou « woro-woro » à Abidjan-Cocody. *Revue tunisienne de géographie*, Tunis, n° 29, p. 41-64.

Aloko N'Guessan J., 1999 - Les taxis communaux ou « woro-woro » et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé, Abidjan, Côte-d'Ivoire. *Géo-Éco-Trop*, Paris, n° 23, p. 143-159.

——, 2001 - Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux. *Revue Ivoirienne des Lettres et Sciences Humaines*, Abidjan, p. 117-132.

Bodson P. et Roy M.P., 2004 - *Survivre dans les pays en développement. Approche du secteur informel*. Villes et Développement, L'Harmattan : Paris, Budapest, Torino, 299 p.

Bugnicourt J., 1981 - Transports « informels » ou « transitionnels » dans les villes du tiers-monde : les remplacer ou les promouvoir ? In : Bugnicourt J. et al. - Transports en sursis ? Quelles politiques des « petits transports » urbains dans le tiers-monde ? *Environnement africain*, Dakar/Londres, p. 103-120.

Claval P., 1981 - *La logique des villes, essai d'urbanologie*. Litec : Paris, 633 p.

Coing H., 1981 - Crise des transports urbains et transports « non conventionnels ». In : Bugnicourt J. et al. - Transports en sursis ? Quelles politiques des « petits transports » urbains dans le tiers-monde ? *Environnement africain*, Dakar/Londres, p. 5-13.

Demur C., 1969 - *Les transports urbains à Abidjan*. Mémoire de maîtrise en Géographie, Institut d'Ethnologie, Université de Paris Sorbonne : Paris, 262 p.

Djatti A.L., 1998 - *Impact de la libération de l'importation des véhicules d'occasion sur la circulation à Abidjan*. Mémoire de fin d'études, Institut

National Polytechnique Houphouët Boigny, École Supérieure des Travaux Publics : Abidjan, 59 p.

Godard X. et Teurnier P., 1992 - *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*. Édition Karthala-INRETS : Paris, 243 p.

Godard X., dir., 2002 - *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*. Karthala/INRETS : Paris, 408 p.

Kassi I., 2007 - *Régulations des transports populaires et recompositions du territoire urbain d'Abidjan*. Thèse de Doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3 : Pessac, 309 p.

—, en cours d'édition [2010] - Transports collectifs à Abidjan dans un contexte de croissance urbaine maîtrisée. In: Bikpo-Koffie C.Y., dir. - *Perspectives de la géographie en Afrique subsaharienne*. L'Harmattan : Paris.

Lombard J., 2006 - Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar. *Géocarrefour*, vol. 81, n° 2, p. 167-174.

Monie F., 1997 - *Transports collectifs et production de l'espace urbain à Rio de Janeiro (Brésil) : de la polarisation à la fragmentation socio-spatiale*. Thèse de Doctorat de sociologie urbaine, Université de Paris 3 : Paris, 397 p.

Transports urbains dans les pays en développement. Actes de la conférence sur le Développement et l'Aménagement des Transports Urbains (CODATU) VII, 12-16 février 1996, New Delhi. Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports urbains et périurbains, Lyon, tome 2, [n.p.].

Yapi-Diahou A., 1981 - *Étude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan : l'urbanisation de Yopougon*. Thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Toulouse-Le-Mirail : Toulouse, 322 p.

Résumé

La baisse de régime de l'entreprise d'autobus à Abidjan s'inscrit dans une tendance régionale, notamment subsaharienne, qui a vu entrer en décrépitude tous les systèmes de transports collectifs d'autobus et une prise en charge, partielle ou totale, de la demande par des services populaires. L'urbanisation de ces villes, surtout les plus grandes agglomérations, constitue un obstacle pour les entreprises conventionnelles qui ne peuvent pas ajuster leur offre à la demande sans cesse croissante. À Abidjan, le schéma d'intégration urbaine du service public de transport ne s'est révélé ni durable ni satisfaisant, comme en témoignent nombre de quartiers périphériques exclus du réseau d'autobus. Il existe de multiples causes à cet état de fait, comme les difficultés budgétaires de l'entreprise de transport, la crise économique de l'État, etc. Les conséquences de cette situation se ressentent sur l'ensemble du réseau d'autobus avec une offre, même dans les quartiers centraux, de moins en moins satisfaisante, et une prise en charge par les transports populaires en plein essor. Ces transports s'imposent depuis peu comme le mode de transport dominant dans l'agglomération abidjanaise et jouent désormais un rôle non moins important dans le processus d'urbanisation.

MOTS-CLÉS : Côte-d’Ivoire, Abidjan, urbanisation, périphérie, autobus, transports populaires.

Abstract

Role of public transport in the urbanization of Abidjan

Decline in the scheme of Bus Company in Abidjan is part of a regional trend, including Sub-Saharan, which has seen systems of public transport through buses falling down whereas popular services has responded partially or totality to the demand. Urbanization of these cities, especially larger towns, is a hurdle for conventional businesses that cannot adjust their supply to the growing demand. In Abidjan, urban integration pattern of public transport service has proved neither satisfactory nor sustainable, as evidenced by numerous suburbs excluded from the bus network. There are many causes such as budgetary difficulties of transportation business, governmental economic crisis, etc. The consequences are felt through inadequate offer by bus network, even in central districts, where transport is provided by booming popular services. These transports are needed and recently became dominant mode of transport in Greater Abidjan to now play an equally important role in urbanization process.

KEYWORDS : Côte-d’Ivoire, Abidjan, urbanization, urban fringe, bus, popular transport.