

## Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations

Kouakou Attien Jean-Michel Konan

---

**Electronic version**

URL: <http://echogeo.revues.org/14882>

DOI: 10.4000/echogeo.14882

ISSN: 1963-1197

**Publisher**

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

**Electronic reference**

Kouakou Attien Jean-Michel Konan, « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », *EchoGéo* [Online], 40 | 2017, Online since 30 June 2017, connection on 14 September 2017. URL : <http://echogeo.revues.org/14882> ; DOI : 10.4000/echogeo.14882

---

This text was automatically generated on 14 September 2017.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

---

# Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations

Kouakou Attien Jean-Michel Konan

---

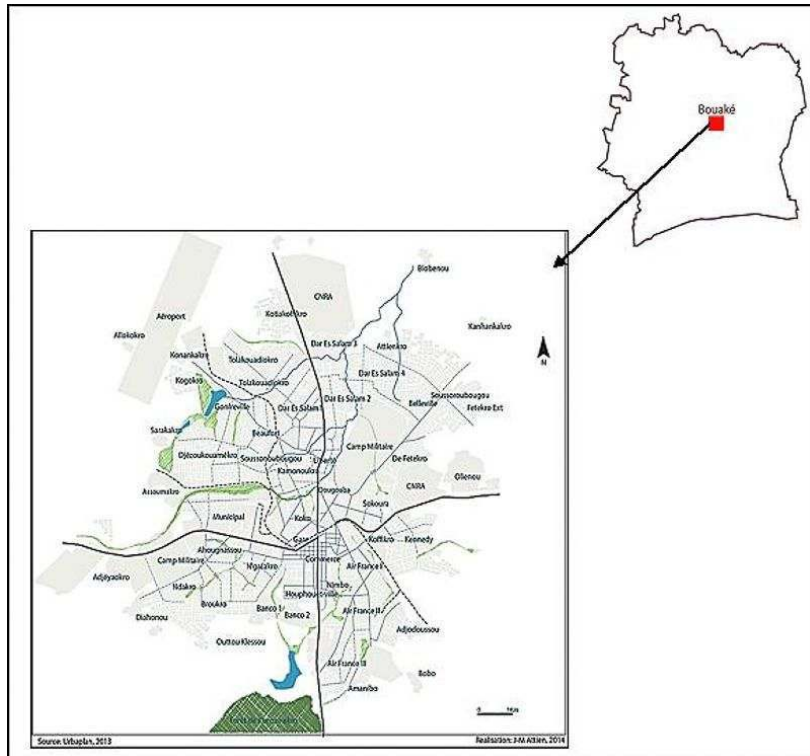
## Introduction

- 1 Depuis plusieurs décennies, de nombreuses villes africaines sont confrontées à une urbanisation croissante. En Afrique de l'Ouest par exemple, la population urbaine est passée de 4,6 millions à 72 millions entre 1950 et 2000. Elle devrait atteindre selon les spécialistes environ 124 millions d'habitants d'ici 2020 (CePeD, 2009). Une dynamique démographique comme celle-ci engendre forcément des défis importants à relever. Parmi ceux-ci la mobilité des personnes est devenue une question préoccupante au fil des années (Plat, 2003 ; Le Nulzec, 2006). Pour répondre à cette problématique de déplacement des populations en zones urbaines, les autorités étatiques tentent d'apporter quelquefois des solutions qui peinent à satisfaire la population sans cesse croissante. Ainsi dans l'incapacité de se déplacer par le mode de transport mécanisé individuel, ou par la marche à cause de la longue distance de la résidence au lieu de travail ou au centre-ville, les populations à faibles revenus se rabattent-elles sur d'autres modes de transports en commun. Par ailleurs, ces modes de transports collectifs censés contribuer au bien-être des citoyens sont malheureusement bien souvent de mauvaise qualité.
- 2 En Côte d'Ivoire, la ville de Bouaké au centre-nord du pays (illustration 1), confrontée à une croissance urbaine forte fait face à la faiblesse des transports en commun. En effet, en raison de l'absence de transports collectifs publics conventionnels du type autobus pour accéder aux activités urbaines : emplois, commerces, démarches administratives, etc., les

populations à faibles revenus n'ont eu d'autre choix que l'utilisation des taxis et les minibus (*gbaka*), principaux modes de transports qui s'offraient à elles. Entre 1960 et 2000, ces systèmes de transports en commun assuraient un service de qualité plus ou moins acceptable et satisfaisant (Kassi-Djodjo, 2013). Mais, depuis la crise de 2002, le transport en commun à Bouaké est marqué par de nombreuses pratiques peu commodes qui violent non seulement la législation en vigueur (Kouassi, 2014) mais aussi font fi de toutes les règles de sécurité en matière de transport. La qualité des services et des véhicules constitue ainsi un risque majeur dans la mobilité des citoyens.

- 3 Quelles sont les caractéristiques des modes de transports collectifs proposés aujourd'hui aux citoyens de Bouaké ? À quels risques sont exposées quotidiennement les populations dans leur locomotion par le biais des transports collectifs ? Pourquoi les populations utilisent-elles ces modes de transport collectifs pour les déplacements malgré les risques ? Il s'agira donc pour nous dans cette étude, d'aborder un pan de la problématique du transport collectif intra-urbain dans une ville secondaire comme Bouaké.
- 4 Au plan méthodologique, ce présent article est le produit de recherches documentaires sur le secteur du transport. En outre, des observations et des entretiens ont été menés. Les observations ont été à la fois directes et indirectes et les entretiens reposent sur des échanges avec la Direction Régionale du Ministère du transport, la Mairie, les sapeurs-pompiers, la police et les responsables syndicaux. Un questionnaire adressé tant aux usagers (120 personnes) qu'aux conducteurs (60 personnes) des véhicules de transport collectif de la ville a permis de compléter l'exploitation de la littérature. Ces investigations ont été menées de mars à avril 2016.

Illustration 1 - Localisation de la ville de Bouaké en Côte d'Ivoire



## Le contexte urbain de Bouaké et les modes de transports collectifs proposés

### Le contexte urbain de Bouaké

- 5 L'analyse de l'offre de mobilité proposée aux citoyens de Bouaké passe préalablement par l'appréhension du contexte urbain de la ville dans la mesure où transport et urbanisation constituent un système interactif où les deux termes agissent l'un sur l'autre (Baehrel, 2001). En effet selon Baehrel (2001), les caractéristiques géographiques des villes ainsi que le niveau de vie des populations conditionnent dans une large mesure la demande en transports.
- 6 Ainsi notre analyse du contexte urbain de Bouaké mettra-t-elle l'accent sur la dynamique démographique, spatiale, l'organisation spatiale et le niveau de vie des populations.

### La dynamique démographique de la ville de Bouaké

- 7 La ville de Bouaké a été très tôt la seconde ville de la Côte d'Ivoire en termes de population, après la métropole abidjanaise. Dès l'Indépendance, elle est promue comme pôle urbain d'équilibre Centre-Nord de la Côte d'Ivoire. Située à l'intersection de deux axes routiers importants bitumés pour l'essentiel : Nord-Sud (Abidjan, Burkina Faso et Mali) et Est-Ouest (Ghana, Guinée et Liberia) et complétée par la présence remarquable de l'axe ferroviaire Abidjan-Burkina Faso, la ville de Bouaké devient rapidement une destination temporaire ou permanente pour de nombreux migrants venus du Nord de la Côte d'Ivoire ou des pays limitrophes tels que le Mali et le Burkina Faso. Depuis les années 1960 jusqu'à la fin des années 1990, le taux de la croissance urbaine de Bouaké était supérieur à 5 %. Selon l'INS<sup>1</sup>, ce taux a atteint 4,3 % entre 1988 et 1998 et s'est stabilisé autour de 3% pendant les années de la crise militaro-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire entre 2002 et 2011. Selon le dernier recensement de 2014, la population de la ville de Bouaké était estimée à plus de 542 000 habitants (RGPH<sup>2</sup>, 2014). Le graphique qui suit présente la dynamique démographique de la ville de Bouaké de 1965 à 2014.

Illustration 2 – Évolution de la population urbaine de Bouaké de 1965 à 2014

Années	1965	1975	1988	1998	2014
Population	85 000	173 246	322 999	461 618	542 082
Taux d'accroissement (%)		7,4	5,15	4,3	3

Sources : INS, 1998 *in* Atlas des villes ; Audits urbains 2014 ; RGPH 2014.

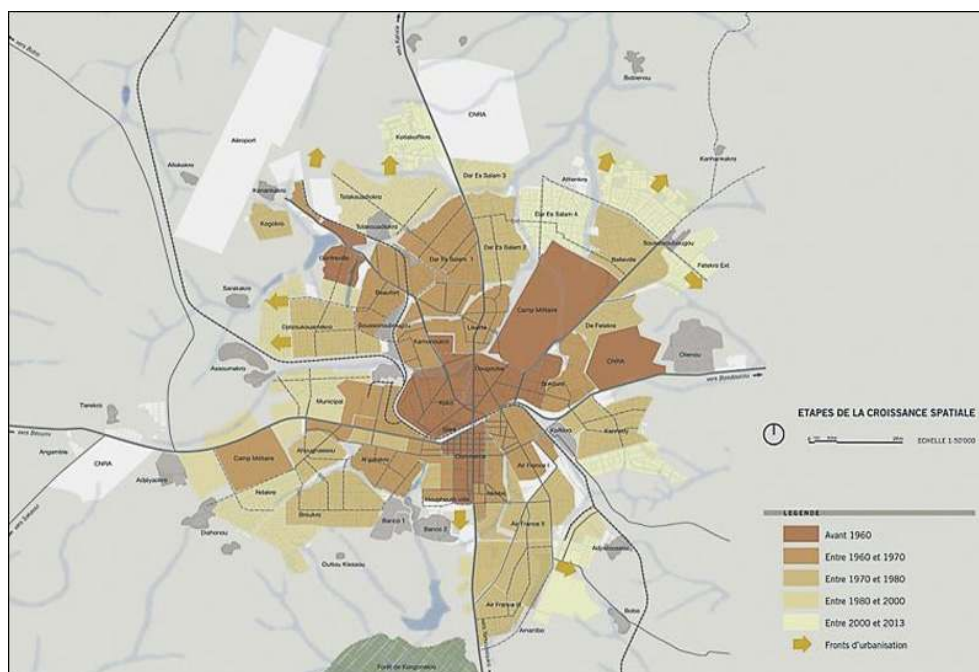
- 8 Au cours des 50 dernières années, Bouaké a connu une croissance démographique très soutenue. D'une population urbaine estimée à 85 000 habitants en 1965 (RGPH, 1965), le nombre a doublé, passant à 174 000 habitants en 1975, pour ensuite atteindre 323 000 citoyens en 1988. En outre, entre 1998 et 2014, la population urbaine de Bouaké est passée de 462 000 à plus de 542 000 habitants (RGPH, 1998 et 2014), en dépit d'un ralentissement dans les années 2000, lié à l'insécurité qui a régné durant la crise politico-

militaire à partir de 2002, Bouaké, un temps capitale de la rébellion armée, étant très affectée par les événements. Par ailleurs, à en croire les prévisions statistiques, la population de la ville de Bouaké est amenée à atteindre d'ici 2023, plus de 900 000 habitants et le million d'habitants à l'horizon 2030 (Audits urbains, 2014).

### La dynamique spatiale de la ville de Bouaké

- 9 De la période coloniale à ce jour, la ville de Bouaké a connu une dynamique spatiale assez remarquable (illustration 3).

Illustration 3 – Étapes de la croissance spatiale à Bouaké de l'époque coloniale à 2013



Source : Urbaplan *et al.*, 2014.

- 10 La croissance spatiale de Bouaké s'est faite par paliers, et ceci à un rythme de plus en plus rapide. Pendant la période coloniale, le noyau urbain composé de seulement cinq quartiers (Koko, Kamounoukro, Liberté, Dougouba et Sokoura) couvrait environ 1 400 ha. Dans ces quartiers urbanisés, le tissu urbain était très serré. À l'Indépendance sous l'impulsion des nouvelles autorités, la ville de Bouaké connaît une dynamique marquée par la création de plusieurs nouveaux quartiers. En 1975, la surface urbanisée de Bouaké atteint les 5 000 ha (Atta, 1978). Puis durant la période 1980-2000 on enregistre un phénomène d'étalement urbain (Urbaplan, 2014). La crise militaro-politique a nettement freiné l'extension entre 2002 et 2011. Avec le retour à la paix, la croissance spatiale a de nouveau repris à vive allure. La ville ne croît plus par densification mais par multiplication de lotissements. Des villages périphériques et des quartiers spontanés sont progressivement intégrés dans le tissu urbain. Aujourd'hui la ville compte une quarantaine de quartiers qui ceignent le centre-ville. L'emprise urbaine actuelle de Bouaké est estimée à plus de 19 000 ha (Groupe Huit, 2009).

## L'organisation spatiale de la ville de Bouaké

- 11 La dynamique urbaine que connaît Bouaké décline une organisation spatiale pouvant se résumer en deux parties. D'une part, un centre-ville représentant le poumon économique et le siège de l'administration et d'autre part, une couronne périphérique abritant quelques équipements et les habitats.
- 12 Le centre-ville ou le noyau urbain (quartiers de Koko, Kamounoukro, Liberté, Commerce, Dougouba, Soukoura) date de la période coloniale. Densément occupée, cette zone concentre plusieurs équipements de transport interurbain et urbain (gare de chemin de fer, gares routières, etc.) et le marché de gros (centre d'approvisionnement, de réception, d'éclatement, de distribution et d'expédition des différents flux des produits vivriers). Sur cet espace, suite à l'incendie en 1998 qui a totalement détruit le marché central, les fonctions commerciales se sont déployées spontanément sur différents sites de recasement temporaire. Par ailleurs, supermarchés, banques et assurances s'y trouvent aussi et c'est l'ensemble qui forme le poumon économique de la ville de Bouaké. L'essentiel des bâtiments administratifs est également présent ici.
- 13 Au-delà du noyau central, on distingue divers types de quartiers périphériques dont, selon Urbplan *et al.*, (2014), la typologie repose sur la qualité, la morphologie et la densité du bâti, le niveau d'équipement urbain, d'enclavement du quartier et les dynamiques d'urbanisation. Ainsi, la couronne périphérique du centre abrite à la fois des quartiers lotis de haut standing (Kennedy, Air-France 3, etc.), de standing moyen (Dar-Es-Salam, Belleville, Air-France 2, Ngattakro, Ahougnassou, etc.) et de bas standing (Broukro, Tolakouadiokro, Djézoukouamékro, etc.). Par ailleurs, des villages (Adjéyaokro, Assoumankro, Attienkro, etc.) et des quartiers spontanés (Banco, Soussoroubougou) englobés par l'urbanisation sont aussi dispersés dans cet espace.
- 14 Ces zones périphériques bénéficient de quelques équipements de base. Cependant ces derniers ne peuvent favoriser un rayonnement et une attractivité assez importante capables de contrebalancer le poids économique, administratif et social du centre-ville. Aussi la couronne périphérique de la ville de Bouaké reste-t-elle encore exclusivement dépendante du centre-ville.

## Les conditions socioéconomiques des citoyens de Bouaké

- 15 La situation sociale et économique difficile des citoyens est un des éléments qui permet de comprendre l'utilisation des différents modes de transport à Bouaké. En effet, autour des années 2000 près de la moitié de la population active était sans activité formelle (N'Guessan, 2003). Le conflit armé qui a débuté en septembre 2002 a mis à mal les systèmes productifs de la ville, déjà insuffisants, détérioré le climat des affaires et fragilisé davantage le tissu industriel qui était encore à un stade embryonnaire. Une étude réalisée dans le cadre du DSRP<sup>3</sup> en 2009 révélait une situation de pauvreté plus qu'alarmante dans la région de Bouaké. En 2002, le taux de pauvreté de Bouaké était de 32 % contre 38,4 % pour l'ensemble du territoire national. En 2008, les chiffres s'alourdissent avec 57 % de démunis dans la région contre 48,9 % pour tout le pays. Les manifestations de la pauvreté urbaine et leur amplification sont d'autant plus prégnantes qu'on assiste à un décalage entre une croissance urbaine accélérée et une économie désorganisée, incapable de la soutenir (Audit urbain, 2014).

- 16 Ainsi, alors que l'agglomération urbaine de Bouaké connaît une dynamique importante au niveau démographique et spatiale, elle présente de forts contrastes socio-spatiaux et la léthargie économique dans laquelle elle baigne depuis la crise militaro-politique de 2002 a accentué la pauvreté des populations.

### **Les modes de transports collectifs proposés aux citoyens de Bouaké**

- 17 La ville de Bouaké ne dispose pas d'un service de transports collectifs réguliers, conventionnels, de type autobus. De ce fait, la mobilité des Bouakois repose essentiellement sur la marche à pied d'une part et d'autre part, sur des modes à caractère collectif pour la majorité des habitants qui ne disposent pas de moyens de transport mécanisés individuels. Aujourd'hui les types de transports collectifs proposés aux citoyens relèvent de deux anciens modes (taxi communaux et les minibus communément appelés *gbakas*) et des motos-taxis, un produit de la crise militaro-politique de 2002.

### **Les anciens modes de transports collectifs : les taxis et les *gbakas***

- 18 Les taxis et les *gbakas* ont fait leur entrée dans le paysage urbain de Bouaké quelques années après la proclamation de l'Indépendance, autour de 1965 (Kassi-Djodjo, 2013). L'absence de transports collectifs conventionnels a permis à ces deux modes de transport d'assurer le déplacement des populations pendant plus de trois décennies avant l'arrivée des motos-taxis en 2002. Les taxis et les *gbakas* sont généralement la propriété de riches commerçants et de particuliers. La majorité des conducteurs de ces engins sont des jeunes déscolarisés, des ex-combattants et des personnes qui ont perdu leur emploi pendant la période de crise. Dans une ville meurtrie par la décennie de troubles socio-politiques et où très peu d'emplois sont proposés dans le secteur industriel, cette activité de transport constitue une aubaine pour de nombreux jeunes.
- 19 *Les taxis communaux*
- 20 Les taxis communaux de la ville de Bouaké sont des véhicules de quatre places assises. Ils sont facilement identifiables dans la ville par leur couleur orange (illustration 4).

Illustration 4 - Les taxis communaux (couleur orange)



Ils représentent un des plus anciens modes de transports collectifs utilisés dans la ville de Bouaké.

Auteur : Konan, 2016.

- 21 Estimés à 12 % des effectifs des véhicules de transport en commun à Bouaké (Traoré, 2014), les taxis occupent le 2<sup>e</sup> rang et desservent la quasi-totalité des quartiers de la ville. Cependant, dans l'exercice de leur activité, ils ont un fonctionnement un peu spécifique. Ils n'assurent pas la desserte des quartiers par le biais des systèmes de ligne. Les itinéraires ne sont pas prédéfinis d'avance. Un taxi peut transporter jusqu'à quatre personnes qui vont dans une direction commune ou allant dans des quartiers différents. Dans ce cas le conducteur débarque les passagers à tour de rôle. À Bouaké, le coût du transport des taxis communaux est officiellement de 200 F CFA. Cependant, bien souvent des négociations se font entre les usagers et les conducteurs en fonction de la distance. Certains conducteurs acceptent la somme de 100 F CFA pour les courtes distances et lorsque le lieu indiqué par le client se trouve sur son trajet. Tandis que des conducteurs obligent des usagers à déboursier jusqu'à 300 F CFA ou 400 F CFA (double du tarif normal) pour les longues distances. C'est le conducteur qui fixe la durée de son temps de travail selon sa disponibilité et sa force de travail. Mais pour la plupart des conducteurs de taxis interrogés, le travail commence généralement entre 5h30 et 6 h du matin pour prendre fin dans la soirée autour de 21 h. Les taxis contribuent à la vie économique de la ville en s'acquittant de taxes mensuelles s'élevant à 5 000 F CFA.
- 22 *Les caractéristiques des minibus (gbakas)*
- 23 Les *gbakas* (illustration 5) sont des véhicules de plus d'une douzaine de places assises qui assurent la desserte du centre-ville vers les quartiers périphériques de la ville.



Illustration 5 – Les *gbakas*

Les types de véhicule minibus (*gbakas*) de plus dix-huit places qui servent de service de transport collectif dans la ville de Bouaké.

Auteur : Konan, 2016.

- 24 La particularité des *gbakas* de la ville de Bouaké, c'est qu'ils desservent généralement les quartiers périphériques de la ville à partir des têtes de lignes concentrées autour du marché central (illustration 3). Dans la ville de Bouaké, il existe officiellement cinq lignes de *gbakas* (illustration 7).

Illustration 6 – Caractéristiques des dessertes assurées par les *gbakas*

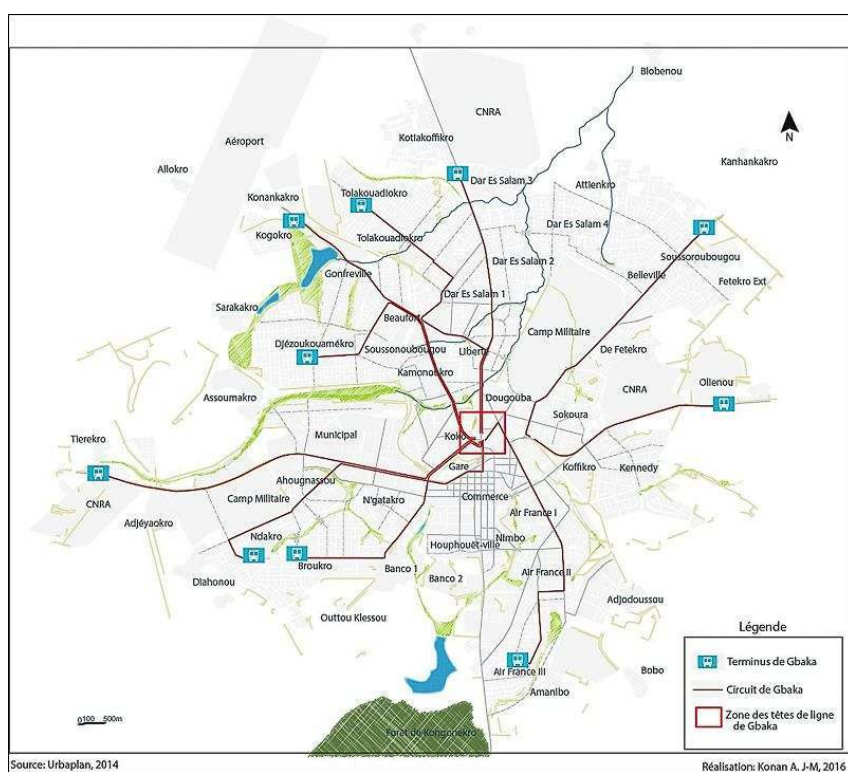
Tête de lignes	Localités desservies	Prix pratiqués (F CFA)
Gare routière (marché central)	Tierekro	150
	Gonfreville	100
	Djézoukouamékro	150
	Broukro	150
	Ahounnanssou-N'dakro	150
Sokoura (gare de M'Bahaikro)	Belleville	150
Marché (annexe de la mairie)	Oliéno (piscine municipale)	150
	Belleville	150
Gare du marché (foyer social)	Dar-Es-Salam	150

	Tollakouadiokro	150
Pont Djibo	Air France 3	N'existe plus depuis la crise de 2002

Source : enquête de terrain, 2016.

- 25 Le tableau ci-dessus quatre têtes de ligne encore opérationnelles même après la période de crise. La cinquième tête située au point Djibo n'a pas survécu aux périodes troubles qu'a connus le pays. La suppression de cette ligne est due au fait que pendant les événements violents de 2002, le quartier d'Air-France 3 a vu le départ de presque toute sa population. La desserte de ce quartier n'étant plus rentable, les conducteurs se sont rabattus sur les autres lignes. Les quatre têtes de ligne encore fonctionnelles dans la ville de Bouaké transportent les usagers de dix quartiers péricentraux. Avec un parc automobile n'atteignant pas les 1 000 véhicules, les *gbakas* représentent 4 % de l'effectif des véhicules de transport collectif dans la ville de Bouaké. Tout usager qui se déplace en *gbakas* doit déboursier la somme de 150 F CFA pour le transport, excepté celui du quartier Gonfreville qui ne paie que 100 F CFA. Selon les conducteurs, les minibus *gbakas* sont mis en circulation dès 6 h. le matin et les derniers clients sont transportés autour de 20 h.

Illustration 7 - Localisation des terminus, zone des têtes de ligne et circuit des *gbakas* de la ville de Bouaké



### Les motos-taxis, nouveau mode de transport collectif

- 26 Le moto-taxi à Bouaké, comme les *Zemidjan* au Bénin, les *Boda-Boda* en Ouganda ou les *Bend-skin* au Cameroun, a vu le jour en Côte d'Ivoire et particulièrement dans sa moitié

Nord pendant la crise militaro-politique de 2002. Il s'est imposé comme mode de transport collectif dans le paysage urbain de Bouaké en l'absence des taxis communaux et *gbakas* pendant la crise. À la fin du conflit armé en 2011, ce type de transport des individus sur des engins à deux roues (moto) a pris de l'ampleur et est devenu le service de transport à caractère collectif le plus répandu dans la ville de Bouaké. Il représente aujourd'hui plus de 80 % de l'ensemble du système de transport collectif à Bouaké. Cette ampleur du développement des motos-taxis dans le transport local est due à leur rapidité, leur disponibilité à tout moment. En outre, les motos-taxis conduisent les passagers jusqu'au domicile dans les quartiers inaccessibles aux autres modes de transports à cause du mauvais état de la voirie. C'est pourquoi les femmes y ont souvent recours. L'activité de moto-taxi est généralement autofinancée par les individus qui la pratiquent ou par leurs proches. La majorité des acteurs interrogés sont des déscolarisés, des ex-combattants (les démobilisés de guerre) et des chômeurs. Le coût minimum du transport par les motos-taxis est de 200 F CFA. Cependant, ce coût est revu à la hausse en fonction de la distance à parcourir et des heures d'emprunt. Tard dans la nuit, lorsque les taxis et *gbakas* sont absents, le coût des motos-taxis peut aller du simple au double. Les motos-taxis fonctionnent un tout petit peu comme les taxis. Ils n'assurent pas les dessertes à partir des têtes de lignes. Cependant, ils ont des points de regroupements à certains carrefours animés de la ville ou des quartiers (illustration 8). Généralement, un regroupement compte autour de dix motos.

Illustration 8 – Regroupement de motos-taxis à certains carrefours de la ville dans l'attente de la clientèle



Auteur : Konan, 2016.

- 27 Les motos-taxis sont aujourd'hui ancrés pleinement dans les systèmes de transports collectifs de la ville de Bouaké. Organisés en syndicat (SMTB<sup>4</sup>), ils participent à l'économie de la ville en payant des taxes mensuelles de 3 000 F CFA auprès des services de la mairie.

Par ailleurs, l'ampleur de l'activité pousse les autorités à les organiser. Un recensement selon la mairie dénombre plus de 7 000 taxis-motos en activité à Bouaké.

- 28 Les taxis, les *gbakas* et les motos-taxis constituent actuellement les seuls moyens de transport collectif des populations dans le paysage urbain de Bouaké. Malgré leurs caractéristiques plus ou moins différentes, ces trois modes de transport collectif jouent un rôle important dans la dynamique urbaine de Bouaké. Ils permettent aux habitants de rallier quotidiennement les différents quartiers d'une ville de plus en plus étendue. Cependant ces offres de mobilité collective proposées ne sont pas sans risques. Nous entendons ici par risques, les dangers ou encore les pratiques qui peuvent mettre en péril la vie des usagers.

## Les risques liés à l'utilisation des modes de transports collectifs de Bouaké

### Au niveau des anciens modes de transports : les taxis et les *gbakas*

- 29 Avant la crise de 2002, les *gbakas* et les taxis rencontraient un certain succès auprès des populations (Kassi-Djodjo, 2013). L'engouement suscité par ces deux modes de transports résultait (en l'absence d'autobus) du minimum de confort et de sécurité qu'ils apportaient aux usagers. Aujourd'hui, l'assurance de voyager confortablement et en sécurité quand on utilise des *gbakas* et des taxis dans la ville de Bouaké est moindre. La majorité des usagers enquêtés disent utiliser ces modes de transports collectifs presque par contrainte.
- 30 En effet, depuis la crise de 2002, les taxis ont remplacé le carburant par le gaz butane pour faire fonctionner les véhicules (illustration 9).

Illustration 9 - Remplissage de la bombonne d'un taxi de gaz butane en lieu et place du carburant



Auteur : Konan, 2016.

- 31 En 2013, on estimait à 80 % le nombre de taxis qui roulaient au gaz. En 2016 selon les responsables syndicaux rencontrés, la quasi-totalité des taxis de Bouaké s'alimentent au gaz butane, bien que cette substance soit interdite pour le transport par la loi n° 92-469 du 30 juillet 1992 portant répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions techniques de sécurité. Selon Kouassi (2013), c'est l'absence de coordination et le manque d'initiative de la part des différentes structures administratives qui expliquent en partie l'ampleur de ce phénomène. Sinon comment comprendre l'évolution d'un tel désordre malgré le retour de l'administration à la fin de la crise et la présence de tous les services de répressions (police, gendarmerie, douane, Répression des Fraudes et Contrôle de la Qualité du ministère du commerce). Les bombonnes sont chargées dans les taxis au vu et au su de tous sur les grandes artères de la ville malgré la peine d'emprisonnement de quinze jours à un an et une amende de 100 000 à 500 000 F CFA pour toute infraction (article 4 de la loi de 1992). C'est l'aspect économique qui a favorisé l'utilisation du gaz dans le système de transport à Bouaké. Selon les conducteurs, à raison d'une bouteille pour 3 heures d'activité, quatre à cinq bouteilles de gaz butane B6 (la petite bouteille) suffisent pour une journée de travail allant généralement de 6 heures du matin à 21 heures. À 2 500 F CFA la bouteille de gaz B6, les conducteurs indiquent déboursier environ 10 000 F CFA par jour au lieu de 20 000 F CFA voire plus en achat de gasoil. Cette situation semble satisfaire les conducteurs qui comptent en bénéficier encore longtemps malgré les risques que cela comporte.
- 32 Le premier risque majeur lié à l'utilisation du gaz butane comme carburant consiste en un risque d'explosion ou d'incendie. Le butane est rapidement inflammable surtout en présence d'un corps en combustion. Or les conducteurs n'hésitent pas à fumer des

cigarettes en cours de conduite, ce qui alarme et inquiète les usagers. Par ailleurs, lorsque les installations de bonbonnes n'obéissent pas à certaines dispositions de sécurité, une élévation de température peut conduire à une pression dans le réservoir et entraîner inéluctablement une explosion. En août 2015 par exemple, à Yamoussoukro (la capitale politique de la Côte d'Ivoire), l'utilisation du gaz butane comme carburant dans les véhicules a provoqué l'explosion d'une voiture, blessant gravement trois personnes. En plus de ces risques permanents d'explosions ou d'incendies, les usagers sont exposés à des pathologies graves du fait de l'inhalation du gaz. Selon Kouassi (2014), le butane est un déprimeur du système nerveux central lorsque sa concentration atteint 1,7 % (17 000 ppm). À haute concentration, il agit comme un asphyxiant simple et peut prendre la place de l'oxygène nécessaire à la respiration. Quelques-uns des usagers disent sentir parfois des odeurs de gaz sans toutefois imaginer que leur taxi puisse rouler au gaz puisque la loi l'interdit fortement. Par ailleurs, plus de 70 % des usagers que nous avons interrogés disent ignorer l'utilisation du gaz butane par les taxis puisque la bonbonne est soigneusement camouflée dans le coffre du véhicule. Aucune précaution n'est donc prise pour parer au plus vite en cas de problème au cours d'un trajet.

- 33 En ce qui concerne les minibus (*gbakas*), l'état de dégradation avancée du parc de véhicules constitue un véritable danger pour les usagers. En effet, la longue période de crise militaro-politique de 2002 a désorganisé le système de transport à Bouaké et a porté un coup d'arrêt au renouvellement du parc auto. Les *gbakas* de la ville de Bouaké, contrairement à ceux de la métropole abidjanaise, sont caractérisés par une grande vétusté (illustration 10)

Illustration 10 - Les minibus (*gbakas*) de transport collectif dans la ville



Dans des états de vétusté avancée, les véhicules ne répondent pas aux normes de sécurité.

Auteur : Konan, 2016.

- 34 Cette vétusté des engins et les négligences dans leur entretien causent parfois d'énormes désagréments aux usagers. Par exemple, le manque de confort dans ces vieux véhicules sur des routes non bitumées rend les trajets parfois douloureux. Un passager nous relatait ceci : « *quand tu empruntes les gbakas inconfortables comme ceux de Bouaké, sur les routes non bitumées, les soirs à la maison, tu es obligé de faire un massage à cause des douleurs musculaires* ». Ces douleurs musculaires, à long terme engendrent des problèmes de santé plus graves selon les spécialistes. D'autres usagers se plaignent des blessures répétées à chaque utilisation des *gbakas*. Ces blessures souvent dues aux sièges dégradés et vétustes des engins obligent les passagers à se faire administrer des doses de sérum antitétanique pour éviter le tétanos. Par ailleurs, quand ce ne sont pas des blessures corporelles, ce sont les vêtements qui sont endommagés. En outre, en saison de pluie, les passagers subissent d'énormes préjudices en l'absence des certains accessoires de protections et de sécurité du véhicule. La grande majorité des *gbakas* est dépourvue des équipements de base tels que: tableau de bord, éclairage et signalisation, organes de manœuvre, de direction et de visibilité, etc. imposés par le décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. Cela représente des risques énormes pour les usagers car le conducteur travaille alors sans aucune indication technique.
- 35 Ainsi, les anciens moyens de transports collectifs (taxis et *gbakas*), qui jadis permettaient une mobilité sûre et sécurisée des citadins à Bouaké, ont perdu ces valeurs à cause de la longue période de crise qui a mis à mal tout le système de transport local. Qu'en est-il des motos-taxis, nouveau de mode de transport collectif dans le paysage urbain de Bouaké ?

### Au niveau du nouveau du mode de transport: les motos-taxis

- 36 Selon le décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, le terme véhicule automobile (ou automobile) désigne tout véhicule pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses moyens propres, autre que les véhicules qui se déplacent sur rail ou sont reliés à un conducteur électrique, et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises. Les motos-taxis utilisées se retrouvent bien dans cette catégorie de véhicules évoqués par le décret de 1964. En outre, le même décret de 1964 en son article 126 stipule que nul ne peut : « Conduire un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules automobiles s'il n'est porteur d'un permis établi à son nom délivré par les autorités ».
- 37 Cependant la grande majorité (plus de 90 %) des conducteurs ne disposent d'aucun permis conduire pour cette activité de motos-taxis sur l'espace urbanisé de Bouaké. En d'autres termes, ces conducteurs de motos-taxis n'ont subi aucune des épreuves prescrites par la législation en vigueur et exercent donc cette activité de transport sans connaissance du code de la route. En plus de l'absence de permis de conduire, les motos-taxis font fi également des règles élémentaires en matière de sécurité comme indiqué par l'ordonnance n°2000-67. Ni les usagers, et encore moins le conducteur, ne disposent d'un casque de protection pendant les trajets. Le transport de plusieurs individus sur une moto habilitée à transporter seulement deux personnes (illustration 11) représente une des situations les plus périlleuses. À Bouaké, il n'est pas rare de voir des véhicules deux roues motorisés surchargés avec trois, quatre voire parfois cinq individus.

Illustration 11 - Transport de quatre usagers par des moto-taxis



Ils ne présentent aucun des instruments de sécurité et de protection préconisés en la matière.

Auteur : Konan, 2016.

- 38 Les dangers dans ces conditions sont énormes. En 2013 par exemple, les services des sapeurs-pompiers disaient avoir enregistré officiellement 509 cas d'accidents de circulation. Ce chiffre peut être revu à la hausse parce que dans certains cas d'accident, les deux parties décident de régler cela à l'amiable sans que cela ne soit enregistré par les services compétents. Sur ces 509 cas, plus de 80 % concernent les motos-taxis ou sont provoqués par ceux-ci (selon les Sapeurs-pompiers). Pour les services de la mairie, deux tiers des accidents dans la ville, sont causés par les motos-taxis. Enfin, pour le personnel du CHU de Bouaké, il ne passe un jour sans que l'hôpital ne reçoive des accidentés des motos-taxis. Ces accidents depuis la période de crise ont provoqué, selon les autorités, plusieurs morts et de nombreux blessés gravement atteints même si des chiffres officiels ne sont pas donnés.
- 39 Qu'ils soient anciens ou nouveaux, ces modes des transports à caractère collectif exposent les usagers à de nombreux dangers. Mais alors pourquoi les Bouakois utilisent-ils ces transports collectifs malgré les risques encourus ? Les enquêtes auprès des usagers et autres acteurs du transport fournissent plusieurs raisons.

## Les facteurs expliquant l'utilisation des transports collectifs dans la ville de Bouaké malgré les risques

- 40 La majorité des citadins interrogés disent parfois être contraints à l'utilisation des transports collectifs proposés malgré les risques. Cette contrainte est due d'abord à l'absence de transports en commun conventionnels du type autobus. En effet, à



l'Indépendance, les autorités ivoiriennes ont réservé à Abidjan la mise en place d'un système de transport collectif au détriment des villes secondaires, notamment Bouaké. Même l'arrivée en 2009 des autobus de la STUB<sup>5</sup> (une société de transport collectif régulier) qui a suscité une lueur d'espoir après plusieurs décennies d'attentes n'a été que de courte durée. Après seulement cinq années d'activité, la STUB (illustration 12) a fait faillite et s'est reconvertie dans le transport de personnel d'entreprise pendant quelque temps avant de disparaître complètement du paysage urbain de Bouaké.

Illustration 12 – Autobus de la STUB



Auteur : Konan, 2016.

- 41 En l'absence de moyens de transports collectifs réguliers, les populations utilisent les taxis, *gbakas* et motos-taxis en raison de l'étendue et de l'organisation spatiale de la ville d'une part, de la pauvreté d'autre part. En effet, la ville de Bouaké connaît une croissance spatiale assez impressionnante et le déplacement à pied d'un quartier périphérique à un autre n'est plus aisé, pour certaines catégories de population, à cause des distances et parfois des difficultés liées au relief. En plus, l'organisation spatiale de la ville caractérisée par l'inexistence de polarités secondaires attractives et d'équipements urbains adéquats capables de réduire les distances oblige les populations des couronnes périphériques à se déplacer vers le centre-ville, poumon économique et administratif de l'agglomération urbaine, pour leurs activités diverses (emplois, commerce, démarches administratives). À ces deux raisons, s'ajoute la pauvreté des citoyens. La crise militaro-politique qu'a connue le pays de 2002 à 2011 a mis à mal l'ensemble des systèmes productifs, fragilisé le tissu économique et engendré un taux de pauvreté élevé. Ainsi les populations démunies ne disposant pas de moyen de transports motorisés individuels sont-elles obligées, dans cette dynamique spatiale, d'utiliser les modes des transports en commun proposés.

## Conclusion

- 42 Dans la dynamique urbaine que connaît Bouaké, où les transports en commun conventionnels du type autobus demeurent toujours absents, les taxis, les *gbakas* et les motos-taxis constituent l'essentiel des modes de transports collectifs proposés aux citoyens. Dans une certaine mesure ces trois modes se complètent : les *gbakas* desservent les principaux axes de communication à travers quelques lignes ; les taxis peuvent aller dans des rues secondaires des quartiers où les minibus ne vont pas ; tandis que les motos, grâce à leur souplesse, peuvent passer par des voies défoncées ou des chemins étroits pour atteindre des habitats difficiles d'accès. Les transports dans leur ensemble sont marqués par des flux qui vont des périphéries résidentielles vers le centre actif et vice versa. Ils ne sont guère à l'origine de dynamiques spatiales nouvelles, se contentant de desservir l'existant. En revanche, ils autorisent l'extension continue de l'aire urbaine dans la mesure où ils atteignent les quartiers les plus reculés et les plus récents et relient ainsi tous les citoyens au centre-ville.
- 43 Ils jouent un rôle particulièrement important dans la couverture en mobilité des populations à faible revenu dans une ville marquée par son organisation spatiale contrastée, son étendue et les effets négatifs de la période de troubles des années 2000 (dégradation du réseau viaire, forte augmentation de la pauvreté...). Mais la qualité du service, l'état des véhicules et le non-respect des règles élémentaires en matière de sécurité rendent leur utilisation extrêmement dangereuse.
- 44 Enfin, dans la période de sortie de crise depuis 2011, où le secteur industriel peine à se relever, les modes de transports collectifs constituent un secteur pourvoyeur d'emplois pour les nombreux jeunes déscolarisés et contribuent à la dynamique économique de la ville.
- 45 Ainsi, en dépit de ses faiblesses et des problèmes qu'il pose, le système de transport actuel joue un rôle essentiel dans la ville. Pour qu'il devienne plus sûr, plus durable et dans l'intérêt des populations, il incombe aux différents acteurs de poser des actions concrètes en termes de sensibilisation, de formation et d'encadrement qui pourraient allier à la fois les intérêts socio-économiques des nombreux agents du secteur et la réduction des risques dans l'utilisation de ces modes de transports collectifs. Mais cela suppose une volonté politique des autorités, la mobilisation de moyens conséquents, qu'il n'est pas facile à réunir en période de post-crise, et l'accord d'un secteur privé composite, allant des riches propriétaires de *gbakas* aux jeunes déscolarisés conducteurs de motos.
- 

## BIBLIOGRAPHY

Amsler Y., 2003. Le transport collectif peut-il être traité comme un service public marchand dans le contexte africain ? Atelier Transport et mobilité urbaine, CODATU-SITRASS, *Africités*, 89 p.

- Atta K., 1978, *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké (Côte d'Ivoire)*. Thèse de Doctorat 3<sup>e</sup> Cycle, École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, ORSTOM, Paris, 309 p.
- Baehrel C., 2001. *Urbanisme et transports urbains. Approche globale des transports urbains. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne*. Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique, Document de travail SSATP N° 58F, p. 9-32.
- Banque Mondiale, 2000. *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. Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne*. Document de travail SSATP N° 45, 98 p.
- Bergec et Gerad, 2014. *Audit urbain financier et organisationnel de la commune de Bouaké*. Rapport Final, 129 p.
- Centre de Population et Développement (CePeD), 2009. La croissance urbaine en Afrique de l'ouest : de l'explosion à la prolifération. *La Chronique*, n° 57, 6 p.
- Godard X., 1985 Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines ? (cas de Brazzaville et Kinshasa). *Politique Africaine*, p. 41-57.
- Groupe Huit, 2009. *Rapport final*. Programme de Soutien à la Décentralisation et à l'Aménagement du Territoire (PSDAT)-AT-CGP, 269 p.
- Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire
- Kassi-Djodjo I., 2013. Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire). *Géotransports, Transport et développement des territoires*, n° 1-2, p. 105-114.
- Konan Y.-G. 2012. Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : Bilan et perspectives, « *Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes* », 22 au 25 octobre 2012- Addis Abeba (Éthiopie), 25 p.
- Kouassi K.-S., 2014. Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké. *European Scientific Journal*, December 2014, vol. 10, n° 35, p. 257-271.
- Le Nulzec F., 2006. *Le « casse-tête » des transports urbains en Afrique*. <http://www.afrik.com/article10531.html>
- Plat D., 2003. *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*. Diplôme d'habilitation à diriger des recherches, Université Lumière Lyon 2, 139 p.
- Ravalet E., Bueno Cevada E., 2007. *La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d'usages : Les cas de Niamey(Niger) et de Puebla (Mexique)*. halshs-00134580, 17 p.
- Traoré P.-I., 2015. *Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du moto-taxi à Bouaké (Côte d'Ivoire)*. CODATU XVI, 11 p.
- Tublu K., 2015. *Le taxi-moto : un nouveau mode transport dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ?* CODATU XVI, 12 p.
- URBPLAN, TRANSITEC, IOA, 2014. *Diagnostic Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) de Bouaké, Horizon 2030*. 202 p.

## NOTES

1. Institut National de la Statistique.

2. Recensement Général de la Population et de l'Habitat
  3. Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté
  4. Syndicat des Motos-Taxis de Bouaké
  5. STUB : Société de Transport Urbain de Bouaké.
- 

## ABSTRACTS

Bouaké, second city of Côte d'Ivoire after Abidjan has been experiencing an important and dynamic urbanization. In this running phenomenon, the non-attendance of a constant public transportation services such as autobuses engendered the birth of three modes of public transport. Minibuses, commonly known as *gbakas* and communal taxis appeared in after independence before then appeared in 2002 the bikes taxi, during the political and armed conflict.

Despite, some permanent dangers such as the bad quality of the services and the vehicles linked to these types of mutual transport Bouaké's citizens use them. For, they sometimes have no choice.

Bouaké, deuxième ville de la Côte d'Ivoire après Abidjan, connaît une dynamique urbaine importante. Dans cette urbanisation galopante, l'absence d'un service de transports collectifs réguliers de type autobus, a favorisé la naissance de trois modes de transport à caractère collectif. Les minibus communément appelés *gbakas* et les taxis communaux ont vu le jour à l'indépendance avant que n'apparaissent en 2002 les motos-taxis pendant la crise militaro-politique. Mais la qualité du service, l'état des véhicules et le non-respect des règles élémentaires de sécurité routière constituent des dangers permanents dans leur utilisation pour les populations qui se retrouvent parfois sans autre alternative.

## INDEX

**Mots-clés:** transport collectif, intra-urbain, haut risque, Bouaké

**Keywords:** public transport, inter-urban, high risk, Bouaké

## AUTHOR

**KOUAKOU ATTIEEN JEAN-MICHEL KONAN**

Kouakou Attien Jean-Miche Konan, attien\_2@yahoo.fr, est Doctorant en Géographie à l'Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire).