

Université de Montréal

**L'INSECURITE DANS LE TRANSPORT ARTISANAL
ET LE ROLE POTENTIEL DES AUTORITES PUBLIQUES
DANS LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS :
LE CAS D'ABIDJAN**

par

CONSTANCE BOKA ABÉTO

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiæ Doctor (Ph.D.)
en aménagement

Avril 2002



© Constance Boka Abéto

NA

9000

US4

2002

v. 009

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée:

**L'insécurité dans le transport et le rôle potentiel des autorités publiques
dans la planification des transports collectifs: le cas d'Abidjan**

présentée par:

Constance Abeto Boka

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes:

[REDACTED]

Réjane Blary

présidente-rapporteuse

[REDACTED]

Michel A. Boisvert

directeur de recherche

[REDACTED]

Paul Bodson

membre du jury

[REDACTED]

Gérard Verna
remplacé par Paul Lewis

examineur externe

[REDACTED]

Jacques Bélair

représentant du doyen de la FES

Thèse acceptée le 4 juillet 2002

RÉSUMÉ

L'objet de cette étude découle des réflexions que nous livrent les planificateurs, gestionnaires et chercheurs sur certains enjeux auxquels est constamment confronté le transport collectif en milieu urbain dans les pays en développement, notamment la ville d'Abidjan. Nous avons retenu un de ces enjeux, soit celui de la sécurité routière, en traitant les dysfonctionnements relatifs à l'insécurité dans le transport dit «artisanal». Des principaux facteurs de l'insécurité identifiés, le facteur humain tout en occupant une place très importante, révèle des éléments générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant. C'est pourquoi, dans le cadre des actions à entreprendre par les autorités publiques, sous l'égide d'une agence régulatrice de transport en collaboration avec le syndicat local des artisans chauffeurs, nous examinerons l'implication effective de ces derniers dans la mise en place et dans l'application des mesures correctrices.

Le premier chapitre tout en orientant la structure de la démarche de la recherche, expose de façon générale les difficultés d'accès au transport des populations des pays en développement, et l'influence accrue du transport artisanal malgré ses limites. Le chapitre 2 analyse les effets du laxisme des autorités publiques sur le secteur du transport artisanal ; la politique du « laissez-faire » des autorités publiques concernant le transport artisanal a généré de nombreux problèmes et plus précisément, celui de l'insécurité. Le chapitre 3 présente les différences entre le secteur artisanal de transport et le secteur informel en vue de mettre en exergue les traits caractéristiques et spécifiques du transport artisanal d'une part, et d'autre part montrer sa place dans la planification des transports collectifs dans les villes en développement. Le chapitre 4 tente de cerner les dysfonctionnements relatifs à l'insécurité routière en faisant émerger au niveau du facteur humain les principaux facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant. Il présente également les objectifs de recherche, les hypothèses à vérifier et les scénarios à bâtir.

Le chapitre 5, partie empirique de l'analyse, présente les choix méthodologiques, c'est à dire les méthodes de cueillette de données, notamment la technique d'observation

participante, ainsi que la méthode des entretiens semi-directifs et le type de tests statistiques considéré. Le chapitre 6 traite du cas de la ville d'Abidjan. Il présente la structure morphologique de l'espace abidjanais, et l'offre de transport collectif urbain, notamment le transport artisanal «gbaka». Le chapitre 7 expose les observations sur le terrain, et l'analyse des résultats, permet la vérification des deux hypothèses proposées. Enfin le chapitre 8 présente une perspective d'avenir construite autour de deux scénarios : un scénario tendanciel et un scénario contrasté contenant les éléments d'un plan d'actions à entreprendre pour atteindre l'objectif prioritaire d'obtenir un comportement plus sûr des artisans chauffeurs au volant.

Le chapitre de conclusion rappelle les acquis à retenir de notre étude et suggère des orientations nouvelles en terme théorique, méthodologique et stratégique. On y esquisse aussi les apports possibles de la recherche pour d'autres villes en développement, en particulier les grandes villes d'Afrique subsaharienne qui présentent le plus souvent les caractéristiques similaires à la ville d'Abidjan.

MOTS-CLÉS : secteur informel, transport collectif, insécurité, transport artisanal, planification des transports.

SUMMARY

The objective of this study rises from the reflexions that the planners, managers and researchers interested in certain concerns with collective transport in urban environment, deliver to us. These reflexions are constantly confronted in many developing countries, particularly in the city of Abidjan. We selected one of these concerns, that is road safety, by treating the dysfunctions related to insecurity in that type of transportation known as "*craft*". Among the main factors of insecurity, the personal element occupies a very significant place, and it triggers the necessity of finding our the reviating generating elements of the behaviours of the craftsmen drivers. That is the reason why, within the action framework undertaken by the public authorities, including the intermediation of regulating agency and the cooperation of a local union of craft-drivers, we shall examine means of participation of craft-drivers in the setting and in the operation of correct measurements.

The first chapter, introduces the structure of our research work and presents in a general way the difficulties of access to adequate transportation services for most the populations in developing countries, as well as the increasing influence of "*craft*" transport in spite of its limits. Chapter 2 analyzes the effects of the negligence of public authorities on the *craft* transport's sector; Their «laissez-faire» generated many problems, especially insecurity. Chapter 3 presents the differences between the *craft* sector and the *informal* sector in public transportation in order to mighlghs specific features of *craft* transport, as well as to show its place in the planning of collective transport in developing cities. Chapter 4 examine the dysfunctions related to road insecurity and bring to the surface within, the "*human factor*", the main generating factors of the deviated behaviours of the craftsmen drivers at the wheel. It also sets in the objectives of our research, the two major propositions to the tests and the scenarios to be built.

Chapter 5 begins the empirical analysis by presenting our methodological choices, that is the that are the methods of collecting data, including the These methods the technique of participating observation, the use of semi-directed interviews, and the type of statistical tests to be considered. Chapter 6 introduces the city of Abidjan as our case

study. It presents the morphological structure of Abidjan as well as supply of collective transport, especially the *craft* transport known as «*gbaka*». Chapter 7 brings together the observations coming out of the field survey and gets into the verification of our two hypotheses. Chapter 8 proposes two scenarios for the future of craft transportation in Abidjan (trend scenario) and, on the other hand (contrasted scenario) with a sharp city of actions at obtaining a more secure behaviour from craft-drivers at the wheel.

The conclusion chapter summarizes our results and makes a few suggestions in theoretical, methodological and strategic terms. It namely the possible contributions of our research to other developing cities, in particular to large sub-Saharan cities where in most cases the context of public transportation is very similar to the one found in Abidjan.

Key words: informal sector, public transportation, craft transportation, insecurity, planning transportation.

TABLE DE MATIERES

RESUME III	
SUMMARY	V
LISTE DES TABLEAUX	VII
LISTE DES PHOTOGRAPHIES	VII
LISTE DES CARTES	X
SIGLES ET ABBREVIATIONS	XI
REMERCIEMENTS.....	XII
AVANT PROPOS.....	XIV
CHAPITRE 1. INTRODUCTION	1
CHAPITRE 2. PROBLEMATIQUE GENERALE DES ENJEUX DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	12
2.1. LES FORMES DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	13
2.1.1 <i>Les limites des transports en site propre</i>	13
2.1.2 <i>L'adaptation de l'entreprise d'autobus</i>	15
2.1.3 <i>Les possibilités des transports dits «artisansaux»</i>	16
2.2. LES ENJEUX DE LA PLANIFICATION.....	17
2.2.1 <i>Causes et Conséquences de l'échec des politiques de transport</i>	18
2.2.2 <i>Approche traditionnelle: Période de fort «interventionnisme»</i>	22
2.2.2.1 <i>La tutelle de l'État sur le secteur des entreprises de transport</i>	22
2.2.2.2 <i>La répression des transports artisansaux</i>	29
2.2.3 <i>Période du courant libéral d'intervention</i>	30
2.2.3.1 <i>Les effets de la privatisation</i>	32
2.2.3.2 <i>Les effets de l'absence d'une structure de régulation</i>	34
2.3. CONCLUSION	37

CHAPITRE 3. LES CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT ARTISANAL....39

3.1. DEFINITION DU TRANSPORT ARTISANAL	39
3.1.1 <i>Le secteur informel</i>	40
3.1.2 <i>Identité réelle du transport artisanal</i>	44
3.1.3 <i>Principaux traits caractéristiques et Identification physique du transport artisanal</i>	46
3.1.4 <i>Identification physique du transport artisanal : les moyens de transport motorisés routiers</i>	50
3.1.4.1 Les deux ou trois roues	51
3.1.4.2 L'automobile.....	52
3.2. FACTEURS DU DEVELOPPEMENT DE L'ARTISANAT DE TRANSPORT	55
3.3. LES ENJEUX ACTUELS DU TRANSPORT ARTISANAL	57
3.3.1 <i>Les enjeux économiques</i>	57
3.3.2 <i>Enjeux sociaux</i>	60
3.3.2.1 Flexibilité technique et adaptation environnementale	60
3.3.2.2 La sécurité des usagers	62

CHAPITRE 4. L'ANALYSE DE LA SECURITE DANS LE TRANSPORT

ARTISANAL..... 64

4.1. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE : CADRE D'ANALYSE MULTICAUSALE	65
4.1.1 <i>L'appréhension des concepts d'accident et de sécurité</i>	65
4.1.2 <i>Les facteurs humains</i>	69
4.1.3 <i>L'état du véhicule</i>	73
4.1.4 <i>L'environnement physique</i>	74
4.2. DONNEES ET OBSERVATIONS	75
4.2.1 <i>Facteurs d'accidents</i>	75
4.2.2 <i>Dysfonctionnements des contrôles routiers</i>	77
4.3. HYPOTHESES A VERIFIER ET SCENARIOS A BATIR.....	80
4.3.1 <i>Hypothèses de recherche</i>	80
4.3.2 <i>Scénarios à bâtir</i>	83

CHAPITRE 5. LES CHOIX METHODOLOGIQUES 84

5.1. METHODES DE CUEILLETTE DE DONNEES	84
5.1.1 <i>La documentation statistique</i>	84
5.1.2 <i>L'Observation Participante</i>	87
5.1.3 <i>Les entretiens semi-directifs</i>	89
5.2. <i>Méthode de traitement des données statistiques</i>	91
5.3. LES LIMITES DE LA RECHERCHE	93
CHAPITRE 6. PRESENTATION DU CAS ABIDJANAIS	94
6.1. LA MORPHOLOGIE URBAINE	94
6.2. LA STRUCTURE D'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF	98
6.2.1 <i>Les autobus de la Sotra</i>	99
6.2.2 <i>Les « gbakas » et les « woro-woro »</i>	105
6.2.2.1 Les woro-woro	106
6.2.2.2 Les gbakas	107
6.3. LA STRUCTURE D'OFFRE DES GBAKAS	108
6.3.1 <i>L'estimation du parc des « gbakas »</i>	108
6.3.2 <i>Les grandes lignes de « gbaka »</i>	113
6.3.3 <i>Les lieux privilégiés des gbakas : Gare routière et marchés</i>	116
6.4. LES OPERATEURS DE « GBAKA »	117
6.4.1 <i>Une multitude d'emplois générés par les « gbakas »</i>	117
6.4.2 <i>Les principaux opérateurs de « gbaka »</i>	118
6.4.3 <i>La force syndicale des transporteurs</i>	121
6.4.4 <i>Les conditions de travail des chauffeurs</i>	125
6.5. LE PROBLEME DE L'INSECURITE	126
6.5.1 <i>L'implication des « gbakas » dans les accidents</i>	126
6.5.2 <i>Les usagers et les raisons du choix du « gbaka »</i>	130
CHAPITRE 7. ANALYSE DES RESULTATS DES ENQUETES.....	132
7.1. ENQUETE AUPRES DES USAGERS	132
7.1.1 <i>État psychologique de l'utilisateur</i>	133
7.1.2 <i>Attitude de l'utilisateur face aux infractions</i>	133
7.1.3 <i>Comportement de l'utilisateur par rapport à l'état du véhicule</i>	134

7.2. LES MODALITES DE REMUNERATION : FACTEUR PREPONDERANT DES COMPORTEMENTS DEVIANTS DES CHAUFFEURS	135
7.3. ANALYSE DES REPONSES OBTENUES DES ARTISANS CHAUFFEURS	144
7.3.1 <i>Facteurs explicatifs de la fréquence des accidents, selon les chauffeurs</i>	145
7.3.2 <i>Nature des rapports chauffeurs-autorités</i>	146
7.3.3 <i>Aspirations des artisans chauffeurs</i>	147
7.3.4 <i>Opinion des chauffeurs face aux mécanismes de contrôle de la sécurité</i>	148
7.3.5 <i>Opinions des chauffeurs relativement aux mesures d'auto-contrôle</i>	149
7.4. ANALYSE DES DONNEES SUR LE TERRAIN	150
7.4.1 <i>Nombre de victimes</i>	152
7.4.2 <i>La densité de victimes au kilomètre</i>	155
7.4.3 <i>Analyse des infractions et des accidents</i>	158
7.4.4 <i>Suivi effectué par les syndicats et la Sotra</i>	163
7.5. ANALYSE DES ENTRETIENS REALISES AUPRES DES AUTORITES ET DES RESPONSABLES DE L'ADMINISTRATION	165
7.5.1 <i>Intervention et engagement</i>	165
7.5.2 <i>Les moyens</i>	167
7.6. CONCLUSION	167
CHAPITRE 8. LES SCENARIOS TENDANCIEL ET CONTRASTE	169
8.1. LE SCENARIO TENDANCIEL	170
8.1.1 <i>La croissance démographique et ses effets spatiaux</i>	170
8.1.2 <i>La politique de transport collectif urbain et le plan de transport</i>	178
8.2. LE SCENARIO CONTRASTE	182
8.2.1 <i>les mesures touchant l'environnement physique</i>	182
8.2.2 <i>Les mesures concernant le facteur humain</i>	183
8.3. CONCLUSION	193
CHAPITRE 9. CONCLUSION GENERALE	194
9.1. RAPPEL DE LA DEMARCHE ET DES ACQUIS	194

9.2. NOUVELLES AVENUES DE RECHERCHE	200
REFERENCES	205
ANNEXE A : QUESTIONNAIRES.....	221
ANNEXE B : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES CONSULTEES	225

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LA STRUCTURE DE LA DEMARCHE DE LA RECHERCHE	8
FIGURE 2 : GROUPE COMPLEXE D'ACTIVITES DIFFERENCIEES	41
FIGURE 3 : IDENTIFICATION DU SECTEUR INFORMEL	42
FIGURE 4.- IDENTIFICATION DES ACTIVITES INFORMELLES	43
FIGURE 5. : LES FACTEURS GENERATEURS DES COMPORTEMENTS DEVIANTS DES ARTISANS CHAUFFEURS.....	70
FIGURE 6.- PROCEDURE DE REALISATION DES CARTES DANS MAPINFO.....	86
FIGURE 7 : ORGANIGRAMME DE LA GARE D'ADJAME DES TROIS SYNDICATS.....	123
FIGURE 8 : NOMBRE DE PASSAGERS HORAIRES, SUR 24 HEURES	141
FIGURE 9 : REVENU MENSUEL DES CHAUFFEURS ESTIME, SUIVANT LA FORMULE DE REMUNERATION ET LE NOMBRE D'HEURES TRAVAILLEES	143
FIGURE 10.- NOMBRE DE VICTIMES PAR SECTION DE ROUTE EXPRESS, SENS ABOBO- ADJAME (GBAKAS ET AUTRES VEHICULES)	156
FIGURE 11.- NOMBRE DE VICTIMES PAR SECTION DE ROUTE EXPRESS, SENS ADJAME- ABOBO (GBAKAS ET AUTRES VEHICULES).....	156
FIGURE 12.- NOMBRE DE VICTIMES PAR SECTION DE ROUTE ZOO, SENS ADJAME-ABOBO, (GBAKAS ET AUTRES VEHICULES)	157
FIGURE 13.- REPARTITION PAR TYPE DES ACCIDENTS SURVENUS LORS DE L'ENQUETE PAR OBSERVATION PARTICIPANTE.....	161
FIGURE 14.- COURBE D'EVOLUTION DE LA POPULATION DES COMMUNES PERIPHERIQUES	174
FIGURE 15.- INDICATEURS DE CAPACITE D'AUTO-ORGANISATION DES ARTISANS CHAUFFEURS DE GBAKA.....	188
FIGURE 16 : LES MISSIONS DE DEVELOPPEMENT DE LA STRUCTURE SYNDICALE.....	191
FIGURE 17 : LA ROUE DE DEMING	192

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : LA TYPOLOGIE DES MODALITES DE DEPLACEMENT DANS LES VILLES	4
TABLEAU 2 : LES ENTREPRISES D'AUTOBUS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE	15
TABLEAU 3 : LES DIFFERENTES MODALITES DE GESTION ET DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	37
TABLEAU 4 : COMPARAISON DES 3 TYPES DE TRANSPORT COLLECTIF	46
TABLEAU 5 : DEMARCHES ET TAXES A ACQUITTER POUR EXPLOITER UN VEHICULE ARTISANAL.....	47
TABLEAU 6 : DENOMINATION DES MODES DE TRANSPORT ARTISANAL.....	54
TABLEAU 7 : LES AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES TRANSPORTS ARTISANAUX	60
TABLEAU 8 : MATRICE DE HADDON.....	67
TABLEAU 9 : LA MATRICE DE HADDON MODIFIEE ET APPLIQUEE AU TRANSPORT ARTISANAL.....	69
TABLEAU 10 : FACTEURS D'ACCIDENTS PAR RAPPORT AUX 2 AXES DE LA MATRICE DE HADDON	76
TABLEAU 11 : FILIERES DE FORMATION DES CONDUCTEURS PROFESSIONNELS ET FORMATION DES MONITEURS D'AUTO-ECOLES.....	80
TABLEAU 12 : ESTIMATION DE LA POPULATION D'ABIDJAN	95
TABLEAU 13 : REPARTITION DU PARC DE GBAKAS PAR TYPE DE VEHICULE	110
TABLEAU 14 : AGE DU PARC DE GBAKAS A ABIDJAN.....	111
TABLEAU 15 : TAUX DE REUSSITE A LA VISITE TECHNIQUE A ABIDJAN	112
TABLEAU 16 : TAUX MOYENS DE REMPLISSAGE DES GBAKAS	114
TABLEAU 17 : FLUX DES PASSAGERS PAR JOUR (2 SENS CONFONDUS).....	115
TABLEAU 18 : NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS EN GBAKA PAR AN ET PAR TETE D'HABITANT.....	115
TABLEAU 19 : REPARTITION DU PARC PAR LIGNE « GBAKAS » EN ACTIVITE.....	127
TABLEAU 20 : ACCIDENTS SUR LES VOIES INTERQUARTIERS D'ABIDJAN EN 1997	128
TABLEAU 21 : TAUX DE GRAVITE DANS LA VILLE D'ABIDJAN EN 1997	129

TABLEAU 22 : ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET IMPLICATION DES GBAKAS	130
TABLEAU 23 : PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DES GBAKAS	131
TABLEAU 24 : FORMULE DE REMUNERATION D'UN CHAUFFEUR SALARIE	136
TABLEAU 25 : RESUME DES PRINCIPAUX RESULTATS	139
TABLEAU 26 : NOMBRE TOTAL DES PASSAGERS QUOTIDIENS	141
TABLEAU 27 : 10 HEURES DE TRAVAIL PAR JOUR	142
TABLEAU 28 : 11 HEURES DE TRAVAIL PAR JOUR	143
TABLEAU 29 : FACTEURS EXPLICATIFS DE LA FREQUENCE DES ACCIDENTS	145
TABLEAU 30 : NATURE DES RAPPORTS CHAUFFEURS-AUTORITES.....	146
TABLEAU 31 : ASPIRATION DES CHAUFFEURS (FORMATION).....	147
TABLEAU 32 : OPINION DES CHAUFFEURS FACE AUX MECANISMES DE CONTROLE	148
TABLEAU 33 : OPINION DES CHAUFFEURS RELATIVEMENT AUX MESURES D'AUTO- CONTROLE.....	149
TABLEAU 34 : ROUTE EXPRESS SENS ADJAME-ABOBO (GBAKAS)	152
TABLEAU 35 : ROUTE EXPRESS SENS ADJAME-ABOBO (VEHICULES CONFONDUS SANS LES GBAKAS)	153
TABLEAU 36 : ROUTE EXPRESS:SENS ABOBO-ADJAME (GBAKAS).....	153
TABLEAU 37 : ROUTE EXPRESS : SENS ABOBO-ADJAME (VEHICULES CONFONDUS SANS LES GBAKAS).....	154
TABLEAU 38 : ROUTE ZOO: SENS ADJAME-ABOBO (GBAKAS).....	154
TABLEAU 39 : ROUTE ZOO : SENS ADJAME ABOBO (AUTRES VEHICULES)	155
TABLEAU 40 : PROCESSUS EN CAS D'ACCIDENT OU UN BUS DE LA SOTRA	164
TABLEAU 41 : POPULATION TOTALE RECENSEE ET ESTIMEE, REGION METROPOLITAINE D'ABIDJAN 1988-2028, SELON DIVERS GROUPES D'HYPOTHESES	170
TABLEAU 42 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES COMMUNES PERIPHERIQUES	174
TABLEAU 43 : LES MESURES PROPOSEES POUR LE TRAITEMENT DES FACTEURS GENERATEURS D'ACCIDENTS	184
TABLEAU 44 : REVENU MENSUEL DU CHAUFFEUR EMPLOYE, AVEC SALAIRE REHAUSSE ET NIVEAU MAXIMAL DE 12 HEURES DE TRAVAIL PAR JOUR.....	186
TABLEAU 45 : ÉTAT DU TRANSPORT ARTISANAL SELON LES DEUX SCENARIOS.....	193

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

PHOTO 1 : UNE VUE D'ENSEMBLE DE LA GARE D'AUTOBUS A L'HEURE DE POINTE	27
PHOTO 2 : UNE VUE D'ENSEMBLE DE LA GARE D'AUTOBUS EN DEHORS DES HEURES DE POINTE	28
PHOTO 3 : PRESENTATION DES TAXIS COLLECTIFS	53
PHOTO 4 : PRESENTATION D'UN CARREFOUR DE STATIONNEMENT DE GBAKAS	55
PHOTO 5 : PRESENTATION D'UN CAS D'ACCIDENT, AUTOBUS SOTRA/GBAKA	89
PHOTO 6 : PRESENTATION DE LA GARE LAGUNAIRE DE BATEAU BUS	99
PHOTO 7 : PRESENTATION D'UN PARC D'AUTOBUS	100
PHOTO 8 : PRESENTATION DES TAXIS COLLECTIFS (STATIONNEMENT CONFORME)	106
PHOTO 9 : UN APERÇU D'ENSEMBLE DE GBAKAS	108
PHOTO 10 : UNE VUE D'ENSEMBLE DES GBAKAS ET SES ARTISANS CHAUFFEURS	121

LISTE DES CARTES

CARTE 1 : LIMITES ADMINISTRATIVES D'ABIDJAN	96
CARTE 2 : LES ITINERAIRES DES TRANSPORTS COLLECTIFS (2000).....	103
CARTE 3 : LES ITINERAIRES COMPLETS DES TRANSPORTS EN COMMUN A ABIDJAN NORD, ZONE D'ENQUETE	104
CARTE 4 : IDENTIFICATION DES POINTS NOIRS DES LIGNES GBAKAS A ABIDJAN NORD ..	160
CARTE 5 : UTILISATION DU SOL : CHANGEMENTS SURVENUS ENTRE 1985-2000	173
CARTE 6 : LES PROJETS D'AMENAGEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS (2000-2005)...	177

SIGLES ET ABREVIATIONS

AFD	Agence Française de développement
AGETU	Agence des transports urbains
BNETD	Bureau national d'Étude Technique et de Développement
CODATU	Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains
INRETS	Institut National de Recherche sur les transports et leur sécurité
ISTED	Institut des sciences et des techniques pour l'environnement et le développement
OSER	Office de Sécurité Routière
PAST	Programme d'ajustement sectoriel des transports
RVI	Renault véhicules industriels
SITRARAIL	Société Internationale de transport par rail
SITRASS	Solidarité Internationale sur les transports et la recherche en Afrique Subsaharienne
SOCAPRIM	Société concessionnaire du pont Riviera Marcory
SOTRA	Société de Transport Abidjanaise
UEMOA	Union Economique Monétaire Ouest Africaine

REMERCIEMENTS

Une recherche d'une telle envergure demande sûrement beaucoup de passion pour la découverte, de patience et surtout de persévérance. Au cours de cette pénible et stimulante entreprise, on est parfois pris dans l'engrenage de l'angoisse, voire du désespoir de l'insuccès. Les tribulations quotidiennes et surtout existentielles deviennent des épreuves qui jonchent le parcours de la recherche. Partagé entre les problèmes d'ordre existentiel et ceux liés à l'accomplissement de l'entreprise de recherche, on a souvent envie de tout laisser tomber. Toutefois, grâce au soutien des uns et des autres, aux conseils éclairés des amis, des collègues et surtout du directeur de recherche, on parvint à traverser tous les obstacles et à mener à terme le projet.

Au terme d'une telle entreprise de longs efforts, on ne peut s'empêcher de manifester une vive et entière gratitude envers tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué et participé d'une manière ou d'une autre à la réalisation de ce projet.

Je remercie d'une façon toute spéciale, le Dr Michel Boisvert qui a su manifester sa foi en moi et au projet de recherche, cela, bien que connaissant les tenants et les aboutissements d'une telle étude et les exigences qu'elle comportait. Merci de ses conseils, sa disponibilité, sa patience et sa compréhension.

Mes remerciements vont également aux professeurs Jacques Fisette, Jean McNeil et Édith Mukakayumba. Leurs judicieux conseils m'ont été d'un grand apport. Je n'oublie pas les membres de mon jury, Mme Blary, Messieurs Verna et Bodson qui en dernier recours ont donné un ton plus consistant et rayonnant à ma thèse.

Je tiens également à témoigner ma reconnaissance à l'ACDI (Agence canadienne de Développement International), pour m'avoir accordé une bourse d'étude et le BNETD (Bureau National d'Étude Technique et de Développement en Côte d'Ivoire) pour avoir mis à ma disposition ses agents en vue de mener à bien les enquêtes sur le terrain. Au sein de cette équipe du BNETD, j'y ai découvert des gens

d'une richesse d'esprit. Ma collaboration avec ces derniers m'a considérablement aidée dans l'agencement de ma problématique et dans l'analyse de mes données.

Je ne pourrais passer sous silence le soutien sincère et très appréciable de mes nombreux amis et proches au sein de la faculté de l'aménagement et autre sphère : Véronique ma sœur, Paula, Claude, Denis, Dao, Marie Madeleine Farma, Anaise Tanon, M. et Mme Adico.

Et enfin, je n'oublie pas ma famille, notamment mes frères et sœurs, ma mère Hélène, mes enfants, Marie Geneviève et Marie Emmanuelle et mon époux Constant, qui m'ont encouragée à persévérer. A cet effet, mon remerciement va spécialement à mon époux BOKA Constant, pour son soutien, son intérêt, et surtout sa confiance totale à mon égard durant toute cette entreprise.

Je conserve par ailleurs, un heureux souvenir de ces années qui m'ont permis d'acquérir davantage de connaissance, de méthode, de confiance, de latitude et d'objectivité.

AVANT PROPOS

Même si les études sur la mobilité urbaine et sur les politiques de transport collectif urbain en Afrique Subsaharienne sont peu nombreuses, nous avons observé qu'il est encore plus rare que les travaux de recherche menés donnent la priorité, voire, une place de choix aux opinions personnelles des artisans chauffeurs et à leur outil de travail. Il en est de même pour leurs comportements peu recommandables au volant. Et pourtant, malgré cet handicap, ils sont comptés aujourd'hui comme des acteurs importants dans les services de transport urbain, de par leurs activités, et contribuent à l'économie urbaine africaine.

Aussi, c'est vers la recherche d'un consensus de satisfaction de l'enjeu de sécurité du transport artisanal, que l'on est appelé à entendre les artisans chauffeurs eux-mêmes, leurs clients quotidiens et les autorités administratives et politiques. C'est dans cette perspective que cette recherche est construite. Elle part des réflexions des planificateurs, des gestionnaires, des chercheurs et experts dans la politique de transport collectif urbain des pays en développement et des faits réels environnant le problème de l'insécurité dans le transport artisanal. Sa problématique conduit ainsi à une approche de recherche appliquée suivant un processus traditionnel entraînant le choix d'un cadre théorique, l'élaboration d'hypothèses, les choix méthodologiques qui en découlent, suivis par l'analyse des résultats et leur interprétation, menant bien entendu, à des recommandations en vue d'une perspective de changement.

Le développement du cadre théorique contribue à mieux saisir l'intérêt du phénomène du transport artisanal dans l'ensemble du secteur de transport collectif urbain des pays en développement. À ce niveau, il est apparu qu'aucune forme de transport collectif, ni le transport artisanal, malgré ses énormes externalités négatives, néanmoins loin de celles du secteur informel, ni l'entreprise publique de transport, malgré ses traits conventionnels à l'occidental, ne semble suffisamment efficace à elle seule, pour répondre à l'ensemble des besoins des populations urbaines des pays en développement. Comme l'a si bien développé Godard, il est admis que c'est vers la recherche de leur articulation et leur complémentarité que l'action des pouvoirs publics

doit être orientée afin que le problème de l'insécurité que connaît le transport artisanal, dont l'influence ne cesse de croître, soit pris en compte efficacement. Par ailleurs, c'est à partir des comportements peu recommandables des artisans chauffeurs au volant dénoncés par les usagers et même les autorités publiques que l'on est parvenu grâce à l'appui de la matrice de Haddon, à identifier les principaux facteurs générateurs des comportements déviants de ces chauffeurs.

La partie empirique de cette recherche se consacre au cas de la ville d'Abidjan, terrain d'enquête répondant aux critères de l'objectif prioritaire, celui d'obtenir un comportement sûr des artisans chauffeurs au volant. Les choix méthodologiques ont vu émerger l'apport efficace de la technique de l'observation participante, et aussi des entretiens semi-directifs qui ont contribué à la vérification des hypothèses formulées.

Par ailleurs, pour le traitement des facteurs générateurs des comportements déviants des chauffeurs, c'est par les scénarios, tendanciel et contrasté, que l'on est parvenu à mettre en place des recommandations de mesures structurelles et correctrices susceptibles de créer un comportement plus sûr des artisans chauffeurs au volant.

Dans son ensemble, la recherche met en évidence les conditions de sécurité que doivent remplir les artisans chauffeurs et leur outil de travail, s'ils veulent efficacement faire face à la concurrence avec les entreprises publiques et privées de transport sur le terrain, augmenter leur part de marché, répondre aux exigences de satisfaction des usagers, et avoir une crédibilité auprès des pouvoirs publics, notamment l'agence régulatrice de transport.

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

L'Afrique subsaharienne¹ a connu une très forte urbanisation, particulièrement au cours du dernier quart de siècle. D'après les estimations officielles des Nations Unies (Banque Mondiale :1998), la population de cette partie du monde devrait croître de 165 millions d'habitants en 1990 à 300 millions en l'an 2005, soit une croissance de 58%. Pour ce qui est de la part de la population urbaine, elle passera selon les mêmes sources et pour la même période de 35% à 42%. Cette forte croissance urbaine a bénéficié beaucoup plus aux villes capitales, entraînant dans de nombreux cas un déséquilibre avec les villes secondaires d'une taille bien plus réduite, phénomène qualifié de macrocéphalie. Selon les cas, c'est la dynamique économique, comme on l'observe pour les villes portuaires d'Afrique de l'Ouest, ou la concentration du pouvoir politique et de l'administration qui est à l'origine de ce phénomène, ou les deux. Cette macrocéphalie ou domination primatale a fait en sorte que les systèmes de transport collectif organisés sous la forme d'entreprise sous tutelle publiques se retrouvent presque exclusivement dans ces villes capitales d'Afrique.

L'explication classique d'une urbanisation alimentée par les migrations rurales tend à s'atténuer dans quelques cas, mais demeure importante pour de nombreuses villes tandis que la croissance démographique naturelle reste forte en milieu urbain, contribuant pour plus de la moitié aux gains de population : forte fécondité et moindre mortalité qu'en milieu rural (Banque Mondiale :1998). Il en résulte des pyramides par âge où domine le poids des jeunes. Dans la plupart des cas, on estime que la proportion des jeunes de moins de quinze ans représente entre 40 et 50% de la population urbaine; ce qui ne manque pas d'entraîner des répercussions spécifiques sur les systèmes de transport. Il faut assurer la mobilité de ces jeunes pour qu'ils accèdent aux établissements scolaires dont la localisation n'est pas toujours bien répartie dans l'espace urbain.

¹ L'Afrique subsaharienne regroupe les 47 pays d'Afrique situés au sud du Sahara y compris l'Afrique du Sud et Madagascar.

On peut penser en outre que les situations actuelles de conflits et de guerres sur le continent africain risquent d'accentuer les mouvements migratoires vers les villes qui jouent un rôle de refuge relatif. Le processus d'urbanisation risque d'en être renforcé, sans que les infrastructures d'accueil puissent être développées à temps. Bien sûr, d'autres facteurs régulateurs peuvent venir freiner cette explosion des villes, ne serait-ce que les manifestations d'une crise grandissante. Toutefois, il serait illusoire de compter sur une sorte de régulation naturelle.

Le développement de l'urbanisation est fortement consommateur d'espace dans la mesure où les densités d'occupation du sol sont faibles, avec un habitat résolument «horizontal» reposant sur l'acquisition d'une parcelle et la construction progressive de l'habitation. Si l'on ne retrouve pas d'aussi faibles densités dans la plupart des villes africaines, le phénomène d'urbanisation diffuse dans les zones périphériques est une constante. On sait que l'urbanisation périphérique dans des quartiers très mal équipés rend les zones peu accessibles en moyens de transport. L'absence de réseaux de voirie ou la disponibilité de simples pistes interdisent toute desserte par les autobus des entreprises publiques. Ces zones se prêtent ainsi davantage aux activités des transports dits «artisanaux». Ces derniers rendent des services très importants à la périphérie. Ils desservent des zones d'urbanisation récente ou spontanée où vivent les populations souvent les plus pauvres qui ont un besoin absolu et exclusif de transport.

Bref, la majorité de la population de la plupart des villes en développement, évoluant dans un contexte d'urbanisation rapide engendrée à la fois par les migrations provenant des régions rurales et la forte croissance naturelle en milieu urbain, connaît des difficultés profondes en matière de mobilité dans leurs déplacements quotidiens (Godard et Teurnier, 1992).

À ce sujet, Merlin (1991) rappelle qu'avec le taux de motorisation beaucoup plus faible en ces lieux, la très grande majorité de la population appartient aux deux dernières catégories parmi les quatre types distincts de mobilité des personnes qu'il a lui-même déterminés à partir du critère discriminant axé sur la disponibilité d'une automobile: 1) les personnes possédant une automobile et qui s'en servent pour tous leurs

déplacements, et ne recourront donc pas aux transports en commun; 2) les personnes appartenant à un ménage motorisé, mais qui n'ont pas l'usage quotidien du véhicule, (captifs potentiels des transports en commun) ; 3) les personnes qui appartiennent à un ménage non-motorisé, mais qui résident en un lieu desservi par les transports en commun, («captifs» absolus des transports en commun); 4) les personnes qui appartiennent à un ménage non motorisé et mais qui résident en un lieu non ou très mal desservi par les transports en commun (les exclus du système de transport) (1991 : 283-284).

Le Tableau 1 présente les quatre types distincts de personnes identifiés par Merlin. Nous y avons aussi suggéré l'importance de chaque type d'abord dans les villes développées, puis dans les villes en développement. Nous précisons que le système de transport ici évoqué correspond au réseau de transport collectif public et qu'il exclut les initiatives assimilables au transport de type «artisanal».

Tableau 1 : La typologie des modalités de déplacement dans les villes

Types/identification	Disponibilité d'une auto dans le ménage	Disponibilité de service de transport public	Villes des pays développés	Villes des pays en développement
1) personne disposant d'une automobile Non recours au transport en commun	oui	Oui/non	+++	+
2) captifs potentiels du transport en commun	oui	Oui	++	++
3) captifs absolus du transport en commun	non	Oui	++	+++
4) exclus du système de transport	non	Non	+	+++

+++ très important; ++ important; + faible

Source : Adapté de Merlin, In « Géographie, économie et planification », 1991, pp 283-284

En résumé, la lecture qu'on fait de ce tableau ci-dessus est que la grande majorité de la population dans les villes en développement sont des «captifs absolus» ou des «exclus» du système de transport. Un tel constat pose la problématique de l'adéquation ou de l'inadéquation du système de transport. Quel type de transport pour ces deux catégories identifiées ? Il urge de penser un système de transport qui accorderait davantage d'importance aux transports collectifs. Dans un contexte de crise économique aiguë, sur fond de pauvreté, où l'on souligne la faiblesse des ressources, en termes financiers, en main d'œuvre qualifiée et en capacité institutionnelle de gestion, la mise en place de modalités de transport de type «artisanal» comblerait sans aucun doute les lacunes.

Dans les villes en développement, les transports collectifs sont dans de nombreux cas, le mode de transport majoritaire. Mais au sein de ces transports collectifs, le clivage entre les entreprises d'autobus, dont le rôle va en déclinant et le secteur dit «artisanal» des minibus et taxis collectifs qui a accru son influence, est souvent mis en

évidence, notamment dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne (Godard, 1995 : 4, Banque Mondiale : 2000 :14). Les transports dits «artisansaux» tendent à se substituer à l'autobus. De nombreuses qualités leur sont attribuées. D'après Merlin (1991)

Leur capacité totale dépasse souvent celle des transports publics. Ils sont beaucoup plus économes en espace, parfois autant que l'autobus. Leur prix de revient est comparable à celui de ces derniers. Leur souplesse (itinéraires, volume de service à assurer), la faiblesse de l'investissement (par des particuliers), leur utilisation intense, et le nombre d'emplois qu'ils créent (souvent plusieurs se relaient sur le même véhicule) et une vitesse supérieure à celle des autobus sont des avantages appréciables (p. 95).

Avec toutes ces attributions qualitatives que nous analyserons davantage dans le chapitre trois, le transport dit «artisanal» offre un potentiel énorme. Toutefois, en dépit de ces avantages, il présente des limites qui le caractérisent spécifiquement, notamment le problème de l'insécurité qui apparaît comme l'inconvénient majeur du secteur. Malgré la pertinence d'un tel sujet, rares sont les études qui l'ont abordée dans le cadre général de l'aménagement. Quelques études ont essayé de cerner d'une façon panoramique les problèmes liés au transport collectif des pays en développement. En effet, dans le domaine de l'aménagement, les investigations portant sur les transports collectifs et les problèmes inhérents à l'insécurité ne touchent pas spécifiquement l'espace urbain en développement, encore moins le transport artisanal et ses principaux acteurs artisans. Notre étude qui a pour objet l'insécurité dans le transport artisanal et le nouveau rôle des autorités publiques dans la planification des transports collectifs, notamment le transport artisanal « gbaka » à Abidjan, tente de combler cette lacune. Par ailleurs, elle envisage de contribuer au processus global de réflexion sur les problèmes portant sur l'aménagement dans les pays en développement.

Selon le document de travail (SSATP) réalisé par le réseau (SITRASS) pour la Banque Mondiale (2000), sous la direction de Adoléhoumé Amakoé, des jugements défavorables sont portés de façon générale sur le transport dit «artisanal». L'on dénonce d'abord les problèmes de congestion routière et de pollution liés à la prolifération de véhicules encombrant davantage les chaussées dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne. En effet, ces véhicules s'arrêtent pour charger et décharger les usagers de

façon anarchique en pleine voie et à tout moment, et cette anarchie laisse supposer un manque d'organisation flagrant régnant dans l'exploitation de ce type de transport. En outre, selon Adoléhoumé (2000), le transport dit «artisanal» ne répond pas toujours aux normes de sécurité. Certains véhicules sont très souvent dans un état vétuste en ce sens qu'ils sont mal entretenus et manquent constamment de pièces de rechange. Cette réalité varie d'une ville à une autre. Par conséquent, on comprend l'implication des « artisans chauffeurs » dans de nombreux accidents.

De toutes les interrogations relatives aux problèmes qu'engendre le transport dit «artisanal» et qui s'appliquent à toutes les villes en développement, particulièrement celles d'Afrique subsaharienne², nous mettrons essentiellement l'accent sur le dernier élément, à savoir «l'insécurité» des véhicules dits «artisans», sujet de préoccupation très actuel pour les autorités politiques, les transporteurs, les usagers et les experts en aménagement. Selon Muhrad (1998), si dans les villes des pays industrialisés, les transports collectifs sont de loin le mode de déplacement routier le plus sûr, dans les villes en développement, c'est le scénario contraire. Dans ces villes, la sécurité des transports collectifs, notamment les minibus de transport artisanal, laisse généralement à désirer, aussi bien pour les passagers que pour les autres usagers extérieurs (p.324).

Dans ces circonstances, il est indispensable de cerner tous les éléments de l'enjeu de la sécurité, en vue d'orienter certaines mesures intégrant de manière harmonieuse les réalités socio-culturelles et économiques aux impératifs plus larges d'une politique de transport collectif urbain dans les villes en développement. Ces mesures viseront entre autres à obtenir un comportement plus sûr des artisans chauffeurs au volant, notamment les instructions visant des règles de sécurité. Car, même s'il est loin de constituer une solution en soi, le transport dit «artisanal» est plus que jamais indispensable. Plutôt que d'y voir un substitut au transport collectif public, le transport dit «artisanal» vu en

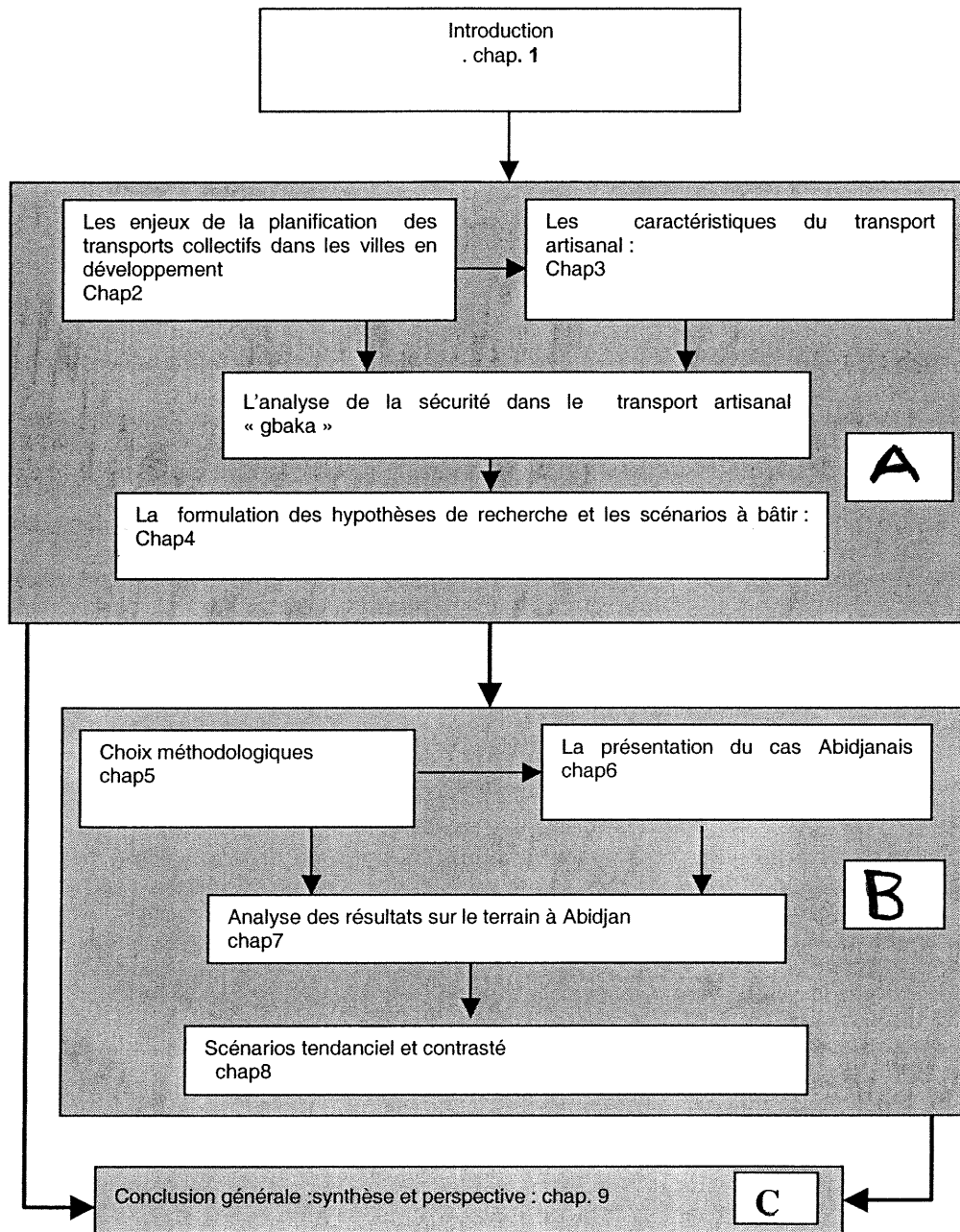
² Les villes d'Afrique subsaharienne dont il est question ici, sont les grandes villes capitales des huit pays d'Afrique rassemblés en UEMOA (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo), certains pays d'Afrique centrale : Congo Kinshasa, Congo Brazza, Cameroun, Gabon et quelques pays d'Afrique anglophone tels : Nigeria, Kenya et Ghana...

complémentarité constituerait aujourd'hui, un des moyens de faire face au déficit d'offre, comme le suggère Godard (1994 :74). Comment aborder cette étude axée principalement sur l'insécurité du transport artisanal ? Nous tenterons de répondre à cette question à travers la structure de la démarche que nous exposons ci-dessous.

La structure de la démarche

La démarche de cette étude de recherche appliquée, suit le processus traditionnel de recherche basée essentiellement sur une problématique entraînant le choix d'un cadre théorique, puis l'élaboration d'hypothèses. Les choix méthodologiques qui en découlent, se succèdent, suivis par l'analyse des résultats et leur interprétation menant à des recommandations en vue d'une perspective de changement et à l'identification de nouvelles avenues de recherche. La figure 1 ci-dessous, présente de façon schématique la structure de la démarche de la recherche que nous entendons suivre.

Figure 1 : La structure de la démarche de la recherche



Légende :

A : Cadre théorique(revue de littérature)

B : Cadre pratique(applications)

C : Conclusion Générale

Le sujet est surtout construit à partir des réflexions que nous livrent les planificateurs, gestionnaires et chercheurs sur certains enjeux auxquels est constamment confronté le transport collectif en milieu urbain dans les villes en développement. Comme nous le mentionnons ci-dessus, nous retiendrons un de ces enjeux, notamment celui de la sécurité du transport dit «artisanal» comme question centrale. A cet effet, nous traiterons principalement les dysfonctionnements relatifs à l'insécurité routière du secteur artisanal de transport. Au cœur de ces dysfonctionnements nous identifierons les principaux facteurs de l'insécurité de ce secteur, où émergera le facteur dominant. Ensuite, de ce facteur prédominant, jailliront les facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant. Dans le cadre des actions à entreprendre par les autorités publiques, sous l'égide d'une agence régulatrice de transport, nous insisterons sur l'implication effective des artisans chauffeurs dans la mise en place et dans l'application des mesures correctrices. Cet état de fait conscientisera ces derniers à une plus grande responsabilité et engendrera sans aucun doute un comportement plus sûr au volant, capable de ralentir la fréquence des accidents. Nous porterons également un second regard sur l'évolution de ce mode de transport dit «artisanal» par rapport aux autres modes de transport collectif dont principalement les entreprises publiques d'autobus.

En résumé, la compréhension de ces enjeux entourant le transport dit «artisanal» fera l'objet d'une première partie à caractère théorique : Au chapitre 2, nous appréhenderons les enjeux actuels de la planification des transports collectifs dans les villes en développement, notamment celles des grandes villes d'Afrique Subsaharienne. Ces dernières ont en commun la non atteinte de l'objectif de création d'un réseau efficace de transports collectifs, facteur probable de l'isolement du transport dit «artisanal» dans la politique de transport des autorités publiques. Cet isolement du secteur a mis en évidence la politique du « laissez-faire » appliquée par ces dernières et a entraîné de nombreux handicaps, dont notamment le problème de l'insécurité où sont dénoncés les comportements aberrants des artisans chauffeurs au volant, inconvénient majeur qui mine le secteur. Cependant, compte tenu de la typologie actuelle des modalités de déplacement dans les villes en développement, il est indispensable pour les

autorités publiques de faire une place importante à ce secteur, afin que soient pris en compte les désavantages qui jalonnent son parcours en vue d'un traitement plus efficace. Au chapitre 3, nous dissociérons le secteur dit «artisanal» du secteur dit «informel», afin d'aboutir aux caractéristiques propres et spécifiques du transport dit «artisanal» et lui donner sa place dans la planification des transports collectifs dans les villes en développement. Enfin, au chapitre 4, nous cernerons les dysfonctionnements relatifs à l'insécurité routière en faisant émerger les principaux facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant, et principalement celui qui semble prépondérant. À cet effet, nous présenterons les hypothèses à vérifier, puis les scénarios à bâtir. Une des hypothèses est en effet axée sur l'importance qu'il faille porter aux facteurs générateurs des comportements déviants des chauffeurs au volant, où les modalités de rémunération des artisans chauffeurs, semblent être le facteur prépondérant générateur de risque d'accidents chez ces derniers, à cause des longues heures de conduite entraînant la fatigue et le stress au volant. L'autre hypothèse est quant à elle orientée sur la nette différence que l'on fait en matière des mesures de contrôle routier qui s'exercent par les forces de l'ordre entre le transport artisanal et le transport d'entreprise publique. Cette différence met en évidence la nature des relations qu'entretiennent les autorités publiques représentées sur le terrain par les forces de l'ordre avec les différents opérateurs (les opérateurs d'autobus publics et ceux du transport dit «artisanal») et qui pourrait aussi contribuer à augmenter la fréquence d'accidents chez les artisans chauffeurs.

Enfin, la partie empirique comprendra les chapitres 5, 6, 7 et 8 qui s'attarderont à une étude de cas, soit la ville d'Abidjan. Le chapitre 5 présentera les choix méthodologiques, notamment les méthodes de cueillette de données en particulier la technique d'observation participante, ainsi que la méthode des entretiens semi-directifs. Nous préciserons aussi le type de tests statistiques que nous comptons réaliser. Le chapitre 6 présentera le cas abidjanais où seront exposés les principaux éléments comme : la structure morphologique de l'espace abidjanais, l'offre de transport collectif urbain, notamment le transport artisanal «gbaka», ses différents opérateurs, leurs conditions de travail, et leurs capacités d'initiatives sur le terrain, notamment à travers

les corporations syndicales en place. Enfin, le problème de l'insécurité où sont impliqués les «gbakas» y sera décrit, justifiant le choix de la ville d'Abidjan comme terrain d'enquête. Le chapitre 7 exposera les observations sur le terrain. L'analyse de ces résultats permettra de vérifier nos hypothèses. Le chapitre 8 exposera une perspective d'avenir construite essentiellement autour de deux scénarios, d'une part les grandes tendances (scénario tendanciel) et d'autre part les actions à entreprendre (scénario contrasté) pour atteindre l'objectif prioritaire d'un comportement plus sûr des artisans chauffeurs au volant. En définitive, nous montrerons en conclusion, comment cette étude de cas peut être un apport à la recherche sur d'autres terrains de villes en développement, en particulier les grandes villes d'Afrique subsaharienne qui présentent des caractéristiques similaires à la ville d'Abidjan.

CHAPITRE 2. PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE DES ENJEUX DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Dans les villes des pays développés, une des préoccupations du planificateur est de favoriser une utilisation harmonieuse des principaux moyens de transport, en essayant de faire contre poids à l'usage croissant de l'automobile personnelle par des politiques favorisant les transports collectifs. Quant aux villes des pays en développement, notamment celles des pays d'Afrique subsaharienne, le défi à relever est encore plus grand. La place de l'automobile face aux transports collectifs reste encore largement à définir en ce que les taux de motorisation sont relativement faibles. Par ailleurs, les transports non motorisés constituent une partie intégrante du système de transport. En matière de transports collectifs, les choix techniques, économiques, institutionnels demeurent largement ouverts.

Dans le cadre de cette recherche, nous nous limiterons au cas des transports collectifs urbains dans les pays en développement, plus particulièrement ceux des pays d'Afrique subsaharienne. Nous examinerons de façon précise les formes de transport qui coexistent, les problèmes que chacune d'elles génère. Nous analyserons particulièrement la forme dite «artisanale», forme encore mal appréciée et admise de tous. Une attention particulière sera portée aux enjeux de la planification de ces transports où se lisent les responsabilités des autorités publiques en matière d'intervention. Dans une telle perspective, nous montrerons dans quelle mesure ces interventions influent sur les fondements de l'insécurité qui se développe dans le secteur de transport dit «artisanal» et nous démontrerons l'incapacité actuelle des pouvoirs publics à gérer efficacement les problèmes générés par ce secteur.

2.1. Les formes de transports collectifs urbains

Trois formes de transport collectif coexistent actuellement dans le système de transports urbains dans les pays en développement. Ce sont les transports ferrés souterrains, les entreprises publiques d'autobus et les transports dits «artisanaux».

2.1.1 Les limites des transports en site propre

Admis et utilisés massivement dans les pays développés, les transports en site propre (métro, train urbain et tramway) présentent de nombreux avantages. Indépendamment de leur rapidité, du confort et de la sécurité qu'ils offrent, ils ont l'avantage d'être économiques du point de vue énergétique et spatial. En effet, lorsqu'ils sont utilisés à pleine capacité, ils favorisent une économie substantielle d'énergie³. Les transports ferroviaires sont également économiques du point de vue de la gestion spatiale en ce qu'ils occupent peu d'espace. Par ailleurs, la construction du métro a pour intérêt d'influer considérablement sur la morphologie de la ville en favorisant des densités élevées, surtout autour des stations.

Toutefois, en dépit de tous ces avantages, ces types de transport présentent de nombreux problèmes limitant du coup leur acquisition par les pays en développement. Par exemple, le coût très élevé en capital du métro est hors de portée de la plupart des villes en développement, notamment celles des pays d'Afrique subsaharienne. Seules quelques très grandes agglomérations de pays ayant des ressources importantes et engagées dans la voie du développement peuvent ou ont pu envisager de se doter d'un métro. Au cours de ces vingt dernières années, précisent Teurnier et Domenach (1998), 45 nouveaux réseaux de métro ont été construits dans le monde, dont 11 dans les grandes villes des pays en développement : Caracas, Rio de Janeiro, Santiago du Chili, Sao Paulo, Calcutta, Hong Kong, Pusan, Séoul, Singapour, Tianjin, le Caire. Cependant, dans ces dernières villes citées, cet investissement lourd pose un double problème

³ Il faut noter cependant qu'il est rare d'utiliser ces transports à pleine capacité. On note une sous-utilisation durant les heures creuses.

d'effort financier et de perte de devises. Le métro est une technologie importée⁴. Le coût élevé lié à sa construction ne favorise pas l'extension de réseaux très denses. De plus, la construction d'un réseau de métro nécessite absolument un réseau complémentaire de transport en commun de surface. Le tracé du métro ou du chemin de fer suburbain joue un rôle d'entraînement pour l'urbanisation. Mais la rigidité de ce tracé permet difficilement une adaptation aux besoins. Dans ces circonstances, le métro ne serait approprié que dans les grandes métropoles, là où les flux de transport impliquent le recours à un transport de grande capacité. Enfin, et cela est très important dans les pays en développement, son coût de fonctionnement, même sans l'amortissement du capital, est très élevé et en interdit l'accès quotidien aux couches les plus défavorisées de la population. Il nécessite d'importantes aides pour leur construction et de fortes subventions pour leur fonctionnement. Toutes ces exigences expliquent pourquoi jusqu'à présent, aucun pays d'Afrique subsaharienne n'a pu se doter d'un tel réseau de transport. Dans ces pays, ces projets d'investissement «lourds» comme le métro se heurtent au hiatus entre leur coût financier et les ressources mobilisables des pays et supposent que leur réalisation soit financée en partie par l'aide internationale. Cela ne sera possible que lorsque le caractère prioritaire de ces projets émergera. Ils se heurtent également à des problèmes institutionnels qui menacent le bon usage de tels investissements.

Hormis ces situations exceptionnelles, ce sont plutôt des rentabilisations et aménagements de lignes ferrées suburbaines qui sont le plus souvent possibles dans les villes les plus importantes d'Afrique subsaharienne. On en voit dans les villes comme Abidjan, Nairobi, Dakar, Kinshasa etc. Dans ces grandes villes d'Afrique subsaharienne, l'essentiel du système de transport repose actuellement sur les transports de surface comme les entreprises d'autobus et les transports dits «artisanaux» que nous présentons brièvement.

⁴ Il faut aussi préciser qu'une politique basée sur l'emploi de l'automobile est aussi coûteuse en devises pour la majorité des PED, notamment les pays d'Afrique subsahariens non producteurs d'automobiles.

2.1.2 L'adaptation de l'entreprise d'autobus

Dans les grandes métropoles des pays en développement, notamment les grandes villes d'Afrique subsaharienne, l'autobus constitue le véhicule de transport en commun le plus utilisé. Le tableau 2 nous présente quelques-unes.

Tableau 2 : Les entreprises d'autobus en Afrique Subsaharienne

Villes	Entreprises	Statuts
Abidjan	SOTRA	Mixte
Banjul	GPTC	Public
Accra	OSA	Public
Conakry	SOGETRA	Public
Lagos	LSTC	Public
Douala	SOTUC	Mixte
Yaoundé	SOTUC	Mixte
Pointe Noire	STPN	Mixte
Luanda	ETP	Public
Bujumbura	OTRABU	Public
AdisAbeba	PTC	Public
Nairobi	KBS	Mixte
Blantyre	UTM	Mixte
Kigali	ONATRACOM	Public
DaresSalam	UDA	Public
Hararé	ZUPCO	Public
Dakar	SOTRAC	Mixte

Source : UNTACDA II, étude de cas INRETS (1985), citée par Godard et Teurnier (1992, p.52).

L'autobus présente l'avantage d'une souplesse beaucoup plus grande et d'un investissement beaucoup plus réduit en capital (l'infrastructure existe déjà) par rapport aux transports en site propre, notamment le métro exposé ci-dessus. Malgré cette utilité actuelle, rappelle Merlin (1991), l'autobus est limité dans sa capacité (40 à 100 places selon les modèles) et dans sa vitesse commerciale (qui dépasse rarement 15 à 20 km/h dans les zones denses). Dans les conditions courantes d'exploitation, c'est à dire avec des autobus standards et sans priorité de circulation, comme on en trouve dans la plupart des villes d'Afrique subsaharienne, la capacité d'une ligne d'autobus n'excède pas quelques milliers de voyageurs par sens et par heure sur le tronçon le plus chargé. Cependant, l'efficacité de l'autobus est directement conditionnée par les mesures prises

en vue de limiter la congestion de la voirie par la circulation automobile. Le coût en capital pour doter les villes des pays en développement du parc d'autobus nécessaire à leurs besoins est modeste. Par exemple, précise Merlin (1991), un autobus pour 1 000 habitants (actuellement 1 pour 2 000 en moyenne) représenterait quelques 200 000 autobus supplémentaires pour les quelques 400 millions de personnes vivant dans des villes de plus 500 000 habitants de ces pays. Le coût serait de 160 milliards de francs (sur une base de 88 000 F par autobus). Ils pourraient même transporter environ 200 millions de passagers, c'est à dire assurer 0,5 déplacement par jour et par habitant dans ces villes en développement, soit environ la moitié motorisée.

Cependant, les problèmes que pose l'autobus sont perçus surtout au plan de l'efficacité. Ceci demande d'énormes aménagements en terme d'intégration physique. Ces contraintes liées à l'autobus et à la demande croissante des usagers ont favorisé l'émergence d'un type de transport appelé communément « artisanal » qui évolue parallèlement aux entreprises d'autobus.

2.1.3 Les possibilités des transports dits «artisansaux»

Les transports dits «artisansaux» qui feront l'objet d'étude plus approfondie dans notre prochain chapitre, offrent une solution intermédiaire entre l'automobile et l'autobus dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne. Sur le plan de la capacité, les exemples que nous présenterons plus tard des grandes villes d'Afrique subsaharienne où des flottes importantes de ces véhicules fonctionnent, montrent qu'ils peuvent assurer une part importante du trafic urbain, voire à la limite se substituer presque complètement à l'automobile ou l'autobus. Sur le plan de la consommation d'espace, malgré leurs arrêts fréquents, ces véhicules dits «artisansaux» sont quatre fois moins encombrants par personne transportée que l'automobile mais trois fois plus que les autobus. Cependant, comme nous le montrerons plus loin, relativement aux interventions des autorités publiques, ces véhicules dits «artisansaux» ne sont pas encouragés dans les zones centrales en raison de leur encombrement supérieur à celui de l'autobus pour un service comparable. Par contre, ils rendent des services très importants à la périphérie en desservant des zones d'urbanisation récentes ou spontanées, fonction que les réseaux

réguliers d'autobus répugnent à assurer. Ils présentent ainsi des avantages importants telles : une relative souplesse quant au volume de services à offrir et aux itinéraires à desservir; la faiblesse de l'investissement généralement assuré par des particuliers; la facilité de l'entretien par l'exploitant lui-même; la création d'emplois directe ou indirecte.

Cependant, tout comme les autres types de transport, les transports dits artisanaux possèdent leur lot de problèmes et d'inconvénients. D'abord, ces véhicules ont l'inconvénient de constituer une concurrence déloyale pour les autobus, dans la mesure où ils ne subissent pas de contraintes semblables et ne respectent pas les mêmes obligations (itinéraires, horaires). Ensuite, ils obstruent constamment la circulation par les encombrements liés à leurs arrêts répétés⁵ et surtout intempestifs. Enfin, ces véhicules dits «artisanaux» posent d'énormes problèmes de sécurité et de contrôle pour les autorités publiques. Ces derniers points d'inconvénients que connaissent ces véhicules nous donnent l'opportunité d'analyser les fondements profonds des problèmes de sécurité et de contrôle des autorités publiques vis à vis de ces véhicules. Ces fondements s'inscrivent en effet au cœur des enjeux de la planification des transports en général auxquels font face les autorités publiques en place.

2.2. Les enjeux de la planification

Selon un rapport récent de la Banque Mondiale (2000), les pays d'Afrique subsaharienne sont aujourd'hui confrontés à des enjeux majeurs relatifs au secteur de transport : d'une part, transporter les marchandises à des coûts moins élevés que ceux qui sont actuellement pratiqués et d'autre part, offrir à la population sans cesse croissante des villes, des moyens de transports adaptés. Mais comme nous l'avons examiné précédemment, ce dernier point ne semble pas fonctionner de façon adéquate. Ni l'entreprise d'autobus, ni le transport dit «artisanal» dans les villes d'Afrique

⁵ Mais, sur ce plan, ils demeurent beaucoup plus efficaces que les automobiles.

subsaharienne ne semblent être maîtrisés par les autorités publiques pour instaurer un réseau efficace. Quels en sont les éléments explicatifs?

De façon générale, la planification et le contrôle des transports collectifs urbains exigent non seulement des capitaux parfois très élevés, mais aussi et surtout des régulations particulières. Ces éléments apparaissent comme des opérations délicates, difficiles et très complexes auxquelles les autorités des pays d'Afrique subsaharienne cherchent actuellement des alternatives pour établir des programmes plus performants. Ceci nous amène à dresser brièvement la liste des causes fondamentales et les conséquences de l'échec des politiques de transport urbain en Afrique subsaharienne. Nous ferons surtout ressortir les faiblesses de ces politiques persistantes. C'est ainsi que nous examinerons la période «interventionniste» des pays d'Afrique subsaharienne, où trop longtemps, les entreprises de transport public ont bénéficié des prérogatives de l'État au détriment des transports dits «artisanaux» entraînant et renforçant les nombreux handicaps cités ci-dessus et qui rongent actuellement ce dernier secteur. Mais, même l'application du courant libéral où la tutelle de l'État est remise en cause n'a pu relever ce défi. C'est ainsi qu'un partenariat public/privé/artisanat de transport est actuellement suggéré par certains auteurs dont Godard et Teurnier (1992), une perspective qui, selon eux, tendra à mieux contrôler le transport dit «artisanal» en vue de le rendre plus efficace, et aussi plus efficient dans une perspective de durabilité. Cela atténuera certainement les nombreux handicaps qui jalonnent son parcours, et notamment le problème de l'insécurité routière.

2.2.1 Causes et Conséquences de l'échec des politiques de transport

Les causes fondamentales de l'échec des politiques de transport urbain en Afrique subsaharienne sont désormais connues. Selon Teurnier et Domenach (1998), sept raisons peuvent être évoquées : 1) ingérence du politique dans la gestion des transports; 2) refus d'intégrer le transport privé dit informel et/ou artisanal; 3) incapacité des grandes entreprises de transport (publiques ou non) à satisfaire la demande particulièrement en banlieue; 4) multiplicité des tutelles publiques sans respect des

engagements financiers de l'État; 5) absence de capacité d'expertise aussi bien chez les opérateurs que chez les pouvoirs publics; 6) individualisme des transporteurs; 7) non coopération et corruption de la police (1998 :863).

Depuis le début des années 1990, la dérégulation de fait oblige les pouvoirs publics à repenser la politique des transports dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne. Dans cette quête de renouvellement de pensée, il faut composer avec les «invariants» des contextes nationaux et locaux. Les causes de l'échec citées ci-dessus perdurent actuellement et agissent toujours comme des freins, voire des obstacles à la mise en place d'une organisation rationnelle des transports collectifs urbains dans les pays d'Afrique subsaharienne. À ce sujet, en aucun moment nos deux auteurs ne signalent l'évolution actuelle de ces différentes raisons évoquées, à quel niveau l'une ou l'autre se situe? Certaines raisons évoquées sont-elles actuellement contrôlées ou pas? Ou encore, ces raisons suscitent-elles auprès des autorités publiques une réaction quelconque d'intervention? Manifestement, ces différentes causes semblent apparentes, elles affectent vraisemblablement les deux premiers objectifs du transport que sont la mobilité des personnes et l'accessibilité des zones urbaines des pays en développement, notamment ceux d'Afrique subsaharienne. Selon Andan, Faivre D'Arcier et Raux (1994), la «mobilité» correspond à l'ensemble des déplacements qu'effectue l'individu pour accomplir les actes de sa vie quotidienne (travail, achats, loisirs...), compte tenu de ses préférences et opportunités (p.249). Tandis que Huriot et Perreur (1994) entendent par «accessibilité» d'un objet, la plus ou moins grande facilité avec laquelle on peut atteindre cet objet : cet objet peut être un lieu, un bien, un service ou tout autre attribut spatialement repartit (p.54). À quel niveau se situent les pays en développement par rapport à ces indicateurs de performance du système de transport?

D'après Gakenheimer (1999), par comparaison avec les pays industrialisés, les pays en développement ont un niveau de mobilité et un niveau d'accessibilité très faibles. Ainsi, le temps moyen des déplacements (aller simple) va de 90 minutes à Bogota jusqu'à 107 minutes à Rio de Janeiro. De même, dans des pays comme le Mexique en Amérique Latine et le Nigeria en Afrique subsaharienne, le nombre de voitures particulières a un taux de croissance supérieur à 10% par année, ce qui

provoque des niveaux de congestion élevés, réduisant ainsi la mobilité en automobile et en transport en commun. Face à un tel constat, les pays en développement présentent un contexte très différent au niveau du transport en comparaison aux pays développés. Gakenheimer relève à cet effet, les éléments distincts les plus importants: 1) une demande qui surpasse l'offre; 2) la participation du transport en commun compte pour approximativement 75% du total des déplacements, dont les autobus pour une grande partie; 3) la structure urbaine n'est pas compatible avec la motorisation, les routes occupent entre 10% et 15% du sol urbain, alors que dans les pays développés, elles occupent au moins 25%; 4) les usages du sol sont plus mixtes, ce qui permet des déplacements plus courts pour certains motifs (achats); 5) l'impact du transport sur le sol est plus accentué; 6) l'entretien des routes est inadéquat, les ressources pour l'entretien étant insuffisantes; 8) il y a d'énormes difficultés à réaliser de nouvelles infrastructures ou équipements; 9) les contraintes dans l'application de nouvelles mesures sont moindres que dans les pays industrialisés, l'innovation y étant plus facile; 10) la discipline dans la conduite est moindre, ce qui élève le nombre d'accidents; 11) les connaissances en matière de planification de transport étant souvent limitées, les autorités ont tendance à emprunter des modèles provenant des pays développés, sans les adapter correctement; 12) le manque de ressources provoque des difficultés à maintenir les subventions nécessaires pour rendre le service de transport en commun équitable (1999 :673-675).

Quelques exemples confortent la position de Gakenheimer : d'après Servant (1994), dans les grandes métropoles des pays en développement, surtout celles qui dépassent le million d'habitants, il n'est pas possible de satisfaire toutes les demandes de transport collectif. Dans le cas des échanges de savoir-faire Nord-Sud, Pradeilles, Garcia-Oriol et Tall (1992) précisent qu'il semble primordial de souligner combien les savoir-faire qui ont présidé dans les pays développés à la constitution, au développement et aux transformations (y compris les plus récentes) des systèmes de transport urbain, ont peu emprunté aux doctrines économiques ou politiques des pays en développement. Selon ces auteurs, ces savoir-faire ne s'exportent pas, seuls leurs enseignements et leurs méthodes peuvent être assimilés et ils ne sont nullement transposables par quelque ingénierie sociale.

Une des questions qui revient souvent, est de se demander, comment et pourquoi on trouve dans ces pays en développement une faible accessibilité et une faible mobilité? Cette question trouve en effet sa réponse dans le contexte dans lequel se réalise la planification du transport. Selon Gakenheimer, il y a une très faible coordination entre les politiques de transport et les autres politiques adoptées au niveau urbain. Baouni et Hadjiedj (2000) le rejoignent en précisant que dans les pays d'Afrique, notamment en Algérie, les transports urbains n'ont pas pu suivre le même rythme d'évolution que l'urbanisation marquée par une densification et une extension de l'espace bâti. Les divers plans d'urbanisme qui se sont succédés n'ont pas pu être appliqués intégralement. La planification des transports a été traitée de façon sectorielle. Ce qui aboutit à des propositions non cohérentes avec celles qui sont faites dans d'autres secteurs (habitat, emploi, grands équipements, réserves foncières). Dans ce même ordre d'idée, Gakenheimer ajoute que, si dans les pays industrialisés, l'étalement urbain accéléré est jusqu'à un certain point équilibré par la construction d'autoroutes qui permettent à la population habitant en périphérie de maintenir un certain niveau d'accessibilité, dans les pays en développement, la population qui habite en périphérie (principalement à faible revenu) n'a pas accès à des infrastructures de transport qui réduiraient les effets négatifs de l'éloignement. Le résultat est une réduction de l'accessibilité car les déplacements sont plus longs.

Par ailleurs, dans les pays d'Afrique subsaharienne, on note que la participation du secteur public dans l'offre de transport en commun est passée par deux étapes au cours des deux dernières décennies, tel qu'exposé par Mandon-Adolehoumé (1994). D'abord une phase d'État providence, que certains auteurs appellent la période de fort «interventionnisme» des États, où le secteur public devait en principe couvrir totalement les besoins de la population. Mais ceci ne s'est jamais réalisé jusqu'à la phase de dérégulation, c'est à dire l'étape du modèle libéral d'économie de marché, aujourd'hui appliqué partout dans le monde. Cette deuxième étape à son tour n'a pas tenu bon dans l'ensemble des pays d'Afrique subsaharienne. Comment cette première étape que nous

qualifions d'approche traditionnelle⁶ a pu t-elle favoriser la naissance de nombreux handicaps dont souffre le secteur artisanal de transport et qui se sont renforcés par la suite ? La section suivante tente de répondre à cette interrogation.

2.2.2 Approche traditionnelle: Période de fort «interventionnisme»

L'approche traditionnelle fait référence au rôle prépondérant que jouait l'État dans la gestion et la planification des transports collectifs des grandes villes d'Afrique subsaharienne. Jusqu'aux années quatre-vingt, l'État avait le rôle exclusif de prendre en sa possession la gestion et la planification des transports collectifs des populations. C'est ainsi que dans la majorité des grandes villes d'Afrique subsaharienne, la plupart des entreprises de transport ayant été créées à l'époque des indépendances sont devenues l'expression de l'État à travers la notion de service public urbain. Le transport dit «artisanal» qui entre temps se développait en parallèle pour assurer des déplacements de certaines catégories de population, était laissé à lui-même. Exclu et combattu par les autorités publiques, il était voué à la suppression, car on le jugeait précaire et inconfortable pour les populations. Comment s'est manifestée cette tutelle sur les entreprises d'autobus et quelles ont été ses répercussions sur les véhicules dits «artisansaux»?

2.2.2.1 La tutelle de l'État sur le secteur des entreprises de transport

Quel que soit le statut de l'entreprise, mixte ou publique, tel que présenté au tableau 2 ci-dessus, ces entreprises de transport des pays africains ont été perçues comme des éléments centraux de développement économique et de planification urbaine. Il reste que dans cet ensemble de réseaux, il faut distinguer entre les réseaux érigés en société d'économie mixte et ceux qui ont opté pour un statut public. Les premiers ont des liens de parenté très étroits, entre autres : statuts, convention et cahiers

⁶ On entend par « approche traditionnelle», une pratique fondée sur la politique interventionniste où l'État à l'époque qui va des années des indépendances (1960) jusqu'en 1980, avait en sa possession la gestion et la planification exclusive des transports collectifs urbains. cette politique a dans l'ensemble été favorable à l'entreprise de transport au détriment du transport dit «artisanal».

de charge très ressemblants, flotte d'autobus du même modèle, présence majoritaire des États dans le capital, même schéma d'organisation générale pour la gestion, l'exploitation, la maintenance, présence du groupe RVI (français : Renault Véhicules Industriels), même si l'on y compte parfois des partenaires anglais, portugais, belge et même marocain. Le groupe français RVI, présent au capital, notamment dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne francophone a assuré directement l'encadrement de ces sociétés, servant de conseillers techniques des directions locales, malgré la présence majoritaire des États en termes financiers. L'implication de ce secteur privé étranger, a naturellement contribué à promouvoir le modèle français d'entreprise de service public, et par extension, à combattre ou négliger le secteur artisanal et ses potentialités. Les autres sociétés de statut public, souvent créées à l'occasion de dons de bus ont fonctionné quant à elles de façon marginale et chaotique avec pour résultat une régression beaucoup plus rapide que les autres. Malgré tout, dans l'ensemble, le gros de leurs activités dans le transport urbain encadré par une convention avec la tutelle étatique comportait des obligations de service public. Ces sociétés ont toutes été soumises à des contraintes dites de service public et la compensation qui leur ont été accordée pour parvenir à une solution viable a été le monopole du transport public sur une zone donnée.

Ces sociétés avaient pour mission depuis leur création d'assurer les services de transport en commun de personnes dans les limites de leur ville respective, suivant les termes d'une convention de concession conclue avec l'État. Ces obligations ont été compensées pour la plupart d'entre elles par un monopole d'exploitation de droit. Cette tutelle de l'État s'exprimait par la fixation des tarifs et l'octroi de subventions d'exploitation ou d'équipements régulières ou exceptionnelles.

Si en Amérique Latine à la même période, les autorités faisaient appel à une privatisation à travers la création de concessions, dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, les réseaux d'autobus érigés en sociétés mixtes, modèle dominant en termes de capacité de maintenance, étaient étroitement liés à des partenaires étrangers comme nous le mentionnons plus haut. Ces sociétés d'entreprise revendiquaient une certaine modernité. Elles étaient pourvues de conventions de concession délimitant bien

certaine modernité. Elles étaient pourvues de conventions de concession délimitant bien leur activité de transport : tracé des lignes, fréquence des bus, horaire d'exploitation, matériel utilisé, etc. Mais la mise en œuvre et le contrôle de l'organisation de ces entreprises qui revenaient évidemment à l'État par l'intermédiaire des ministères (soit de l'économie et des finances pour les questions tarifaires et financières; soit des travaux publics, des transports, de l'urbanisme et de la construction, pour les questions techniques et professionnelles) a vite montré ses déficiences.

Pour les États, en tant que service public de transport, chaque entreprise assure une activité d'intérêt général qui répond à un besoin collectif qu'on appelle, selon Godard et Teurnier (1992) "le droit au transport" : «*il permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public*». C'est une activité que les juristes appellent « *de plus grand service* », c'est à dire celle où l'intérêt collectif prime l'intérêt individuel.

Cela implique, selon nos deux auteurs, le respect de quatre principes fondamentaux qui expriment bien le volontarisme politique et social de l'État :

- la continuité du service et sa régularité dans le temps;
- la couverture et le maillage dans l'espace urbain qui impose la mise en place d'un réseau où coexistent lignes excédentaires et lignes déficitaires;
- l'égalité devant le service qui ne signifie nullement gratuité, ni uniformité, en particulier au plan tarifaire;
- la mutabilité qui exprime l'adaptabilité de la qualité et de la quantité du service offert suivant l'évolution des besoins ou des moyens du service public : autrement dit «un service public à intensité variable» (1992 : 111).

en œuvre un service public de transport. Reprenant la typologie de Godard et Teurnier (1992), ce sont :

- une logique sectorielle : l'établissement d'un service minimum soit par une aide à la personne (salariés, fonctionnaires, écoliers, chômeurs, etc.), soit par une aide au secteur (sous-tarifcation contrôlée et subventionnée) sur certaines lignes déficitaires;
- une logique sociale : le service public de transport est déficitaire et subventionné globalement dans le cadre d'une politique sociale généralisée de redistribution;
- une logique « institutionnelle » et politique : l'organisation des transports urbains est l'un des outils et des symboles de la légitimité et du pouvoir de l'État;
- une logique professionnelle : la bonne marche de l'entreprise de transport urbain dépend du niveau de qualification du personnel, des facultés d'assimilation des technologies importées, de la productivité de l'entreprise compte tenu de son caractère souvent monopolistique, des relations avec l'éventuel partenaire étranger, et des intérêts de l'entreprise de transport (parfois très importante et principal employeur de la ville), enfin de son statut juridique (privé, public ou mixte) (1992 :133-134).

En fait, ce sont les logiques sociale, institutionnelle et professionnelle qui ont été dominantes, impliquant un important interventionnisme de l'État. Cela s'est traduit par des déficits importants et par la création de monopoles de transport public. L'État unique actionnaire majoritaire a aussi cumulé les rôles de propriétaire, d'exploitant et de tuteur.

Cependant, l'application d'un tel schéma dans la plupart des entreprises de service public évoluera au début des années 1980 sous l'effet de la crise économique. Compte tenu de la prédominance de l'État dans la gestion et le fonctionnement des entreprises, lorsqu'il ne respecte pas tous ou une partie de ses engagements, tout

Compte tenu de la prédominance de l'État dans la gestion et le fonctionnement des entreprises, lorsqu'il ne respecte pas tous ou une partie de ses engagements, tout l'édifice s'écroule. Ce fut le cas dans la quasi-totalité des entreprises. Le non-respect par l'État de ses engagements financiers qui s'exprime très souvent par des retards de paiement ou de non paiement des subventions a mis en péril plus d'une entreprise. À ces difficultés financières, se sont ajoutées des situations beaucoup plus délicates : la confusion entre l'État actionnaire et l'État puissance publique de tutelle a occasionné plusieurs dérives dommageables. L'État actionnaire n'a pas toujours su joué son rôle de contrôle interne de la société et de respect de son autonomie de gestion (interventionnisme, notamment dans l'embauche de la main d'œuvre, service de transport discrétionnaire...). Quant à l'État, perçu comme puissance publique, il a répondu par un blocage des tarifs. L'effet de «ciseau» a par conséquent joué. D'un côté le blocage des recettes, de l'autre la dérive des coûts non contrôlés. Il ne pouvait en résulter qu'un déficit croissant. Il faut également souligner que le manque de capacité d'expertise et de connaissances professionnelles de la part des responsables de la politique de transport urbain ont conduit à un manque de compréhension des contraintes de gestion de ces entreprises. En ce sens qu'avec la crise économique, les tutelles se sont multipliées (ministères des transports, des finances, du plan, etc.) visant chacun des objectifs contradictoires : maintien et développement d'un service de transport d'un côté, rigueur et blocage financier de l'autre.

C'est ainsi que la plupart de ces entreprises de transport se révéleront inefficaces et incapables de s'adapter à une demande aussi évolutive que celle que connaît ces pays en développement. Pour répondre à cette demande élevée et surtout non satisfaite des populations, le secteur artisanal de transport s'est spontanément et progressivement développé en marge des entreprises publiques. Rapidement, il a pris de l'ampleur et est devenu majoritaire, constituant dans certains cas le système de transport à part entière. À cet effet, Mandon-Adoléhoumé (1994) cite l'exemple des villes de Dakar, Bamako et Lomé. Selon l'auteur «*on assista alors à un développement considérable des cars rapides et taxis clandestins dakarois, des durunis maliens, des biyewo houn togolais, et de bien d'autres...La croissance de cette offre spontanée a été telle que celle-ci s'est*

finalement vu devenir majoritaire dans la plupart des grandes villes africaines, constituant parfois même le système à part entière » (1994 : 129). Cette insatisfaction de la demande est illustrée de façon édifiante sur la photo 1 sur laquelle on perçoit à une heure de pointe, dans une gare d'autobus, de nombreux usagers en attente. On remarque que les autobus se font rares. Quant à la photo 2, elle montre la situation contraire. Sur cette photo prise à une heure « creuse » (hors pointe), on peut observer une gare desserte.

Photo 1 : Une vue d'ensemble de la gare d'autobus à l'heure de pointe



Photo 2 : Une vue d'ensemble de la gare d'autobus en dehors des heures de pointe



En dépit des difficultés d'ordre financier, technique et institutionnel, la politique interventionniste a été dans l'ensemble favorable à l'entreprise de transport. Cependant, bien que favorable à cette entreprise, elle n'admettait pas n'importe laquelle. La politique interventionniste visait le transport organisé et structuré. Or, le transport de type artisanal né dans la spontanéité pour combler les besoins des populations, évoluait dans l'informel et constituait une base concurrentielle pour le transport organisé. Dans cette perspective, il se posait, d'une part, comme potentiel concurrent et d'autre part comme un véritable obstacle aux enjeux de modernisation du système de transport en général. L'État étant le principal actionnaire, mieux l'unique actionnaire des entreprises de transport comme nous l'avons mentionné dans la section précédente, il ne gagnait pas à favoriser l'éclosion d'un autre type de transport susceptible de nuire à son monopole. Dans ces circonstances, on saisit mieux le combat que mèneront les autorités publiques pour endiguer le phénomène que constituait le transport artisanal. Dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne cette lutte se manifestera sous la forme de répression.

2.2.2.2 La répression des transports artisanaux

La répression des transports dits «artisanaux» s'est déroulée dans plusieurs villes d'Afrique subsaharienne. Godard et Teurnier (1992) nous en donnent quelques exemples : À Dakar (au Sénégal), c'est dès 1962, qu'un plan de suppression des transports artisanaux «les cars rapides⁷» fut préparé. Le soutien des propriétaires de cars rapides au régime menacé d'un coup d'État en décembre de la même année leur valut un sursis, de courte durée. Un décret de juillet 1963 interdisait l'importation de ce type de véhicules et de leurs pièces détachées. En 1965, c'est la partie centrale du plateau de Dakar qui leur est interdite. L'argument de suppression *des cars rapides* comme condition de survie de l'entreprise Sotrac faisait son chemin. L'application du monopole au profit de cette dernière était programmée pour 1976. Elle n'a cependant pas pu être réalisée, en raison des urbanisations périphériques à desservir et de l'insuffisance de l'offre d'autobus. Impuissants, les pouvoirs publics ont alors cherché à encadrer l'activité en procédant au regroupement des cars rapides en coopératives.

L'histoire des transports artisanaux les *matatus* à Nairobi (au Kenya) est similaire à celle de Dakar. Les *matatus* ont été reconnus officiellement par les pouvoirs publics en 1973. Ces derniers les exemptèrent de toute procédure de délivrance d'une autorisation. Cette reconnaissance était justifiée par l'apport de ce secteur au service public de transport, c'est à dire par le fait qu'une partie appréciable de la population bénéficiait de cette offre complémentaire. Mais, en 1984, les pouvoirs publics engagent l'épreuve de force avec les *matatus* en leur imposant la licence d'exploitation dénommée PSV (Public Service Véhicule) dont l'attribution devait être soumise à un contrôle strict de l'état du véhicule. Le même phénomène est observé à Abidjan (Côte d'Ivoire) avec cependant un long retard à reconnaître l'apport du transport artisanal. En effet, le 11 mars 1976, les pouvoirs publics décident unilatéralement, le retrait total de tous les transports artisanaux les «gkakas» de la ville d'Abidjan. Tout le service de transport urbain collectif était donc confié exclusivement à la Sotra, l'entreprise

⁷ Les dénominations qu'on attribue aux transports artisanaux telles les «cars rapides» à Dakar, les «Matutus» à Nairobi, et les «gbakas» à Abidjan ont leur explication au prochain chapitre.

publique de transport. Que ce soit à Abidjan, à Dakar, à Nairobi ou autres grandes villes d'Afrique, la tolérance à l'égard des transports artisanaux qui peu à peu s'est installée, s'explique fondamentalement par l'insuffisance du nombre d'autobus et la mauvaise exploitation de ces entreprises et également par l'étalement urbain, notamment du développement de zones périphériques. En se contentant de tolérer ces véhicules dits «artisanaux», les autorités publiques n'ont pu modifier ou adapter les règles qui en principe devraient régir les systèmes de transport en général. Cela met en évidence leur incapacité à gérer les problèmes liés à ce phénomène et surtout démontre la faiblesse des institutions dans ces pays en développement. Cependant, les effets pernicioeux de la crise économique et les plans d'ajustement structurels contraindront dans une certaine mesure les États des pays en développement à choisir l'option du courant libéral dans la planification du transport collectif urbain.

2.2.3 Période du courant libéral d'intervention

La situation financière problématique des pays en développement a été un élément clé et commun qui a affecté tous les services y compris le transport urbain. Ceci est une des raisons majeures pour lesquelles beaucoup de pays ont choisi de déléguer certains services de transport collectif au secteur privé, afin d'alléger un peu la charge financière que leur exploitation représentait. Il en a été de même pour les pays d'Afrique subsaharienne. En effet, la crise financière qui a frappé et continue de frapper les pays africains depuis la baisse généralisée des cours des matières premières, a amené les États à se désengager et à promouvoir par la même occasion le secteur privé. L'appel du secteur privé en effet, visait à promouvoir une tarification qui assure la couverture des coûts d'exploitation de ces entreprises d'autobus, quitte à mettre en place des mécanismes de compensation de tarifs sociaux appliqués à certains usagers.

La privatisation du transport collectif urbain dans les grandes villes africaines n'est pas uniquement le résultat de la recherche d'un équilibre financier à l'intérieur du système global. Elle est aussi le résultat d'une acceptation de la nécessité d'un meilleur contrôle du secteur dit «artisanal» de transport dans ces pays en développement. Une caractéristique commune aux métropoles des pays en développement est la présence

d'un pourcentage élevé de population avec un faible revenu. Celle-ci se localise souvent dans la périphérie de la ville. Cela augmente l'étalement urbain et provoque la nécessité d'accroître le réseau de transport existant. Le secteur conventionnel des entreprises de transport comme nous l'avons présenté sur la Photo 1, n'a pas été capable de couvrir cette nouvelle demande. Cette incapacité a favorisé l'émergence d'une nouvelle offre : celle du secteur dit «artisanal». Après plusieurs tentatives de suppression sans succès, les autorités publiques ont finalement reconnu l'importance et la nécessité de ce secteur.

Cependant, cette reconnaissance exige que les autorités publiques régulent le secteur en vue de le contrôler et de le rendre plus compétitif. Elles tentent de fixer les tarifs, de déterminer les routes à desservir, le nombre de véhicules artisanaux et la fréquence de passages.

Les subventions désormais taries du fait de la crise économique, les entreprises de transport généralement déficitaires ont vu leur existence remise en question. Elles se sont révélées inefficaces et incapables de s'adapter à une demande très rapide (Mandon-Adoléhomé, 1994 :128). On en est arrivé à une phase de dérégulation, une situation qui ne considère pas forcément les aspects sociaux et d'équité. Cette nouvelle situation a rendu et continue de rendre la tâche des gestionnaires et planificateurs encore plus difficile, car souvent les objectifs d'équilibre financier vont à l'encontre des objectifs d'équité sociale. À cet effet, Teurnier et Adoléhomé (1994) soulignent que plusieurs entreprises telles que la Sotrac de Dakar, la Sotra d'Abidjan, la NTPN de Pointe Noire, le KBS de Nairobi, etc. se sont engagées dans une politique de revalorisation des tarifs et d'affranchissement progressif des recettes provenant de l'État, dans leur nouveau plan à moyen terme signé avec les autorités respectives. Cette nouvelle donne visait à accroître leur autonomie et leur responsabilité de gestion. Les autorités publiques se remettant au secteur de transport artisanal qui comblait déjà, bon an mal an, un déficit d'offre incontestable, ont tenté de sauver les réseaux d'autobus, notamment ceux de statut mixtes en désengageant l'État. Les réseaux d'autobus de statut mixte ont essayé de transférer leurs services au secteur privé afin de fournir un service performant et de qualité aux usagers. Malheureusement, ils ne réunissaient pas les conditions de succès.

On compte parmi ces réseaux d'autobus, les sociétés mixtes telles la Sotrac de Dakar, la Sotuc de Douala et de Yaoundé, la STPN de Pointe Noire. La Sotra d'Abidjan et le KBS de Nairobi s'en sortaient relativement bien. La qualité d'un service n'est pas uniquement le résultat d'une ouverture de marché. Cependant, l'on note une nette évolution dans la doctrine d'intervention en ce qui concerne l'assistance technique à la gestion et à la planification des entreprises de transport dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne. La priorité a été donnée à la rigueur de gestion et à la sauvegarde des moyens existants dans un contexte de pénurie. La préférence est donnée à une assistance plus légère, moins coûteuse, par des contrats de gestion limités dans le temps avec des obligations de résultats, financés au coup par coup par le partenaire étranger de contrat pour les réseaux qui ne peuvent en assumer les coûts. Quels sont les effets de la privatisation dans le secteur de transport dans les pays d'Afrique subsaharienne ?

2.2.3.1 Les effets de la privatisation

La privatisation du service de transport collectif semble avoir conduit à de bons résultats partout aussi bien dans les villes développées que dans certaines villes en développement d'Amérique Latine et d'Asie. Elle n'a débuté dans les villes africaines que plus récemment. Il nous semble qu'elle y est devenue plutôt un obstacle pour l'efficacité du système de transport global, car il n'y a toujours pas eu un travail conjoint des différents modes de transport. Entre les différents modes de transport, existe une concurrence déloyale et sauvage, au lieu d'une part équilibrée de marché. En termes monétaires, les compagnies publiques qui opèrent avec des budgets trop restreints ne permettent pas d'établir un service de bonne qualité, puisqu'elles cherchent toujours à investir la moindre quantité d'argent possible. Les entreprises privées subissent également une pression financière. Mais celle-ci relève d'un autre ordre. Pour elles, la possibilité de faire faillite au cas où un service inadéquat provoquerait une perte de clientèle demeure. De plus, dans la plupart des pays africains, les autorités publiques se sont contentées de tolérer le secteur privé artisanal sans pour autant modifier ou adapter les règles qui régissaient les systèmes de transport en général. Une réglementation très rigide de ce secteur a été maintenue bien que celle-ci ne soit absolument pas adaptée à la réalité. De sorte qu'elle n'était pas en mesure d'être appliquée. Le plus souvent, cette

réglementation n'atteint pas un degré élevé de flexibilité et ne s'adapte pas aux divers événements qui affectent le service. En somme, il serait très difficile à ces deux secteurs dans les pays d'Afrique subsaharienne d'éviter les conséquences négatives de la privatisation, et cela, en raison de l'absence flagrante d'une structure de régulation.

Dans les pays industrialisés, la régulation n'est pas très différente de celle qui est appliquée dans certains pays en développement. Elle fonctionne mieux, principalement en raison de trois facteurs : le marché est beaucoup plus stable, ce qui le rend plus attrayant pour le secteur privé. De même, la bureaucratie est plus efficace, ce qui permet d'avoir une meilleure transparence. Dans la majorité des pays en développement, les tarifs des services de transport ont presque toujours été contrôlés par le gouvernement. Les motifs de cette situation sont souvent politiques plutôt que financiers ou économiques. La résistance qu'éprouvent les autorités à augmenter les tarifs provoque nécessairement une diminution des recettes pour les concessionnaires. Ceux-ci ont recours à d'autres moyens pour accroître leurs revenus : ils n'appliquent pas toujours les tarifs officiels, ne donnent pas l'entretien adéquat aux véhicules, etc. On observe que dans la quasi-totalité des pays en développement, les tarifs sont fixés par les pouvoirs publics et constituent le lieu privilégié d'expression du pouvoir de régulation de l'État. La politique de tarification concerne naturellement le niveau de tarif mais aussi la structure tarifaire (tarif unique, sectionnement, abonnements, tarifs réduits pour certaines catégories) qui est un élément important différenciant les modes de transport en concurrence. La question tarifaire est au centre de nombreuses questions d'organisation du secteur et apparaît donc comme un élément stratégique. Dans le cas de nombreux transports artisanaux dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, les critères de fixation des tarifs se rapprochent actuellement des lois du marché:

- Sur les segments où la concurrence interne à chaque mode est très vive, étant donné l'importance de l'offre, surtout en heures creuses, même si les tarifs pratiqués sont à peu près identiques, un chauffeur qui veut gagner plus, peut souvent et quelques rares fois «casser les prix»;

- En heure de pointe, un supplément de tarif de base est parfois exigé. En effet, quand le transport artisanal remonte sa ligne à contre sens de la pointe, il arrive qu'il pratique le sectionnement car il est pressé de reprendre la ligne dans le bon sens de la pointe et s'assurer ainsi d'un bon remplissage au tarif plein et donc d'une recette maximum. Le sectionnement pour les transports artisanaux consiste à faire descendre la clientèle une fois proche du terrain non loin du terminus avant même d'arriver au terminus proprement dit. Ensuite, repartir dans l'autre sens et ramasser les usagers qui restent « en rade », car les transports artisanaux qui passent sont tous pleins. Les clients ainsi « abandonnés » n'ont d'autres choix que de trouver un autre transport artisanal pour continuer leur trajet. Ils doivent donc payer plusieurs fois. Notons toutefois, qu'il existe la pratique de « négociation » : l'apprenti du transport artisanal négocie avec un collègue et transborde ses passagers sans coûts pour ces derniers, moyennant une compensation financière entre les deux apprentis.

En définitive, l'absence d'une structure de régulation occasionne de nombreuses conséquences, conséquences que nous analyserons dans la section suivante.

2.2.3.2 Les effets de l'absence d'une structure de régulation

On compte dans les villes d'Afrique subsaharienne plusieurs petites compagnies et associations d'exploitants de transport qu'elles soient publiques ou privées. Mais le manque de collaboration étroite entre les parties publiques et privées artisanales créée par la concurrence déloyale et la mauvaise foi des autorités publiques à ne pas reconnaître de façon légale certaines d'entre elles, empêche ces dernières d'introduire une discipline dans l'exploitation du service.

Dans le cas des rivalités farouches qui se passent sur le terrain entre les transports artisanaux et les autobus, on observe effectivement une concurrence vive et violente. Celle-ci, très souvent feutrée, relève davantage d'une guerre de position et de harcèlement. Les transports artisanaux ont tendance à venir chercher la clientèle sur les axes de plus forte demande, là où ont été conçues les lignes d'autobus avec des arrêts

matérialisés : il est aisé pour les chauffeurs des transports artisanaux de s'infiltrer devant les autobus pour ramasser les usagers en attente aux stations. Dans les cas où leur activité est permise ou tolérée, les véhicules artisanaux ont tendance à bloquer le mouvement des autobus à certaines stations ou à certains carrefours par leur nombre important. Pour se défendre, les armes utilisées par les entreprises ont été l'obtention du monopole qui leur est accordé soit sur l'ensemble du périmètre urbain, soit limité à la zone centrale, et les moyens effectifs dont elles disposent pour faire appliquer ce monopole d'exploitation sur un périmètre donné. Teurnier et Adelooumé (1994) nous donnent à nouveau quelques exemples : à Dakar, les transports artisanaux dont la suppression progressive semblait programmée ont toujours été en situation de concurrence de la Sotrac, la zone centrale du plateau leur étant cependant interdite. Depuis lors, cette disposition de monopole dans le centre a été abandonnée de fait. Le cas le plus remarquable est celui de Pointe Noire, la ville portuaire du Congo Brazzaville, dont le monopole a été appliqué effectivement. Le respect du monopole, décidé par le ministère de l'administration du territoire qui a la tutelle des collectivités locales, a été appliqué par la police et surtout par la milice de l'entreprise STPN avec une efficacité telle que l'entreprise a pu équilibrer ses comptes sans faire appel aux subventions étatiques. Mais, le monopole a été abandonné officiellement par les autorités en février 1992, lorsque le maire de ville a autorisé les transports artisanaux à desservir l'ensemble de l'agglomération. Enfin à Abidjan, la Sotra dispose officiellement du monopole et s'est toujours heurtée à une concurrence des transports artisanaux. Les contrôles de ces transports sont effectués par la police, mais aussi dans quelques cas par des agents de l'entreprise. La Sotra d'Abidjan s'est vue affecter une brigade spéciale de la police nationale qui sanctionnent les transports artisanaux qui s'aventurent dans le centre ville où l'entreprise entend exercer réellement son monopole. Un responsable de la Sotra confirme ce monopole en précisant que :

Notre police, qui fait partie de la police nationale, a le droit d'arrêter les véhicules qui ne respectent pas la règle du jeu et de faire payer aux propriétaires, des amendes de l'ordre de 600FF par véhicules après avoir gardé le véhicule pendant deux jours environ. Cette

pratique entraîne pour le propriétaire du véhicule, une perte de recette de l'ordre de 600FF par jour⁸.

Ainsi, l'absence flagrante d'une structure régulatrice et autonome dans ces pays d'Afrique subsaharienne crée effectivement des barrières à la création d'un marché efficace et performant.

Dans l'actuel contexte urbain africain de forte croissance urbaine peu maîtrisée et donc d'une croissance encore plus forte des besoins de déplacements, la manifestation principale qui se présente est la possible coexistence entre ces deux formes de transports collectifs dans le sens de l'intérêt général ou d'une pérennisation du système dans son ensemble. Dans la plupart des grandes villes africaines, la nécessité de la complémentarité entre l'entreprise de transport d'une part et l'artisanat de transport d'autre part, est souvent reconnue par les autorités administratives et ministérielles en place:

- Complémentarité dans l'espace pour la desserte des secteurs, souvent des zones d'habitat très étendues. Des zones encore incomplètement urbanisées et donc très inégalement densifiées ou insuffisamment équipées en voiries et éloignées des zones d'activité traditionnelles.
- Complémentarité dans le temps dans la mesure où l'artisanat de transport offre une réponse plus appropriée pour compléter une offre de l'entreprise de transport en heures creuses ou en heures tardives.

Le tableau 3 que nous avons élaboré, résume de façon rétrospective et prospective la part importante des différentes formes d'intervention relatives aux rapports entre les opérateurs, le fonctionnement des sources de financement et les types de régulation.

⁸propos rapporté par Meité. B. dans sa communication au séminaire SITRASS 2, Ouagadougou, janvier 1992

Tableau 3 : Les différentes modalités de gestion et de planification des transports collectifs

	Interventionnisme	Libéral	Partenariat public/privé/artisanat
Opérateurs	Monopole des services publics	Collaboration public/privé/artisanat	Complémentarité public/privé/artisanat
Source de financement	Importance des subventions de l'État	Part accrue de la tarification des usagers	Rigueur plus grande dans l'ajustement des tarifs et octroi des subventions éclairées par l'évolution du territoire
Type de régulation	Régulation interne et floue	Régulation sélective, souple et accommodante	Régulation plus affirmative et plus proche de la planification intégrée du territoire

La période interventionniste a été marquée par une régulation interne et floue. Elle a été suivie par une période empreinte d'une régulation sélective, souple et accommodante. Cette dernière a eu pour conséquence la non-atteinte des bénéfices de la privatisation dans les pays d'Afrique subsaharienne. Et dans cette même lancée, les conditions d'efficacité de régulation du service n'ont pas été satisfaites, ni du côté du service d'entreprise de transport, ni de celui du transport artisanal. Pourtant, il est temps d'y remédier. Selon plusieurs auteurs, en parvenant à une régulation beaucoup plus affirmative et plus proche de la planification intégrée du territoire, régulation axée sous la forme de partenariat public/privé/artisanat, le transport artisanal pourrait bénéficier des prérogatives liées aux services reconnus, notamment les services de sécurité routière qui s'avèrent être l'inconvénient majeur du secteur.

2.3. Conclusion

Selon notre analyse, les grandes villes d'Afrique subsaharienne ont plusieurs points en commun en matière de transports collectifs : aucune forme de transport, les seules d'ailleurs (l'entreprise d'autobus et le transport artisanal) ne semble suffisamment efficace à elle seule pour répondre à l'ensemble des besoins dans leur diversité et leur dynamique. On observe un système désorganisé, une concurrence déloyale entre ces

deux formes de transport, le service qu'il soit en autobus ou en transport artisanal est de mauvaise qualité. De même, le récent choix de la privatisation du service de transport dans ces villes est apparu plutôt comme un obstacle pour l'efficacité du système de transport global étant donné le manque de travail conjoint de ces deux modes de transport. Ainsi, les bénéfices de cette privatisation n'ont pas été atteints, et les conditions d'efficacité de régulation du service, n'étant pas réunies, n'ont pas donné de satisfaction. On découvre ainsi une faiblesse institutionnelle dont une absence de capacité d'expertise aussi bien chez les opérateurs que chez les pouvoirs publics. Les piètres performances des autorités publiques se sont surtout manifestées en termes de politique du laisser-faire du transport artisanal, où on s'est contenté de tolérer ce secteur, sans pour autant modifier ou adapter les règles qui régissent les systèmes de transport en général. Une réglementation très rigide et mal adaptée à la réalité a été maintenue. Ce qui empêche son application effective. Ceci a eu pour résultats les nombreux handicaps qui jalonnent actuellement le parcours de ce secteur, dont notamment l'insécurité du secteur artisanal de transport. Car, si le service en autobus laisse à désirer, selon plusieurs études rapportées par Godard (1995) et citées dans toutes les enquêtes, l'atout le plus cité par les usagers en faveur de l'entreprise d'autobus demeure cependant celui de la sécurité. Les usagers du transport artisanal semblent conscients des limites de cette forme de transport.

Tout ce discours autour de la question du transport artisanal dénote de sa pertinence. Il s'agit de connaître et de comprendre ce type de transport, de le cerner dans toute sa dimension sociale, économique et politique. Plus concrètement, qu'est-ce que le transport artisanal? En quoi est-il différent des autres types de transports collectifs urbains dans les villes en développement? Dans le chapitre suivant, il est question d'analyser les caractéristiques du transport artisanal, c'est à dire, sa définition réelle, son contexte environnemental et ses enjeux actuels dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne.

CHAPITRE 3. LES CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT ARTISANAL

Le problème de l'insécurité inhérent au transport artisanal se pose avec acuité dans les grandes villes des pays en développement. Le problème est d'autant plus important qu'il attire l'attention des chercheurs. Notre analyse s'intéresse essentiellement à la problématique de la sécurité dans le secteur du transport de type artisanal. Cependant, avant d'aborder la question de l'insécurité proprement dite, il est nécessaire voire indispensable de présenter l'univers du transport artisanal. Il nous semble que, c'est à travers l'identité caractéristique du transport artisanal qu'on saisira mieux le fondement des facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant et qu'on comprendra davantage pourquoi parmi les facteurs de l'insécurité qu'on a identifiés, le facteur humain paraît le plus important à ce niveau. Ce chapitre rassemble trois grandes sections. La première présentera la définition du transport artisanal à partir de la notion du secteur informel (3.1). La deuxième exposera les facteurs de développement du transport artisanal dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne (3.2). La troisième examinera les enjeux actuels de ce secteur dans cet environnement en développement (3.3).

3.1. Définition du transport artisanal

La question de la définition du transport artisanal s'articulera autour de quatre points. Le secteur du transport artisanal est très souvent, à tort ou à raison, assimilé au secteur informel. Notre analyse se fonde sur les caractéristiques du secteur informel pour essayer de répondre aux nombreuses controverses soulevées autour de la question. Dans cette perspective, on examinera d'abord les fondements des limites entre secteur du transport artisanal et secteur informel (3.1.1). Ensuite, on exposera l'identité propre de l'artisanat de transport (3.1.2), les traits caractéristiques de ce secteur (3.1.3). Et enfin, on analysera les traits physiques du transport artisanal (3.1.4).

3.1.1 Le secteur informel

Pour certains auteurs comme Mbemba (1989) et Coquery-Vidrovitch (1991), rien n'est plus fuyant que la notion du secteur informel. Les définitions sont nombreuses et les critères utilisés dépendent souvent de l'intérêt et des objectifs des chercheurs eux-mêmes. Bien que la notion échappe à tout exercice de définition, pour les besoins de l'analyse, une définition s'impose. Parmi les divers entendements que mobilise la notion de secteur informel, nous essayerons d'en retenir un. L'appréhension et la compréhension du transport artisanal sont fondamentalement liées à celle de la notion du secteur informel. Pendant longtemps, on a désigné le secteur informel en l'opposant aux caractéristiques des activités du secteur formel. Dans cette logique, un ou plusieurs critères étaient pris en compte dans la définition du secteur informel. Parmi ces critères, étaient exclues les activités propres du secteur informel. Celles-ci étaient quasiment ignorées ou lorsqu'elles étaient prises en compte, elles étaient peu déterminantes. On aboutissait soit à une définition presque exclusivement descriptive, axée sur les caractéristiques suivantes :

facilité d'accès aux activités ; recours aux ressources locales ; propriété familiale des entreprises ; échelle restreinte des opérations ; marchés échappant à tous règlements et ouverts à la concurrence ; technique à forte intensité de main-d'œuvre et dûment adaptées ; qualifications acquises en dehors du système scolaire officiel (BIT, 1972), soit à une définition plus opérationnelle précisant que :

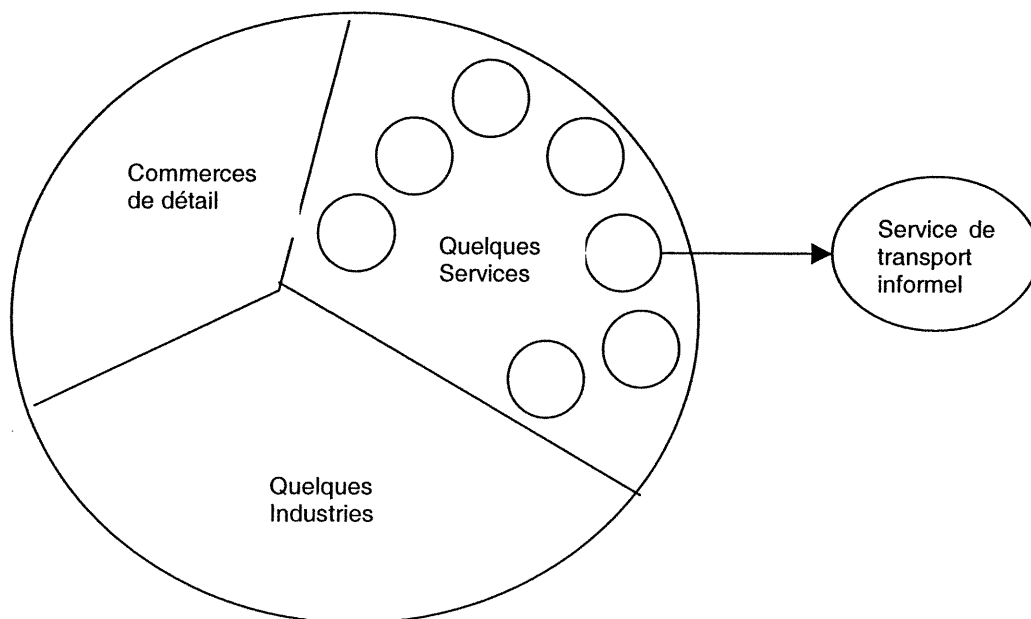
le marché du travail informel est composé d'individus se livrant à des activités pour leur propre compte, des individus qui travaillent dans de petites entreprises et de ceux qui assurent des services aux personnes dont la productivité est faible⁹.

Aujourd'hui, les activités du secteur informel sont connues. Selon Marquez (1994), ce sont les unités de production relativement concentrées dans quelques secteurs de l'activité économique que nous représentons à la figure 2: **1) les commerces de**

⁹ Définition adoptée par le Programme Régionale du BIT pour l'emploi en Amérique Latine, proposée par PREALC, 1974, citée dans Fields, 1990, P.72.

détail, 2) quelques industries, et 3) quelques services. Pour cet auteur, cela indique qu'il ne devrait pas exister un secteur informel en tant que segment homogène de l'économie, mais plutôt un «groupe complexe d'activités différenciées». À l'intérieur de ces unités, on peut identifier le service de transport informel.

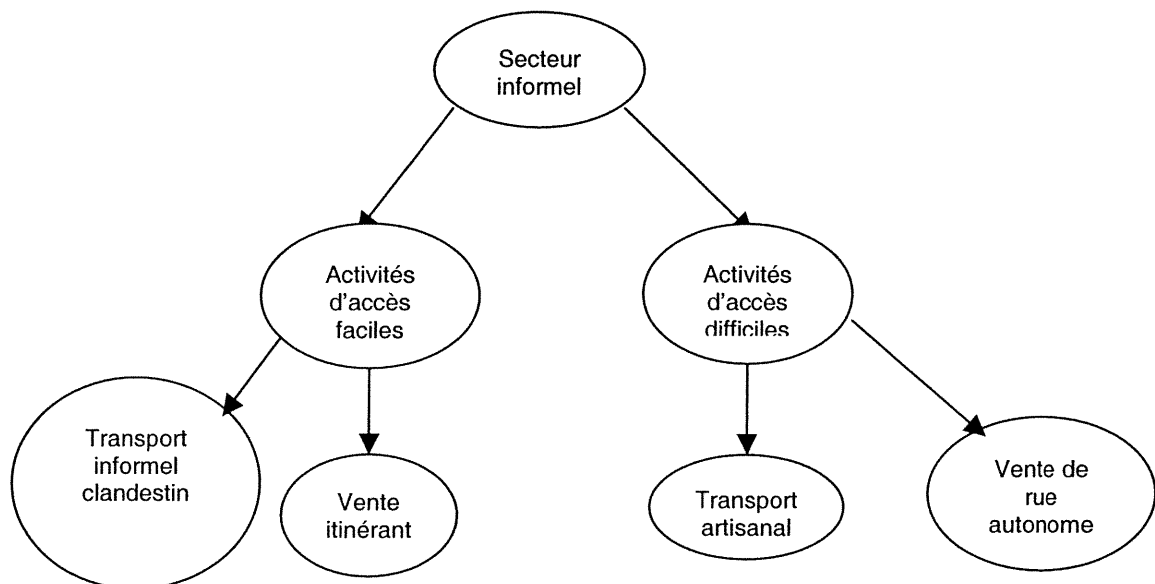
Figure 2 : Groupe complexe d'activités différenciées (selon Marquez, 1994)



Cependant, malgré cette identification des activités du secteur informel qui comprennent le service de transport urbain informel, notre préoccupation demeure. À vrai dire, on ne s'éloigne pas de la vague des définitions descriptives ou opérationnelles insistant sur la dominance de certains critères. Certains chercheurs comme Doeringer (1988) et surtout Fields (1975), cités par Bodson et Roy (1995), soucieux de contourner les obstacles liés à la diversité d'approches du secteur informel, ont cerné un trait commun, vraisemblablement fondamental, pour l'identification du secteur informel. Il s'agit du critère où l'expression de « la facilité d'accès » est reconnue comme caractéristique spécifique des activités relevant du secteur informel. *Facilité d'accès* aux activités, en ce sens que tout individu souhaitant accéder à ce secteur peut y trouver un travail quelconque lui assurant une rémunération. Toutefois, au fil des années, la théorie

de Fields a été mise à l'épreuve et a montré certaines insuffisances. Tenant compte des nombreuses critiques, Fields (1990) a révisé ses conclusions en y apportant des modifications substantielles. Dorénavant, « *la facilité d'accès* » n'est plus l'unique critère dominant dans la définition du secteur. Fields subdivise désormais les activités du secteur informel entre celles qui sont *d'accès faciles* et celles qui sont *d'accès difficiles* (voir la Figure 3 ci-dessous), où on repère le transport artisanal affilié à l'activité d'accès difficile.

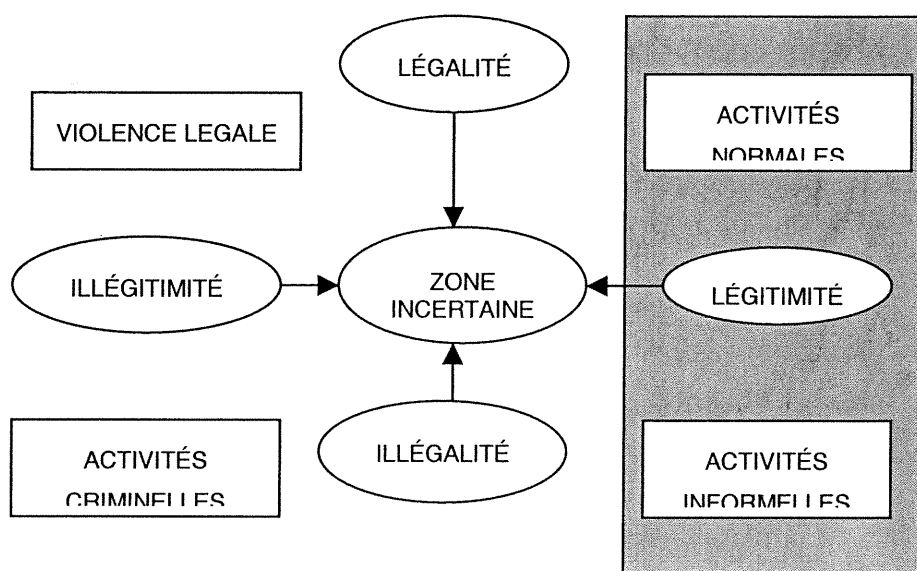
Figure 3 : Identification du secteur informel (selon Fields, 1990)



Cependant, les chercheurs proposant des définitions regroupant des activités sans véritable statut légal nous font découvrir d'autres pistes plus pertinentes et appropriées à notre objet. Pour ces chercheurs, il semble plus facile de définir le secteur informel par ce qu'il n'est pas. Face à la dimension du secteur informel perçu comme un fourre-tout prenant en compte toutes les activités illégales, Verna (1994) propose une autre dimension, celle de **la légitimité**. Cette dimension exclut le travail criminel au noir, typique de la Mafia. Selon l'auteur, la légitimité est la « qualité de ce qui est légitime », c'est à dire « juste et équitable ». Ce qui amène, selon l'auteur, à « trancher un différend en s'appuyant plus sur la conviction intime de la justice naturelle que sur la lettre de la

loi». Dans le cas qui nous intéresse, on pourrait penser qu'un travail légitime serait par exemple celui d'un artisan de transport travaillant à la journée sans être véritablement enregistré. Ce travail pourrait être rendu légal par un simple enregistrement suivi d'une reconnaissance officielle de l'autorité. Ce qui ne serait jamais le cas d'un travail criminel.

Figure 4.- Identification des activités informelles (selon Verna, 1994)



Source : Gérard Verna, Les entreprises informelles dans le monde, 1994, p14.

D'après la Figure 4 ci-dessus proposé par Verna, les activités informelles seraient constituées du travail non légal mais légitime. Pour l'auteur, la séparation du travail au noir du travail de subsistance permet de remédier partiellement à cette carence et de compléter une telle approche qui pourrait être basée sur deux catégories d'activités informelles suivantes :

- Travail légitime non légalisé (LNL) : travail qui pourrait être légalisé mais qui est toléré dans sa forme informelle, voire encouragé par les gouvernements qui reconnaissent leur incapacité à assurer la survie des citoyens.
- Travail légitime illégal (LI) : travail qui pourrait être légalisé mais qui est effectué dans l'illégalité, motivé par le désir d'éviter de payer des impôts ou des

redevances ou d'échapper aux règles administratives ou de sécurité imposée par le gouvernement.

Sur la base de la proposition de Verna, le transport artisanal serait donc une activité informelle, mais l'illégalité signifie-t-elle l'absence de loi ou de toute réglementation? La réponse à cette question constituera la trame de l'analyse suivante. Celle-ci traitera de l'identité réelle du transport artisanal.

3.1.2 Identité réelle du transport artisanal

À travers les rares travaux de recherche sur les transports dits informels, certains auteurs ont apporté quelques nuances sur le mode de fonctionnement et d'exploitation interne de ces transports. Godard et Teurnier (1992) soulignent que, *«ce qui était informel, c'est à dire sans forme, prend soudain forme par des règles non écrites mais permanentes pour la rémunération des équipages, voire des règles collectives définissant les modalités d'exploitation des véhicules»* (pp.133-134).

Ils poursuivent en ajoutant que de telles remarques sont consignées dans l'étude de nombreux modes de transports dits «informels» aux caractéristiques très différentes du point de vue technologique et du point de vue des règles régissant leur fonctionnement. Ce sont: (1) **modes à énergie humaine** qui comprennent principalement les tricycles becaks indonésiens, les rickshws indiens et les charrettes à bras pour le transport de marchandises que l'on observe dans de nombreuses villes africaines; (2)**modes à énergie animale** (les calèches), tractés le plus souvent par des chevaux; 3)**toute une gamme variée de véhicules motorisés** dont l'énergie est pour l'instant d'origine thermique et utilisés pour le transport public.

Si ces chercheurs partagent largement l'idée selon laquelle les transports à énergie humaine ou animale se rapprochent des secteurs d'activités de transport, souvent perçus comme des transports «traditionnels» qui se distinguent par le statut économique et social des travailleurs impliqués, ils réfutent ce compromis lorsqu'il s'agit de modes de transports motorisés. En ce que, dans ce cas, certaines conditions entrent en ligne de

compte. Il s'agit du capital, du statut d'accessibilité (difficile), et du respect de certaines règles de conduite. Dans la question qui nous intéresse, l'expression transport «artisanal» serait mieux appropriée que celle de transport informel galvaudée par certains observateurs. Car, elle permet de prendre en compte la réglementation cadrant avec les activités du secteur, telles les autorisations diverses, le paiement de taxes, ainsi que des règles internes de conduite. Les artisans chauffeurs sont contraints de respecter les règlements cadrant avec leur activité.

Le transport artisanal est régi par certaines règles qui lui sont propres et spécifiques, c'est à dire *des règles non écrites mais permanentes pour la rémunération des équipages, voire des règles collectives définissant les modalités d'exploitation des véhicules*. L'existence de règles non écrites mais permanentes, comme par exemple, l'entente de la recette journalière décidée au moment de l'embauche, les conditions de partage des dépenses entre le propriétaire et le chauffeur salarié, les règles de tour de rôle en matière de régulation dans les stations entre les artisans chauffeurs eux-mêmes, donne au transport artisanal le caractère d'un travail légitime. Celui-ci pourrait être reconnu grâce aux paiements de taxes aux autorités publiques par les artisans. Selon la figure 4 de Verna ci-dessus, le transport artisanal se voit ainsi à cheval entre les activités formelles et les activités informelles. De ces principales caractéristiques, le transport artisanal peut être défini de la façon suivante : Mode de transport dont la propriété est atomisée, et l'exploitation soumise à certaines formes de règles externes et de règles internes non écrites spécifiques à la profession.

3.1.3 Principaux traits caractéristiques et Identification physique du transport artisanal

Tableau 4 : Comparaison des 3 types de transport collectif

Les principaux traits	Les types de transport		
	Transport informel	Transport artisanal	Transport conventionnel
Règles d'opération ou service	absence de règles	-Règles internes (non écrites mais permanentes pour la rémunération des équipages ou autres opérations) -Règles externes (la réglementation publique cadrant avec son activité)	Règles externes (écrites et code de conduite) Vérification des connaissances sur la réglementation publique Règles internes (connues de tous)
Règles d'Organisation des chauffeurs	Pas d'organisation	-Capacité d'auto organisation des artisans: a) la gestion de l'offre; b) la répartition du travail; c) la régulation de la concurrence. -existence de plusieurs syndicats de chauffeurs de différents modes de transport (moyens financiers très limités)	- un syndicat(cotisation obligatoire, prélèvement à la source)
Les rapports avec les autorités	À cause de la clandestinité, aucun rapport	Relations conflictuelles	Rapports harmonieux en terme d'intervention
Exemples (Abidjan)	Taxi collectif clandestin	Gbakas (transport artisanal)	Sotra (autobus public)

En nous referant au Tableau 4 ci-dessus¹⁰ et aux éléments recueillis sur les faits environnant le transport artisanal et relatifs aux règles d'opération ou service, le transport artisanal se démarque plus ou moins des autres types de transports, tels que ceux dits informels et ceux dits conventionnels ou formels. Ce qui ne l'empêche pas d'emprunter à l'un ou l'autre secteur certaines de leurs caractéristiques relatives à l'activité du système global, à l'exploitation et au fonctionnement du transport, à la

¹⁰ Tableau amorcé grâce à l'essai effectué lors de notre mémoire de maîtrise présenté à l'école des graduées de l'Université Laval (1989), et mieux élaboré dans cette présente étude.

réglementation, etc. Cela amène à conclure que le secteur artisanal est à cheval entre les activités formelles et les activités informelles. Dans cette perspective, il est un secteur intermédiaire empruntant certaines règles aux deux secteurs précités. Ces règles, qu'elles soient externes ou internes existent, mais comme on le constatera dans la suite de l'analyse, elles sont soit insuffisantes, soit peu respectées.

Comme le montre le tableau 5, certaines règles formelles s'appliquent aussi à l'exploitation du transport artisanal. Ce sont les règles externes de réglementation publique où l'artisan chauffeur est tenu de respecter les règles de démarches et taxes à acquitter pour l'exploitation du véhicule. Ces démarches sont matérialisées par les justificatifs correspondants que nous présentons au tableau 5.

Tableau 5 : Démarches et taxes à acquitter pour exploiter un véhicule artisanal

- Carte grise du véhicule
- Autorisation de transporteur
- Patente (périodicité : 1 an)
- Assurance (périodicité : 1 an, parfois moins)
- Contrôle technique de sécurité (périodicité : 3 ou 6 mois)
- Autorisation d'exploiter dans le périmètre urbain, immatriculation particulière
- Peinture du véhicule et du numéro d'identification
- Impôt sur le chiffre d'affaires
- Impôt sur le bénéfice (forfait généralement)
- Taxe de stationnement (périodicité : 1 mois)

Source : Godard et Teurnier, in «les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : Redéfinir le service public» 1992, Kathala, p154.

Même si ces démarches administratives d'exploitation d'un véhicule urbain collectif ne se font qu'une seule fois, on mesure à la liste, la complexité de cette procédure pour les artisans chauffeurs. Ces derniers sont la plupart du temps illettrés et ont tendance à faire jouer en priorité les relations qu'ils peuvent avoir dans

l'administration. La complexité inhérente aux nombreuses démarches peut emmener les artisans chauffeur à se satisfaire d'une partie d'entre elles. Cela, d'autant plus que le fait d'avoir des papiers en règle ne dispense pas nécessairement de verser tribut aux forces de polices, lors des contrôles routiniers. La quasi-totalité des artisans chauffeurs ne respectent pas intégralement la règle externe administrative. Ils cherchent souvent à obtenir par des moyens détournés les papiers conformes à la réglementation. L'exemple courant est le cas de l'utilisation d'un papier provisoire comme justificatif de la pièce. Le récépissé de demande d'autorisation sert souvent de justificatif et ceci, pendant des années. Une autre forme de non-respect de règles externes se pratique dans l'obtention frauduleuse de pièces qui est possible de multiples façons : fausses cartes grises pour augmenter l'âge du véhicule ou diminuer sa puissance de manière à réduire les taxes correspondantes; achat de quittance de paiement de la sécurité sociale auprès de fonctionnaires ``corrompus''; dissimulation de l'état des pneus lisses par location de pneus en bon état lors des séances officielles de contrôle technique.

Par le paiement de taxes et impôts qui lui sont imposés, le transport artisanal alimente en quelque sorte le budget de l'État. Ainsi bien qu'il existe la fraude favorisée par la multiplication de taxes à payer, le transport artisanal contribue foncièrement aux recettes de l'État. Pour éviter les fraudes, à la suite de la proposition de la Banque Mondiale, une taxe unique a été introduite dans plusieurs pays¹¹ comme la Guinée, le Mali, le Sénégal. Celle-ci regroupe les diverses taxes annuelles à payer à l'État. Une vignette justificative collée sur le pare-brise simplifie les contrôles. Il semble que cette mesure satisfasse à la fois les artisans chauffeurs et les responsables administratifs. Selon ces derniers la fraude a diminué, mais elle est encore loin d'avoir été éradiquée.

Dans la répartition des zones spatiales à desservir par les transports urbains collectifs établie par les pouvoirs publics, les entreprises publiques d'autobus sont privilégiées par le monopole de service. Il est courant de constater que, certains tronçons réservés exclusivement à ces dernières sont utilisés par les transports artisanaux, qui

¹¹ Cette pratique à notre connaissance n'est encore pas exécutée à Abidjan avec les transports artisanaux «gbakas».

souvent évoluent dans des territoires qu'ils ne contrôlent pas. Cette pratique du non-respect de la loi par les artisans chauffeurs entraîne des problèmes d'ordre organisationnel et environnemental en terme d'aménagement urbain dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne. Dans celles-ci, on observe la prolifération des transports artisanaux qui encombrent de plus en plus les chaussées. Ils s'arrêtent de façon anarchique pour embarquer et débarquer les usagers en pleine voie et à tout moment. Sur le plan organisationnel, on déplore la non-détermination des horaires, des itinéraires, des arrêts et des tarifs parfois appliqués de façon fantaisiste.

Les règles internes à l'exploitation des transports artisanaux sont également observées et connues : l'on souligne l'importance des capacités d'auto organisation corporative et d'autodiscipline des transporteurs artisanaux dans les grandes villes d'Afrique Subsaharienne. Adélehoumé (1992 :129-130) rapporte le cas de Lomé (Togo), où, sur la seule initiative des chauffeurs, un processus d'auto-régulation de l'activité s'est engagé. Le même phénomène a été observé dans le cas des transports artisanaux «gbakas» d'Abidjan, lors de notre enquête sur le terrain. On a identifié quatre champs spécifiques sur lesquels s'appliquent les règles internes: (1) la gestion de l'offre: cette dernière est structurée géographiquement par un système de lignes stables et ces lignes sont gérées par des comités syndicaux; (2)la répartition du travail: où les chauffeurs salariés acceptent de prêter leur véhicule pour une courte période, afin de venir en aide aux nombreux chauffeurs sans emploi et qui souvent sont sur les places ou stations; (3)la régulation de la concurrence: les véhicules ne repartent des places où ils arrivent pour charger leurs clients que dans leur ordre d'arrivée et une fois qu'ils ont fait le plein de leur capacité; à cet effet, des têtes de lignes et un certain tour de rôle sont établis par la profession. (4)l'autodiscipline: comportement des transporteurs qui ne vise pas seulement à imposer le respect interne des règles corporatives élaborées, mais aussi à accréditer auprès des pouvoirs publics et des usagers, l'organisation corporative et ses mandants, les chauffeurs, comme de vrais transporteurs professionnels pleinement responsables.

Au niveau de la gestion de l'offre, ce sont les comités et le bureau du syndicat qui décident de l'affectation des véhicules entre les lignes en fonction de la clientèle de chacune d'elles, de manière à ce que chaque véhicule atteigne approximativement au moins la recette quotidienne attendue par les artisans chauffeurs. En ce qui concerne la régulation de la concurrence, le système de «tour» a imaginé un rééquilibrage en faveur des petits véhicules. Une péréquation qui permet à tous les artisans chauffeurs d'obtenir la recette patronale. Ainsi, après le chargement d'un véhicule de grande capacité, le «pointeur» du syndicat autorise le chargement de deux véhicules de capacité moindre. Dans ce même ordre d'idées, une autre attitude consiste à charger les véhicules de plus grande capacité par le même nombre de personnes que les véhicules de capacité moindre. Les gros véhicules doivent chercher le complément de passagers pendant leur parcours. Une dernière règle de rééquilibrage consiste pour les comités syndicaux à affecter exclusivement aux petits véhicules les lignes dont le tarif est le plus élevé. Quant au champ d'autodiscipline, il est question de la prise en charge par le syndicat des chauffeurs, de sanctions pour des infractions qui sont normalement sous le contrôle de la police, notamment la surcharge et le mauvais état des véhicules, qui souvent sont les seuls éléments de contrôle du syndicat des chauffeurs.

Mais, comme on peut s'y attendre, une confusion organisationnelle règne au niveau de l'exploitation des transports artisanaux dans certaines grandes villes d'Afrique subsaharienne. Adoléhoumé (1992) rapporte le cas des cars rapides de Dakar (Sénégal) où le processus d'autorégulation ne s'est pas enclenché. *«À Dakar, le secteur des cars rapides fait la preuve d'un défaut d'organisation flagrant, et ce n'est pas faute de se heurter aux limites de la concurrence sauvage (p129-130).*

3.1.4 Identification physique du transport artisanal : les moyens de transport motorisés routiers

Il y a lieu de distinguer toute une gamme de transport artisanal, sur la base de la technologie utilisée. Nous en distinguons deux types majeurs : les moyens de transports motorisés lagunaires et les moyens de transports motorisés routiers. Parmi les travaux

effectués sur les transports artisanaux, les transports artisanaux lagunaires n'ont pas fait l'objet d'un examen attentif. Les auteurs s'intéressant au secteur artisanal ne le mentionnent quasiment pas. Qu'est-ce qui explique ce silence ? Est-ce parce que le transport lagunaire artisanal constitue un système cloisonné, pas suffisamment intégré aux autres modes de transports urbains, qu'il est omis par nos récents auteurs et chercheurs? À moins qu'il soit jugé marginal, en terme de part de marché et par conséquent, peu pertinent. Pourtant, les transports artisanaux lagunaires appelés «pinasses» apparaissent comme des moyens de transport qui entrent bien dans le transport artisanal¹² tel que nous venons de l'identifier. Quoi qu'il en soit, le manque d'information entrave une élaboration poussée de la question. Par conséquent, l'analyse mettra essentiellement l'accent sur les moyens de transports motorisés routiers. On en distingue deux types, 1) les deux ou trois roues; 2) l'automobile.

3.1.4.1 Les deux ou trois roues

Les deux ou trois roues sont utilisées comme des moyens de transport public, et sont employés comme des taxis collectifs. Ces transports sont développés dans un contexte de faiblesse des autres types de transports collectifs. Ils restent toutefois assez peu répandus en Afrique. On les retrouve au Bénin où le transport urbain et péri-urbain des taxis-motos dénommés «Zemidjan» sont dominants. On en retrouve également au Nigeria, au Cameroun et au Burkina Faso. On en compte également sur d'autres continents comme l'Asie et l'Amérique Latine. Faxas (1994 : 87) dans ses travaux, signale l'usage des motos comme moyens de transport public en République dominicaine, à Santo Domingo. Selon l'auteur, on assiste à une «asiatisation» d'une partie du système par l'usage des deux ou trois roues, jusqu'alors typique des pays asiatiques. Ce type de transport s'est installé comme une réponse aux besoins de transport imposés par la non adaptation de service de transport existant aux changements dans la structure de la ville. En effet, beaucoup de nouveaux quartiers et même anciens qui se sont étendus ne sont pas

¹² Le document de la Mairie d'Abidjan, (1994) fournit d'intéressantes informations sur ce secteur lagunaire à Abidjan.

desservis à l'intérieur par les transports publics. La moto se place comme la seule alternative pour le trajet entre le domicile et l'arrêt de bus (1994 : 86-87).

3.1.4.2 L'automobile

L'automobile est actuellement et de loin, la technologie la plus sollicitée par les transporteurs artisanaux dans pratiquement toutes les villes en développement, et plus particulièrement dans les villes africaines. Toutefois, il convient encore là de distinguer deux (2) types de véhicules utilisés dont la capacité induit des modes d'exploitation et d'organisation : la voiture particulière et le minibus.

La voiture particulière est d'une capacité de quatre (4) à cinq (5) places pour les modèles les plus courants, telle que nous les présentons à la photo 3, mais pouvant aller jusqu'à neuf (9) places à l'exemple de la Peugeot 404 break. Son exploitation se calque sur celle du taxi individuel ou collectif.

Dans les villes africaines particulièrement, il n'est d'ailleurs pas toujours possible de distinguer complètement les taxis individuels, c'est à dire tarifés à la course. On les appelle aussi taxis-compteurs dans le cas où la réglementation impose ce mode de calcul du tarif, parce que la réglementation est de juridiction municipale. Les taxis collectifs chargent plusieurs passagers payant chacun séparément. Notons qu'un même véhicule peut se prêter selon les heures de la journée aux deux usages.

De Soto (1994 :76) signale également ces formes de transport au Pérou, à Santiago. Selon De Soto, le taxi collectif englobe les automobiles Sedàn qui peuvent accueillir jusqu'à cinq (5) passagers et les camionnettes Station wagon aménagées pour huit (8) à neuf (9) personnes. À Abidjan, le parc de ces voitures particulières appelées taxis-villes ou woro-woro est composé de plusieurs marques et modèles dont les plus représentatifs sont : Datsun 120Y, Isuzu Gemini, Renault 4, Mitsubishi Lancer, Toyota Corolla, Toyota KE 30.

Photo 3 : Présentation des taxis collectifs (stationnement non conforme)



Les minibus comprennent toute une série de véhicules de taille intermédiaire avec une capacité pouvant varier à près d'une centaine de places. En Amérique Latine, plus précisément à Santiago au Chili, d'après De Soto (1994 : 76), le minibus comprend les camionnettes de type Combi ou Van de huit (8) à onze (11) passagers, le minibus D-300 avec seize (16) à dix huit (18) sièges et une capacité de quarante trois (43) passagers et les omnibus D-500, BB-57 et Mercedes Benz, d'une capacité respective de 71, 77 et 90 passagers (1994 : 76). En Afrique, ces minibus ont des dénominations variées, révélatrices des caractéristiques du transport artisanal (voir tableau 6)¹³.

¹³ Le mot «gbaka» veut dire en langue dioula «insécurité», une langue parlée en Côte d'Ivoire.

Tableau 6 : Dénomination des modes de transport artisanal

Groupe 1 : dénomination référant au tarif très bas : Biyewo Houn (Lomé), Cent-cent (Brazzaville, Pointe Noire), Dala-dala (Dar es Salam), Duru-duruni (Bamako), Matatu (Nairobi, Kampala), woro woro (Abidjan)

Groupe 2 : dénomination référant à la rapidité : Car rapide (Dakar), Foula-foula (Brazzaville, Kinshasa), (Kimalu-malu Kinshassa), Zemidjan (Cotonou),

Groupe 3 : dénomination référant à la vétusté ou manque de sécurité : Alakabon (Conakry), **Gbakas (Abidjan)**, Mammy-wagon (Lagos), Congelés (Douala, Yaoundé),

Groupe 4 : dénomination référant au caractère fonctionnel : Sotrama (Bamako), Taxibus (Kinshassa), Taximetro (Lomé)

Groupe 5 : dénomination référant au caractère illégal : Clando (Dakar).

Source : Godard et Teurmier, in « Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public », KARTHALA-INRETS, 243P.

La Photo 4 présente de loin, quelques minibus en stationnement au niveau d'un carrefour dans une ville africaine.

Photo 4 : Présentation d'un carrefour de stationnement de gbakas



3.2. Facteurs du développement de l'artisanat de transport

Deux facteurs fondamentaux expliquent l'essor actuel du transport artisanal dans les villes africaines. Indépendamment du facteur lié à la croissance démographique, urbaine, et ses effets spatiaux¹⁴ (facteur somme toute déterminant), la dynamique de l'offre de transport collectif, entraînant la fin du monopole des entreprises de transport conventionnel demeure une des fondements du développement de l'artisanat de transport.

Depuis quelques années, les entreprises publiques de transport dans les villes africaines sont en pleine régression, aussi bien en termes de parc exploité, de production

¹⁴ Ces facteurs ont été largement expliqués dans les chapitres 1, 7 et 8.

kilométrique, de personnel employé, que de longueur des lignes. Certaines entreprises ont même cessé d'exister. Pour ceux qui résistent encore, l'État, leur principal bailleur de fond, comme nous l'avons développé au chapitre précédent, honore ses dettes avec difficulté. Ce qui nuit considérablement au développement de ces entreprises. Selon Godard et Teurnier (1992), ces difficultés se sont traduites dans les faits, de manière progressive, par : une réduction considérable du taux de disponibilité et du rendement du parc de matériel roulant devenu vétuste et exploité à la limite de sa capacité; par une désaffection de la population due par manque de confiance à cause des pannes fréquentes fragilisant la fiabilité de leurs prestations.

Les entreprises de transport montrant ainsi leurs limites, ont favorisé le développement du transport artisanal. L'exploitation des transports artisanaux est assurée 365 jours par an dans toutes les villes africaines. La fréquence est bonne, les temps d'attente sont faibles malgré la pratique du départ des minibus seulement une fois plein. Cette bonne fréquence est due au système du tour de rôle, car tous les milieux professionnels de transport artisanal appliquent les règles régissant les mouvements des véhicules aux terminus de lignes : conditions de chargement des passagers, ordre de départ des véhicules. C'est une structuration qui s'est mise en place peu à peu avec la définition des lignes et des stations d'une agglomération. Dans la plupart des agglomérations où fonctionnent un secteur artisanal bien implanté depuis plusieurs années, de telles formes d'organisations émergent, que ce soit en Afrique francophone ou en Afrique anglophone.

Bien qu'il existe une propension à l'identifier aux travailleurs du secteur informel, le transport artisanal demeure aujourd'hui, le mode de transport par excellence de nombreuses populations des villes africaines aux revenus modestes. Il rallie toutes les catégories socioprofessionnelles : les petits commerçants, les travailleurs manuels, les ménagères allant au marché, les travailleurs informels (les vendeurs ambulants, journaliers), les chômeurs, les employés de bureau, les petits fonctionnaires, les fonctionnaires moyens tels que les enseignants du lycée, collège et primaire, et également les élèves et étudiants. Tous ces usagers urbains compensent ainsi la pénurie

d'offre de transport, notamment aux heures de pointe. Cependant, on remarque une surcapacité de l'offre pendant les heures dites creuses. Les défaillances et d'une manière générale l'insuffisance et la rigidité d'offre de la plupart des entreprises publiques de transport à l'heure de pointe rendent les transports artisanaux indispensables. Il existe rarement des réductions de prix, des tarifs sociaux, et la négociation des tarifs pendant les heures de pointe est à exclure. Par contre pendant les heures creuses, il arrive parfois que quelques usagers avertis et habiles dans l'art de la négociation parviennent à obtenir une réduction de prix, et cela, même en cas de sectionnement. La souplesse, la flexibilité de ce mode de transport, la continuité de son service, sa capacité à se porter là où la demande existe, l'aide de l'apprenti en cas de transport de bagages, la flexibilité bien meilleure que celle des entreprises publiques, l'assurance d'avoir une place assise (même si on constate souvent des passagers debout en heure de pointe), l'arrêt à la demande, les trajets plus courts pour rejoindre les arrêts, font du transport artisanal, un type de transport prisé et demandé par les usagers. Toutes ces composantes de la qualité de service sont très appréciées de la clientèle. De même, la création de nouveaux services, dès qu'une demande se fait jour, permet au transport artisanal de coller étroitement à l'évolution des besoins de déplacements de la population. Ce qui est pour l'utilisateur un signe de confort.

3.3. Les enjeux actuels du transport artisanal

3.3.1 Les enjeux économiques

Les transports artisanaux présentent des enjeux économiques et sociaux importants en raison des ressources considérables qu'ils mobilisent. Ils assurent des emplois dans les villes africaines confrontées à de sérieuses crises économiques. Les bas tarifs qu'ils pratiquent permettent de générer une part importante des ressources financières et de procurer un bien être aux populations riveraines.

Parmi les emplois offerts par ce secteur, on y distingue deux types : les emplois directs qui sont faciles à identifier et les emplois indirects dont la majeure partie

correspond à l'entretien et à la réparation des véhicules et qui couvrent à la fois des activités de transport urbain et interurbain. À Dakar par exemple, sur la base de 2000 cars rapides circulant quotidiennement sur le réseau, le personnel d'exploitation a été estimé à 2000 chauffeurs, 1500 siroumanes, 4500 apprentis (un tiers des apprentis ont une aide), et 400 coxeurs¹⁵ soit en tout 8400 personnes auxquelles on ajoute 1333 propriétaires, qui tirent leur revenu principal ou secondaire de cette activité. Le reste de l'effectif représente les chauffeurs propriétaires. Quant aux emplois indirects, il a été comptabilisé 80 emplois par gare. Parmi ces emplois on distingue : laveurs, restaurateurs, monnayeurs, petits commerçants ambulants, coursiers, etc. Pour 10 gares routières de cars rapides et de taxis collectifs, on a un total de 1000 personnes.

Il faut ajouter à ces chiffres les emplois dans la réparation, les magasins de pièces détachées et emplois annexes que l'on a chiffré à 10 000 personnes. Ainsi, si l'on totalise les emplois directs productifs qui représentent environ 18 000 emplois avec les emplois indirects qui regroupent près de 12 000 personnes, ce sont plus de 40 000 personnes qui tirent leurs ressources principales ou secondaires de cette activité (Adoléhoumé-Mandon, 1994).

Le secteur du transport artisanal génère de nombreuses ressources financières à l'État et /ou aux collectivités locales. En ce qu'il est pourvoyeur de recettes, essentiellement des flux de taxes, impôts divers et de droits de douane sur les importations de véhicules. Si l'on prend en compte les recettes que tirent ces autorités, ce sont des volumes importants qui sont alors tirés du transport artisanal. Il s'agit d'une production fiscale nette, puisque cette activité n'est pas subventionnée comme les entreprises publiques de transport. Ce qui contredit l'opinion courante selon laquelle ce secteur artisanal échappe à toute taxation.

¹⁵ Les siroumanes et les coxeurs sont les employés fidèles du transport artisanal , les premiers sont chargés de contrôler et maintenir le marché dans les gares, les seconds sont chargés de trouver plus de clients au véhicule artisanal qui l'a embauché.

Bien que les transports artisanaux ne soient pas subventionnés contrairement aux entreprises publiques, leur développement témoigne d'un rôle social indéniable. Ce sont les usagers actifs, notamment, les chômeurs, les petits métiers, les ménagères, somme toute des personnes au niveau de vie relativement réduit qui alimentent les activités de ce secteur. Ces personnes trouvent les transports artisanaux plus pratiques et facilement accessibles à leur bourse.

Une des caractéristiques des transports artisanaux était qu'ils demandaient à chaque client une somme d'argent peu élevée, même si le coût/km pouvait dépasser celui des entreprises publiques de transport. Aujourd'hui, on constate que la tarification des artisans chauffeurs suit *grosso modo* celle des entreprises publiques. Parfois, les prix appliqués par les artisans chauffeurs sont légèrement plus chers que ceux des entreprises publiques. En effet, lorsque la qualité du service est meilleure ou quand le marché est saturé durant les heures de pointe, on assiste à un rehaussement des tarifs, et lorsque le service est inférieur ou pendant les heures dites creuses, les prix baissent relativement. Dans de nombreuses grandes villes d'Afrique subsaharienne¹⁶, les artisans chauffeurs suivent les augmentations tarifaires des entreprises publiques de transport. Ils souhaitent ces augmentations en ce sens que la rentabilité de leurs activités dépend essentiellement de la marge de prix pratiqué par les entreprises publiques. Leur rentabilité est aléatoire et faible à cause du bas niveau des tarifs de l'exploitant officiel. Une augmentation des prix du côté de l'exploitant officiel suppose incontestablement une augmentation de revenus du côté des artisans chauffeurs.

Comme nous l'avons souligné dans notre précédent chapitre (Cf. chapitre 2), le transfert social dans le cas des entreprises publiques n'est possible, et ne se fait que par l'intermédiation de l'État qui subventionne la totalité des cartes scolaires et universitaires et les deux tiers des cartes fonctionnaires. En définitive, le transfert social, que ce soit le réseau de transport artisanal ou celui de l'entreprise publique de transport, ne se fait que de manière très imparfaite. Ainsi, la tarification est conforme à la logique

¹⁶ Les constats se font dans les villes comme Conakry, et Abidjan, où les transports artisanaux suivent de près les augmentations tarifaires des entreprises publiques, et même celle des carburants.

économique qui veut que plus on utilise un service, plus on le paie. On sait que les populations aux revenus les plus modestes tendent à habiter dans les quartiers périphériques, et même si cette règle n'exprime qu'une tendance, il en ressort que les usagers plus modestes habitant loin du centre risquent de subir des prix plus élevés des transports artisanaux lors des heures de pointe.

3.3.2 Enjeux sociaux

Tableau 7 : Les avantages et inconvénients des transports artisanaux

Avantages	-souplesse et flexibilité technique -adaptation aux besoins des usagers	-Les minibus sont capables de pénétrer partout aisément et de se faufiler dans le tissu urbain. Leur adaptation aux conditions physiques, climatiques est remarquable -possibilité de transport de denrées -itinéraires rapides -arrêts en cours de route
Inconvénients	-congestion -pollution -insécurité	-congestion et pollution à cause de nombreux arrêts en cours de route et de l'état vétuste des véhicules -implication dans de nombreux accidents

3.3.2.1 Flexibilité technique et adaptation environnementale

Comme l'exprime le Tableau 7 ¹⁷ relatif aux avantages et inconvénients du transport artisanal, la souplesse, la flexibilité technique et l'adaptation aux besoins des usagers reflètent le caractère social des nombreux services que le transport artisanal rend aux populations pauvres des zones périphériques. Ces dernières développées de façon spontanée ne sont pas très souvent prises en compte dans les divers programmes d'aménagement du territoire par les autorités. La population pauvre vivant dans les zones périphériques des villes en développement est en général mal logée. Elle constitue

¹⁷ Ce tableau élaboré est également l'aboutissement de l'essai amorcé du mémoire de maîtrise présenté à l'école des graduées de l'Université Laval (1989).

une grande partie de la population globale. Cette population misérable habite sur des terrains indésirables et dépréciés. Ces terrains forment souvent des bidonvilles dont les caractéristiques peuvent varier d'une région à une autre. Le secteur de transport artisanal répond aux besoins de ces populations pauvres. Il représente par conséquent un enjeu majeur pour l'avenir et l'intégration de ces zones périphériques soumises à la pression d'un développement périphérique très mal contrôlé. En somme, il assure une activité d'intérêt général qui répond à un besoin collectif du droit au transport des populations les plus pauvres.

Au niveau des autres axes urbains et inter-quartiers, le transport artisanal répond également aux besoins de déplacements aussi bien en périodes de pointe (lorsque les autobus sont surchargés) qu'en période creuse (lorsque l'offre de ces autobus est réduite en termes de fréquence). Plusieurs usagers préfèrent emprunter le transport artisanal pour se rendre au travail. Ils évitent ainsi les autobus surchargés aux heures de pointe et trouvent une relative commodité dans le transport artisanal (places assises). La crise de l'habitat au centre ville de la plupart des villes africaines isole de plus en plus les travailleurs dans les banlieues éloignées des zones d'emplois. Pour ces travailleurs, le transport artisanal est soit une réponse à l'insuffisance ou à l'inexistence de l'offre de l'entreprise publique, soit le moyen de transport le mieux approprié en termes de commodité, rapidité et fréquence. De plus, les commerçants informels (vendeurs et vendeuses) utilisent les transports artisanaux, notamment les minibus pour assurer leurs déplacements quotidiens et celui des marchandises vers les marchés. En dehors de ces deux grandes catégories de déplacements, on peut également citer les déplacements pour se rendre à l'hôpital, à l'école ou pour les visites de parents ou amis.

Cependant, en dépit de tous ces avantages, des jugements défavorables sont portés à l'égard du transport artisanal, et cela, en raison des inconvénients créés par leur fonctionnement matériel dans la circulation. L'optimisation du stationnement ou le stationnement gênant, la congestion des carrefours à feux et surtout les nombreux arrêts intempestifs en cours de route de ces véhicules encombrant davantage les chaussées et entraînent du coup des problèmes de circulation routière. Les véhicules s'arrêtent pour

charger et décharger de façon anarchique les usagers. On dénonce également la dégradation de l'environnement (la pollution atmosphérique) causée par ces véhicules. Selon Mezghani, plus la progression d'un flux de véhicules est irrégulière et ``hachée'' avec des arrêts et des redémarrages répétés, plus il nécessitera de l'énergie, plus il polluera l'atmosphère (1998 :VI-44). Telle est la situation qui découle des mouvements conflictuels des véhicules de transport artisanal dans les villes africaines.

3.3.2.2 La sécurité des usagers

L'analyse s'intéresse essentiellement au problème de l'insécurité qui s'avère un des inconvénients majeurs de l'artisanat de transport. Malgré la diversité de cas, on note sur le plan matériel, technique et humain, que le transport artisanal ne répond pas aux normes de sécurité. Certains véhicules sont souvent dans un état vétuste, mal entretenus, d'autres se soustraient souvent à la réglementation, tels le certificat de visite technique ou l'attestation d'assurance accident. Le caractère artisanal dans son mode de fonctionnement et d'exploitation a des répercussions sur la personnalité des artisans chauffeurs au volant. Ces derniers ont des comportements peu recommandables au volant par rapport aux autres conducteurs. Lesquels comportements sont «sanctionnés» par les agents des forces de l'ordre représentés sur les artères urbaines par les policiers et les gendarmes. Cette mauvaise conduite des chauffeurs au volant ne laisse pas indifférents les usagers empruntant quotidiennement ces véhicules. Ceux-ci se préoccupent de plus en plus de leur sécurité.

Selon plusieurs auteurs (Merlin, 1991; Godard et Teurnier 1992; Teurnier, 1994; Mandon-Adolehoumé, 1994), un sentiment unanime est partagé par toute la population des grandes villes d'Afrique subsaharienne sur le manque de sécurité du transport artisanal en général, et plus particulièrement des minibus comme les cars rapides à Dakar, les matutus à Nairobi, et les gbakas à Abidjan. Du point de vue de Mandon-Adolehoumé, il est certain que la conduite des chauffeurs est en cause, et cette mauvaise conduite selon l'auteur a été souvent dénoncée par les usagers(1994 : 68). À Dakar, au Sénégal, l'annonce par le ministre des transports de la suppression des ``cars rapides'' principale cause des accidents de la route au profit d'autres types de cars plus

conformes aux exigences du transport en commun, a rassuré plus d'un. Bien que cette suppression n'ait pas été exécutée dans les faits, les usagers manifestèrent une certaine joie à l'annonce du ministre. L'éditorialiste¹⁸ d'un quotidien sénégalais illustre bien les sentiments des usagers par un ras le bol :

Ouf! Les rapides sont condamnés à trépasser. Pour une bonne nouvelle, c'en est vraiment une. Car ces véhicules, si la mesure extrême n'était pas prise, allaient indubitablement nous conduire vers une société de règlements de compte, avec bien sûr comme recette-choc, le supplice du collier fort prisé sous d'autres cieux. À chaque fois qu'un car rapide ferait un accident, comme malheureusement cela se produit non seulement tous les jours mais plusieurs fois par jour, l'on aurait vu les gens accourir, passer un pneu autour du cou du chauffeur et mettre le feu. Sans autre forme de procès.» Tout cela pour traduire le sentiment général d'un ras le bol endémique contre les cars rapides qui, il faut le reconnaître, se faisaient le macabre plaisir de faucher tout ce qui se trouvait sur leur chemin : êtres vivants, autres véhicules, etc. Propos rapportés par Godard et Teurnier (1992 :219).

Ce bref aperçu de la question de l'insécurité nous amène à pénétrer le mystère de la sécurité routière qui apparaît comme un enjeu majeur dans le secteur du transport collectif urbain, notamment celui du transport artisanal. Nous tenterons de discerner les dysfonctionnements relatifs à l'insécurité routière, où émergera le facteur prédominant de l'insécurité dans le cas du transport artisanal. De ce facteur prépondérant jailliront les principaux facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant.

¹⁸ Le journal « Le soleil » du 13 Mars 1992

CHAPITRE 4. L'ANALYSE DE LA SECURITE DANS LE TRANSPORT ARTISANAL

Le système routier a pour objet essentiel de permettre la mobilité et, par-là, de favoriser les activités économiques et sociales. Les accidents en sont un sous-produit non désiré. Ils indiquent des dysfonctionnements qui nuisent à l'efficacité globale et aux performances du système de transport. De ce fait, ils font payer un lourd tribut aux populations en souffrance.

A propos des accidents de la route, selon l'Organisation Mondiale de la santé, ils font chaque année 600000 tués dans le monde, et plus de quinze millions de blessés, devenant de ce fait un grave problème de santé publique. Au moins deux tiers des victimes proviennent de pays en développement, et 70% des morts et blessés sont enregistrés dans ces pays. A l'heure actuelle, le nombre des tués de la route dans ces pays continue à augmenter alors qu'il est en baisse dans les pays les plus avancés, depuis plus de quinze ans (Muhlrad, 1998). Sur le continent africain, les taux des accidents de circulation sont très élevés dans les zones urbaines atteignant jusqu'à 80 à 90% du total national. L'analyse des accidents survenus entre 1968 et 1990 a indiqué une croissance de 350% comparée à une tendance inverse dans les pays industrialisés (Dwilyaho, 1997).

Malgré ces taux d'accident très élevés, les contrôles routiers dans les milieux urbains en développement deviennent de plus en plus rares. Pourtant, le rôle primordial des contrôles routiers dans le respect des règles routières n'est plus à démontrer. L'insuffisance actuelle des contrôles routiers constitue un frein à toute action réglementaire dont on pourra voir les répercussions sur le comportement des artisans chauffeurs.

Pour comprendre le processus des accidents dans les pays en développement, et rechercher les dysfonctionnements qui les produisent afin de les rectifier, avec le double bénéfice d'en réduire les impacts humains et économiques et d'améliorer la mobilité, il

convient d'intégrer dans une même analyse les trois composantes du système de circulation qui interagissent en permanence : l'infrastructure routière (et son environnement immédiat), les véhicules en circulation et les usagers de la route (avec ou sans véhicule). Les études approfondies portant sur les accidents démontrent que ceux-ci résultent toujours d'une série de facteurs caractérisant les performances d'un ou plusieurs de ces trois éléments, vus en interaction (Ferrandez, 1995). Car, le meilleur des comportements ne peut empêcher les accidents de survenir si les conditions physiques et environnementales sont mauvaises. De même, un réseau routier conçu avec la plus grande ingéniosité n'est pas une garantie de sécurité si les conducteurs et usagers ne respectent pas les prescriptions définies.

Une telle perspective conduira dans ce présent chapitre à analyser quatre grands volets englobant l'analyse de la sécurité routière du transport artisanal. Le premier volet traitera des accidents de la route par analyse multicausale (4.1). Le deuxième volet fera l'analyse comportementale des chauffeurs artisans au volant (4.2). Le troisième présentera les observations relatives aux dysfonctionnements des actions de sécurité dans les pays d'Afrique subsaharienne (4.3). Enfin, le quatrième volet exposera quelques pistes de réflexion et les objectifs de cette recherche. Dans cette dernière partie, on présentera les différentes hypothèses soulevées et les scénarios qu'on envisage bâtir autour des recommandations visant à réduire les accidents causés par les artisans chauffeurs.

4.1. Les accidents de la route : Cadre d'analyse multicausale

Avant de traiter globalement l'analyse multicausale des accidents de la route, il est indispensable de donner un sens opérationnel aux concepts d'accident et de sécurité.

4.1.1 L'appréhension des concepts d'accident et de sécurité

Bisson (1981 :23) définit un accident de la route comme «tout événement survenu sur la route, au cours duquel un dommage est causé par une automobile, par

l'usage de celle-ci ou par son chargement». Pour élargir la portée de ce concept, Baulne (1991) introduit plutôt les termes fondamentaux suivants: «Véhicule à moteur», et «usager de la route». Selon cet auteur, «un accident de la circulation routière est un événement survenant sur une voie publique au cours duquel un dommage, matériel ou corporel est causé à un usager de la route par un véhicule à moteur en mouvement» (1991 :71).

De par ces définitions, un accident automobile est un événement complexe, en ce qu'il découle rarement d'une cause unique. Il est généralement l'aboutissement d'une multitude de facteurs qui s'enchaînent et s'enchevêtrent. En d'autres termes, il est l'aboutissement d'un jeu de circonstances. Le même jeu peut expliquer non seulement la fréquence des accidents, mais aussi la nature et la gravité des dommages causés par ces accidents. Rechercher la sécurité devient un besoin fondamental et élémentaire de l'individu au même titre que l'alimentation, l'habitat, l'habillement ou la santé. Cela explique l'intérêt croissant pour la sécurité routière. Toutefois, que signifie la notion de sécurité dans le contexte du réseau routier? Selon Fleury (1998), le terme de sécurité paraît polysémique et à l'évidence pose problème tant sur sa définition que sur sa place. Car, si l'insécurité peut se définir aisément à partir de l'accident symptôme de dysfonctionnements sur lesquels il convient d'agir, la sécurité est plus difficile à cerner. Sa place est plus malaisée à définir en raison de la nature subjective d'une telle question. Cependant, en dépit du caractère polysémique et évanescent de la notion de sécurité, on emprunte et retient celle qui est proposée pour l'établissement de la ``Norme Internationale'' (1999), précisant que la sécurité : «c'est l'état dans lequel le risque de dommages corporels et matériels est limité à un niveau acceptable»(1999 :34). Afin de procéder à l'examen des facteurs de risque dans une analyse multicausale, l'analyse se fonde sur la matrice de Haddon, présentée au Tableau 8.

Tableau 8 : Matrice de Haddon

		phases		
		Pré-impact	Pendant-impact	Post-impact
Facteurs	Humain			
	Véhicule			
	Environnement Physique			
	Environnement Socio-économique			

Sources : Haddon, (1972), «Highway Safety Phenomena», Journal of Trauma, march 1972, Vol 12, no.3, pp.207, traduction libre.

Haddon propose une matrice dont l'un des axes est composé de quatre (4) types de facteurs de risque associés aux accidents routiers : humain, mécanique, environnemental et socio-économique. Ces facteurs sont, sur l'autre axe, repartis en phases temporelles : avant, pendant et après l'événement. Ce cadre conceptuel permet de forcer l'imagination et de penser à plusieurs dimensions en s'interrogeant sur le contenu de chacune des cellules de la grille.

Malgré la qualité et la valeur entourant ce cadre conceptuel, quelques failles méritent d'être relevées. La matrice de Haddon ne prend pas en compte les interactions des différents facteurs causant ou contribuant aux accidents routiers. On estime que c'est souvent l'interaction de plusieurs facteurs qui occasionnent les accidents. Par exemple un chauffeur professionnel, fatigué, au volant d'un véhicule usagé, sur une route mal construite (comme c'est le cas dans les villes en développement) a une probabilité plus élevée de causer un accident qu'un autre, dans le même état de fatigue, sur une route impeccable en terme d'aménagement. Par ailleurs, parmi les quatre (4) facteurs distincts proposés par Haddon, est-il nécessaire de dissocier et de démarquer le facteur socio-économique des autres facteurs? Étant donné le contexte environnemental, un contexte en développement, une partie du facteur socio-économique ne doit-elle pas être intégrée à chacun des trois autres facteurs en interaction? Dans les pays en développement, si les mesures législatives, des normes et des systèmes de sécurité

existent, la véritable difficulté se situe au niveau de leur application. Dans cette perspective, il serait plus adéquat d'insérer au sein de chacun des trois facteurs en interaction, le facteur socio-économique dans le but de mieux répertorier l'ensemble des interventions possibles à suggérer.

Toute intervention en terme d'accidentologie peut toucher soit la nature (dommage matériel et corporel), la gravité (dommage corporel : blessés et tués), soit la fréquence des accidents. Ce qui appelle trois dimensions complémentaires dans un accident. L'analyse se limitera à la fréquence des accidents. On estime qu'apporter un «traitement» à cet élément dans le cas du transport artisanal, peut inéluctablement contribuer de façon directe ou indirecte à remédier à la situation. En outre, la priorité sera accordée au facteur humain, même s'il est en interaction avec les deux autres facteurs, mécanique et environnemental dans le cas du transport artisanal.

La matrice de Haddon présentant les facteurs de risque d'accident a été modifié. On y a intégré dans chacune des cellules de la grille, les éléments spécifiques à chacune des dimensions spécifiques du transport artisanal.

Tableau 9 : La matrice de Haddon modifiée et appliquée au transport artisanal

		phases		
		Pré-impact	Pendant-impact	Post-impact
Facteurs (en interaction impliquant l'environnement socio-économique)	Humain (Implication de l'individu à l'événement)	Non-respect de la limitation de vitesse, du code la route et du taux d'alcoolémie	Non-respect du nombre de passagers exigé et de la quantité de bagages	Négligence d'assistance aux victimes : non- intervention aux victimes, poursuite du travail
	Véhicule (Défaillance du véhicule)	Soustraction à l'examen obligatoire d'entretien du véhicule	Utilisation de pièces usagées (pneus lisses)	Non-respect du délai du véhicule en fourrière(véhi- cule dangereux)
	Environnement physique (Courbes et pentes dangereuses, voies piétonnes, visibilité etc).	Négligence de l'entretien des routes et du matériel d'infrastructure	Absence de garde fou	Absence des espaces pour évacuer les blessés
		Tout ce qui fait qu'un accident se produit	Tout ce qui fait que la fréquence d'accident augmente	Tout ce qui résulte des accidents

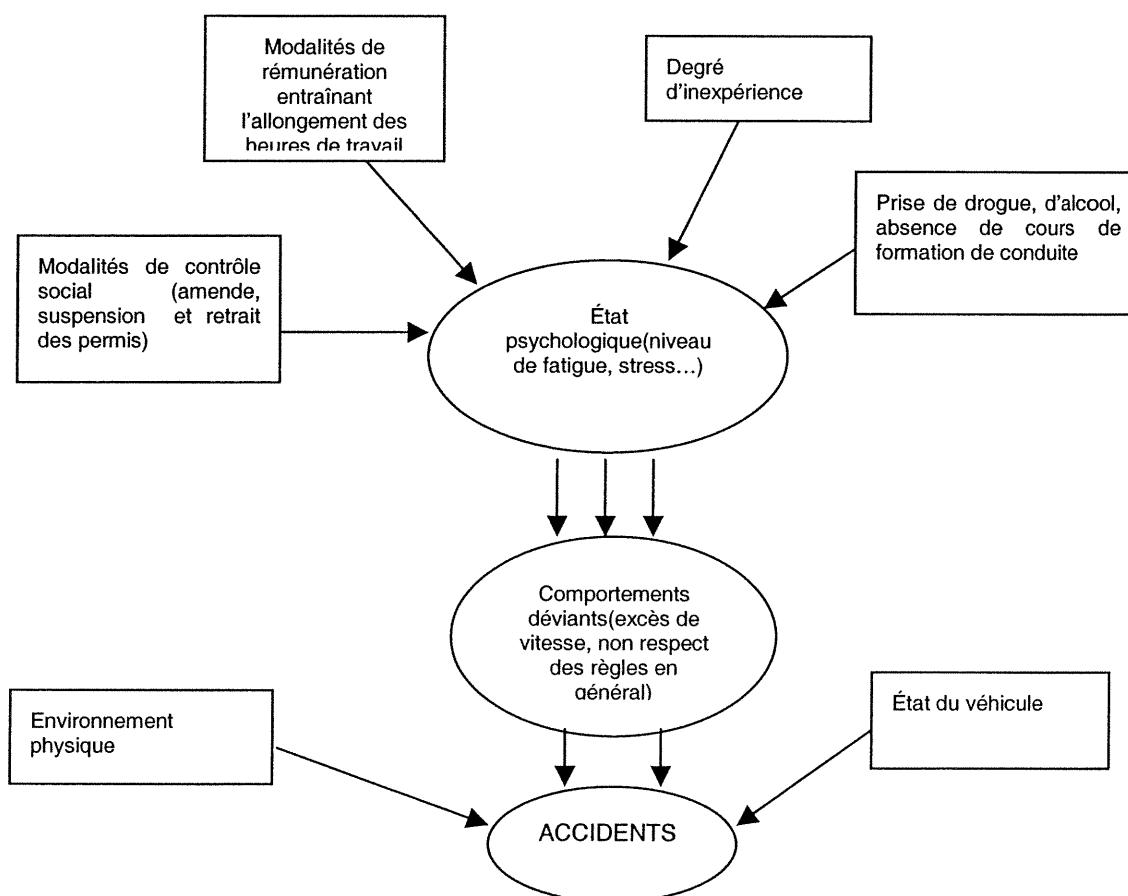
En nous fiant à la nouvelle matrice plus pertinente, l'accident paraît comme l'aboutissement d'une multitude de facteurs qui s'enchaînent et s'enchevêtrent, qui incorporent les éléments de contrôle de l'usage de la route. En effet, en tenant compte du nouveau tableau 9, plusieurs facteurs de risque y sont associés à savoir, les facteurs humains (comportement de l'individu sur les routes); les facteurs mécaniques (défaut mécanique, défaut de construction d'un véhicule); et les facteurs environnementaux (condition climatique, infrastructure routière).

4.1.2 Les facteurs humains

De l'avis de certains auteurs, tel que Mulhrad (1998), le facteur humain joue le premier rôle dans la production des accidents. Dans le cas de l'étude sur le transport artisanal, ce facteur touche prioritairement les artisans chauffeurs. Tous les éléments

comportementaux intervenant dans la genèse des accidents et liés à ce facteur sont relevés dans la Figure 5.

Figure 5. : Les facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs



La Figure 5 présente dans sa partie gauche les facteurs sociaux et dans sa partie droite, les facteurs personnels.

Les artisans chauffeurs doivent se conformer aux règles générales de sécurité à l'instar des autres conducteurs. Leurs responsabilités sont d'autant plus étendues qu'ils ont la contrainte d'allier l'efficacité des transports en termes de délai ou de nombre de personnes transportées à la sécurité des passagers qui leur sont confiés. Toute

défaillance de leur part a des conséquences plus graves que celles des autres conducteurs. En ce qu'un transport artisanal minibus est un véhicule relativement agressif par rapport à son environnement extérieur et que le nombre de victimes potentielles dans un accident est fonction du nombre de passagers. La tâche d'un conducteur de transport artisanal est donc complexe et délicate.

Toutefois, dans le cas des artisans chauffeurs, des éléments bien précis du facteur humain sont reconnus pour causer les accidents routiers ou y contribuer. Il s'agit des facteurs psychologiques qui induisent notamment l'excès de vitesse. On entend par facteurs psychologiques chez les artisans chauffeurs, les états de tension entraînant la prise constante d'alcool et/ou de certaines drogues, provoquant les états de fatigue, d'anxiété et de stress chez ces chauffeurs. La fréquence des accidents augmente avec la vitesse de conduite. Plus la vitesse est élevée, plus la distance et l'espace d'arrêt nécessaire sont grands pour, d'une part, immobiliser le véhicule et, d'autre part, dissiper l'énergie cinétique. D'autres facteurs psychologiques sont ainsi mentionnés par Tossou chez les artisans chauffeurs (1995) :

La responsabilité des artisans chauffeurs dans les accidents de la route serait particulièrement liée à l'excès de vitesse et au non-respect des prescriptions du code de la route (...), à l'origine des excès de vitesse, on retrouve chez les artisans chauffeurs, le faible niveau de connaissance des pratiques comme la croyance selon laquelle la voie bitumée autorise une vitesse illimitée, la prétention des artisans chauffeurs à une priorité absolue sur les autres usagers des voies de circulation, notamment sur les piétons; et la fatigue, et les états de tension causés par les conditions de travail de ces dernier.(1995 :XII-50).

Comme nous le mentionnons ci-dessus, parmi les éléments du facteur humain reconnus pour causer les accidents routiers ou y contribuer, la responsabilité des artisans chauffeurs dans les accidents de la route serait particulièrement liée à l'excès de vitesse et au non-respect des prescriptions du code de la route. Elle est également fondée sur les facteurs suivants: la fatigue, l'anxiété, le stress et les états de tension causés par la motivation liée aux modalités de rémunération des chauffeurs. En effet, pour obtenir la recette journalière fixée par le propriétaire et augmenter ses propres recettes qu'il se fixe, l'artisan chauffeur est capable de travailler plusieurs heures d'affilées. Les

informations obtenues sur le terrain concernant le nombre d'heures de travail effectuées par l'artisan chauffeur et qui correspondent en moyenne à celles qu'indiquent Godard et Teurnier (1992) dans leur étude de 1992; ainsi que celle plus récente de la SSATP (2000) sont édifiantes à ce propos. «*Ce sont des journées de travail de 10 à 12 heures qui sont généralement effectuées, avec une amplitude qui peut atteindre 14 heures, voire davantage*» (1992 :15, 2000 :22).

Ainsi, dans la recherche de l'amélioration de sa condition de vie et celle de sa famille, l'artisan chauffeur n'a d'autres préoccupations que celle de multiplier le nombre de voyages afin que le gain du jour soit supérieur à la somme demandée par l'employeur. Pour atteindre cet objectif, il utilise tous les moyens, y compris la consommation des stimulants. Les modalités de rémunération des artisans chauffeurs contribuent à causer de fréquents accidents routiers. Elles pourraient même constituer l'une des principales causes des accidents fréquents impliquant les artisans chauffeurs.

Le modèle qu'on retrouve dans de nombreuses villes africaines n'est pas celui de l'artisan-proprétaire, mais celui du chauffeur salarié, travaillant, avec l'aide d'un receveur si la taille du véhicule le nécessite. On admet que la situation en terme de rémunération de l'activité est naturellement très variable. Variable entre transporteurs d'une même agglomération; variable dans le temps en raison de l'évolution divergente entre coûts de production, tarifs et pouvoir d'achat de la population; variable entre les diverses villes en développement : On identifie généralement trois formules de modalités de rémunération des artisans chauffeurs dans les villes africaines. La première, le chauffeur est salarié (salaire mensuel fixe) et son revenu est constitué de son salaire, augmenté des recettes réalisées au-delà du montant journalier attribué au propriétaire. La deuxième, le chauffeur n'est pas salarié, son revenu n'est constitué que de ses recettes supplémentaires, le montant journalier exigé est alors plus faible. La troisième, le chauffeur travaille un jour par mois pour son propre compte. Tous les autres sont consacrés au propriétaire. D'une formule à l'autre, il existe une nette différence dans les montants de recette à verser au propriétaire. On note un trait

commun aux deux premières formules : le chauffeur doit rapporter au propriétaire une recette journalière, dont le montant est décidé au moment de l'embauche.

Même si les autres facteurs de risque (les facteurs mécaniques ou l'état du véhicule, et les facteurs environnementaux) semblent moins importants pour causer les fréquents accidents impliquant les artisans chauffeurs, il n'en demeure pas moins qu'ils y contribuent largement.

4.1.3 L'état du véhicule

La part des caractéristiques mécaniques des véhicules dans les causes des accidents routiers n'est pas bien connue. Du point de vue de Mandon-Adoléhoumé (1994), il est souvent plus commode d'attribuer la responsabilité de l'accident au comportement du conducteur. Quant à Mulhrad (1998), il précise que dans les chocs impliquant les transports artisanaux, les défauts des véhicules peuvent intervenir en tant que facteurs causaux (freins usés, pneus lisses ou sous-gonflés, amortisseurs en mauvais état, éclairage mal réglé, défaut de visibilité latérale ou arrière, etc). La surcharge des transports artisanaux en passagers et en bagages intervient également dans la production des accidents, notamment lors des freinages et des déports latéraux d'urgence : le poids supplémentaire, souvent mal réparti, nuit à la stabilité et influe sur la distance de freinage. De plus, un accident impliquant un véhicule qui transporte trop de passagers fait plus de victimes qu'un autre légèrement chargée.

On estime que les accidents ayant pour cause directe le facteur mécanique concernent surtout les véhicules usagés. En effet, lors d'un impact, une part de l'énergie générée par le véhicule est transmise brutalement aux occupants. Ces derniers heurtent alors les éléments fixes du véhicule tels que le pare-brise, le tableau de bord, la colonne de direction ou des objets en mouvement à l'intérieur du véhicule. Toutefois, malgré la dénonciation de quelques véhicules artisanaux circulant dans un état lamentable dans les villes en développement, notamment les villes africaines, il est souvent plus commode d'attribuer la responsabilité de l'accident au comportement du conducteur. Sur-ce, rapporte Mandon-Adoléhoumé faisant allusion aux cars rapides de Dakar que :

«Si les cars rapides sont impliqués dans près de la moitié des accidents, il ressort que ce n'est pas dû qu'à des défaillances techniques des véhicules, mais essentiellement à des fautes de conduites. Le renouvellement n'est donc pas de nature en soi à régler le problème qui tient plus à la formation et aux conditions de travail des chauffeurs»(1994 : 60).

4.1.4 L'environnement physique

Tous les modes de transport se partagent le même espace de voirie. La plupart des accidents de transport collectif reflètent des dysfonctionnements aux interfaces de ce sous-système des transports urbains et des autres sous-systèmes.

En nous limitant à la première phase temporelle de la matrice de Haddon, plusieurs éléments fixes contribuant à la production d'un accident peuvent être identifiés. Il s'agit des courbes et des pentes dangereuses, des feux de circulation en panne, du manque de passage pour les piétons, de la non visibilité et du manque d'entretien des routes, etc. Le jargon des usagers eux-mêmes exprime mieux le phénomène. On a des appellations telles que «la courbe de la mort», «la route casse-gueule», «la côte à tuer», «le carrefour de la mort» etc. qui mettent en évidence le danger encouru. Il est vrai que dans les villes en développement, la plupart des sections de route comportent des déficiences très importantes. La signalisation routière pose problème. En ce sens qu'elle n'est pas conforme ou qu'elle est complètement absente (les panneaux sont souvent volés). La condition des routes bitumées passe de très bonne à médiocre. Il existe plusieurs sections de routes avec des nids de poule et divers points d'engorgement situés à l'entrée des villes et villages environnants. Malgré tout, la perception du réseau routier dans son ensemble et des perspectives de son évolution ou de son amélioration en terme de réduction de la fréquence des accidents de la circulation n'est encore pas au beau fixe. Dans les pays développés, les élus et les techniciens, conscients de ces réalités et sensibles à la qualité de la rue, ne peuvent concevoir une voie ou réaménager une emprise existante sans en tenir compte. Dans ces pays, l'urbanisme prend de plus en plus en considération la qualité des espaces publics et leur sécurité comme l'un des

principaux déterminants dans sa conception (Fleury, 1998). Mais, dans les pays en développement, en dépit de la large part des facteurs touchant le réseau routier dans la production des accidents, le réseau routier ne semble pas être mis en cause. Toutes les actions entreprises visent plutôt le comportement des conducteurs. Leur vigilance est interpellée. Tout se passe comme si l'infrastructure routière était une donnée non modifiable et avec laquelle il fallait faire (ISTED, 2000).

En admettant la prédominance du facteur humain, on constate qu'en plus des modalités de rémunération, d'autres facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant tels que l'inexpérience professionnelle et l'état de contrôle routier contribuent également à augmenter les accidents.

4.2. Données et observations

4.2.1 Facteurs d'accidents

De très récentes études effectuées par l'INRETS et réalisées par l'ISTED (2000), recensent de nombreuses données relatives à la politique de sécurité routière des villes en développement, notamment quelques villes capitales de l'UEMOA. Le tableau X présente de façon résumée, les principaux facteurs d'accidents. Ils ont été positionnés par rapport aux deux axes de la matrice de Haddon afin d'obtenir des résultats objectifs et pertinents.

Tableau 10 : Facteurs d'accidents par rapport aux 2 axes de la matrice de Haddon

Facteurs intervenant dans la genèse des accidents	Facteurs de risque
excès de vitesse, Vitesse excessive par rapport à l'infrastructure	Humain/environnement physique
-non-respect du code de la route	Humain
-Conducteurs inexpérimentés	Humain
-stationnements gênant, et encombrement des trottoirs	Humain
-Peu d'attention prêtée par les conducteurs aux piétons en milieu urbain	Humain
-Surcharge et défauts mécaniques des véhicules	Humain/mécanique
-Chaussées en mauvais état, abords de chaussée de la signalisation	Environnement physique
-Absence d'aménagement piétons en ville	Environnement physique
-Éclairage insuffisant en ville	environnement physique

Source : Construit à partir des données de ISTD, mars 2000, pp.24, adapté de la matrice de Haddon.

On constate ainsi une prédominance des facteurs humains où les éléments comportementaux des artisans chauffeurs prennent le dessus. Ceux-ci sont suivis de très près des facteurs d'environnement physique. De façon générale, tous les facteurs humains de risque relevés concordent vers la phase avant (pré-impact) la production de l'accident. Dans cette perspective, apparaît la nécessité d'agir sur le comportement des artisans chauffeurs.

4.2.2 Dysfonctionnements des contrôles routiers

Dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, on note une certaine inadéquation entre le taux élevé des accidents et les actions entreprises pour l'abaissement de ce taux. Les accidents en milieu urbain sont fréquents et les actions de sécurité sont très peu développées aussi bien au niveau du contrôle des infractions routières qu'au niveau des actions d'aménagement de sécurité.

De façon générale, les contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre sont pitoyables (document de l'ISTED 2000). En effet, les moyens techniques disponibles pour les contrôles (et dans la plupart des cas, les salaires des agents des forces de l'ordre) sont si réduits que les agents considèrent qu'ils peuvent engager les conducteurs et plus particulièrement les artisans chauffeurs qu'ils contrôlent quotidiennement et régulièrement à participer aux frais. En d'autres termes, les négociations entre les conducteurs du transport artisanal et agents des forces de l'ordre permettent à ces derniers de combler des trous financiers et aux conducteurs de s'en tirer à meilleur compte (en terme de sommes versées et de temps passé en formalités). Dans ces circonstances, l'objectif de réduction des risques routiers devient moins important que le gain pécuniaire des deux parties en question. Il y a donc un phénomène de corruption et de rackets sur certaines artères urbaines des villes en développement (2000 :43).

Ce phénomène est illustré par les propos d'une autorité¹⁹ gouvernementale dénonçant le comportement peu scrupuleux de certains agents de l'ordre :

« Un agent dont la mission est de contrôler la circulation pour en assurer la sécurité et qui, par cupidité, se laisse corrompre, met en danger la vie de ses concitoyens, sabote l'économie nationale et travaille à la régression de son pays. En effet, un chauffeur, avec des papiers non à jour, conduisant une camionnette de 15 places en très mauvais état et transportant 30 passagers à bord, a déjà

¹⁹ Il s'agit du président de la République du Togo devant un rassemblement de transporteurs et agents de la sécurité publique. Propos rapportés par la presse, et cités par P. PEAN.

commis plusieurs infractions. Les agents qui sont affectés aux postes de contrôle de la circulation pour réprimer ces infractions et assurer la sécurité des biens et des personnes, devraient en principe arrêter ce véhicule et l'empêcher de poursuivre son voyage, compte tenu de son état. Mais hélas, avec l'argent, la voie est libre, certains agents de la sécurité publique, peu scrupuleux, sont soudoyés, et ferment les yeux sur toutes ces infractions. Ainsi pour 500 francs ou mille francs CFA met-on en danger la vie de plusieurs personnes.» Propos rapportés par Godars et Teurnier (1992 : 157)

En effet, la majorité des chauffeurs artisanaux sont victimes des rackets de la part des agents des forces de l'ordre. Si l'on se fie aux enquêtes menées sur le terrain, ce n'est un secret pour personne que les agents des forces de l'ordre, au lieu de jouer leur rôle qui est de procéder au contrôle des véhicules et favoriser les sanctions des infractions, passent la majorité de leur temps sur les voies en se livrant aux rackets auprès des chauffeurs du transport artisanal seulement. Les chauffeurs des entreprises d'autobus ne sont jamais soumis au contrôle routier. Ces derniers peuvent aller et venir sans aucune inquiétude.

À partir de ces constatations sur le terrain, on note cependant que les relations entre ces deux corps de métier (artisans chauffeurs et force de l'ordre) ont été toujours conflictuelles. Les chauffeurs se plaignent des policiers et gendarmes qu'ils accusent de racket. Quant aux policiers et gendarmes, ils remettent en cause la formation des chauffeurs artisans. De leur point de vue, les chauffeurs n'ont pour objectif que la rentabilité. Ils sont guidés par l'esprit de gain motivé par l'impératif de la somme forfaitaire à verser à l'employeur par jour.

Par ailleurs, les infractions les plus graves tels que la vitesse et les dépassements dangereux ne sont pas contrôlées pour diverses raisons : manque d'appareils de mesure, impossibilité d'arrêter les contrevenants hors des points de contrôle fixes et sans moyen de poursuite. En outre, les infractions comme la surcharge du véhicule en bagages et en passagers, le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque moto (quand la loi existe) qui seraient pourtant simples à identifier sont entièrement négligées. Enfin, les contrôles

en milieu urbain dans certaines villes en développement, deviennent de plus en plus inexistantes. Le contrôle des infractions commises par les conducteurs vis-à-vis des piétons (les victimes d'accidents les plus fréquentes en ville) n'a, semble-t-il, jamais été mis en œuvre.

Malgré la présence des commissions spécialisées, généralement placées au sein des ministères de transport pour prononcer le retrait des permis de conduire lors des contrôles routiers, on relève de nombreuses difficultés pratiques de fonctionnement à ce niveau. Cette insuffisance et faible performance du contrôle routier s'apparente à la faiblesse des structures d'action de sécurité. On y observe une très grande dépendance des organismes de sécurité placés sous la tutelle des ministères et qui ne peuvent, ni imposer, ni contrôler la mise en œuvre des mesures de sécurité. On dénonce également l'incapacité d'étude de ces organismes. Ces derniers ne possèdent pas les premiers outils de connaissance des accidents de la route et de leur cause (base de données fiables). Il existe un décalage entre leur budget et les tâches à accomplir. De plus, la position de ces offices, quelque peu séparée de la hiérarchie administrative classique, ne facilite pas l'accès aux informations et aux services nécessaires.

Ces contrôles routiers étant un des éléments clés du respect des règles routières, leur insuffisance dans ces grandes villes d'Afrique subsaharienne a des répercussions évidemment sur le comportement des chauffeurs en général, notamment les chauffeurs de minibus. Ces derniers circulent avec des véhicules en mauvais état, assurés souvent de s'entendre avec les forces de l'ordre moyennant une somme d'argent. Du fait des conditions de concurrence sur certains itinéraires de la relative rareté des moyens de transport, et d'une priorité à la rentabilité, ces véhicules sont utilisés en surcharge, les chauffeurs roulent à vive allure sans aucune inquiétude (ISTEED : 2000 :45).

Par ailleurs, cette faiblesse institutionnelle se lie également au niveau de la filière de formation des conducteurs professionnels et des moniteurs d'auto-école. Bien que l'enseignement formel de la conduite soit obligatoire, le peu de garanties pédagogiques offertes actuellement par les auto-écoles motivent moins les candidats au permis de conduire parmi lesquels on compte de nombreux artisans chauffeurs. On constate au

tableau 11 que dans la majorité des pays cités, dont la plupart sont de l'UEMOA, la formation des moniteurs d'auto-école n'est pas obligatoire et la formation continue elle-même n'existe pratiquement pas. Cette insuffisance en terme de formation chez les intervenants, va donc de pair avec la faiblesse des structures institutionnelles de sécurité des pays d'Afrique subsaharienne.

Tableau 11 : Filières de formation des conducteurs professionnels et Formation des moniteurs d'auto-écoles

	Benin	Burkina Faso	Cote d'Ivoire	Mali	Niger	Sénégal	Togo
Apprentissage "compagnonnage"	Oui 2ans	Oui 3-3mois	Oui(non Officiel)	Oui	Oui	Oui	Oui 2-3ans
Auto-école	Obligat. Program.	Obligat. Program.	Obligat. Pas de Program.	Obligat. Program.	Obligat. Program.	Obligat. Program.	Obligat. Program.
Formation continue	Offre existante	Non En préparation	Offre Existante (taxis surtout)	Non	Offre existante	Offre existante	Non
Formation Des moniteurs	Oui (6mois) diplôme	Formation Existante, Mais non obligatoire	Formation Et diplôme Mais non Obligatoire	Non Contrôle Pour Obtenir Carte prof.	Program. En préparat. Examen Pédagog.	Non Mais Examen D'Etat	Non Obligatoire En cours De réforme

Source : Enquêtes auprès des directions des transports, in Rapport ISTED, mars 2000 p.11

4.3. Hypothèses à vérifier et scénarios à bâtir

4.3.1 Hypothèses de recherche

Eu égard à la faiblesse des structures institutionnelles et la faiblesse des structures d'action de sécurité à tous les niveaux, la question qui se pose est celle de savoir la place que donnent les autorités publiques au transport artisanal dans leur plan de transport en général en vue de combattre efficacement le problème de l'insécurité. De quels moyens disposent-elles pour faire face aux nombreux facteurs d'insécurité, dont

notamment le facteur humain où émergent les facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant?

De ces interrogations découlent les objectifs de cette recherche. Ceux-ci s'articulent de la façon suivante :

- Comprendre et apprécier d'abord la nature propre du transport dit «artisanal» en identifiant ses caractéristiques spécifiques qui émergent par rapport aux autres types de transports collectifs, notamment l'entreprise publique d'autobus; ensuite, cerner les raisons qui fondent le problème de l'insécurité.

- Identifier les différents facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs au volant (en ce que ceux-ci expliquent les nombreux risques d'accidents) et distinguer parmi eux le facteur prépondérant.

- Identifier les différentes pistes d'action de mesures susceptibles d'éveiller un sens de responsabilité plus poussé chez les artisans chauffeurs en les impliquant davantage aux tâches internes qui contribueront à leur plein épanouissement pour : 1) avoir un comportement plus sûr au volant; 2) réhabiliter leur image de chauffeurs professionnels aux yeux des usagers et des autorités publiques.

- Identifier les pistes d'action de mesures susceptibles de susciter l'intérêt de l'agence régulatrice de transport et de l'amener à s'impliquer davantage dans la mise en place et en œuvre des mesures de sécurité soumises aux artisans chauffeurs.

Un fait qui retient notre attention, c'est que les comportements aberrants des artisans chauffeurs au volant ne se cachent plus et souvent, ceux-ci se déroulent en présence des usagers empruntant quotidiennement le véhicule artisanal. Ces derniers, les premières victimes potentielles des accidents impliquant le transport artisanal sont interpellés afin de nous signifier leur état d'âme, leur sentiment et leur opinion. Les

informations que les usagers livreront, permettront non seulement de mieux cibler les lésions à parfaire au niveau des comportements des artisans chauffeurs, mais elles permettront également d'examiner dans quelle mesure ces artisans chauffeurs peuvent être impliqués dans les opérations d'actions à mener pour atténuer les maux.

De telles perspectives conduiront à apprécier le rôle potentiel des autorités publiques qui doit rejoindre non seulement les opérations courantes mais aussi la planification de ce secteur, si on veut garantir un certain niveau de qualité de service en termes de sécurité. Quel est l'état des relations qu'entretiennent ces dernières représentées sur le terrain par les forces de l'ordre avec les artisans chauffeurs? Dans quelle mesure ces relations peuvent-elles contribuer à favoriser des comportements déviants chez les artisans chauffeurs au volant? Concernant les artisans chauffeurs, on présume qu'ils ne peuvent efficacement se prendre en main, compte tenu de nombreux faits qui leur sont reprochés et qui semblent de plus en plus se renforcer sans aucune leur d'espoir de changement. Ils sont en exercice sur le terrain (chauffeurs salariés et chauffeurs propriétaires confondus) et sont aussi interpellés pour donner leur opinion et sentiment sur ces réalités. Toutes ces interrogations dessinent les hypothèses de cette recherche. Ces dernières contribueront à mieux circonscrire les éléments de blocage qui doivent être combattus pour orienter efficacement les mesures structurelles et correctrices susceptibles de remédier aux facteurs de l'insécurité, notamment le facteur humain. Ce dernier fonde les facteurs générateurs des comportements déviants, principalement les modalités de rémunération qui ont besoin d'être revues et corrigées.

- **Hypothèse 1** : si l'inexpérience professionnelle des artisans chauffeurs et l'inefficacité des contrôles routiers exercés par les forces de l'ordre entraînent des comportements déviants chez les chauffeurs, il semble que, plus d'heures de conduite créées par la fatigue et le stress, et motivées par les modalités de rémunération, augmentent davantage les fréquences d'accidents des transports artisanaux.

- **Hypothèse 2** : la différence qu'on observe dans les interventions de contrôle routier qui s'exercent par les forces de l'ordre sur les opérateurs artisanaux en comparaison avec ceux de l'entreprise publique démontre le niveau des rapports qu'entretiennent les autorités publiques avec ces deux groupes d'opérateurs de transport.

4.3.2 Scénarios à bâtir

Les deux scénarios²⁰ envisagés présentent deux facettes différentes quant aux changements qui peuvent advenir pour obtenir un comportement, soit en régression permanente, soit en progression. C'est à dire, un comportement plus sûr des artisans chauffeurs au volant. Le scénario tendanciel s'appuie sur les éléments qui prévalent actuellement dans le plan de transport, notamment en terme de mesures de sécurité, leur lourdeur et leur frein. Il explique les raisons de la détérioration de ces différents facteurs de risque d'accident que nous avons relevés à la figure 5, facteurs générateurs de comportements déviants des artisans chauffeurs sur lesquels il faut agir : l'inexpérience professionnelle des artisans chauffeurs au volant, l'inefficacité des contrôles routiers exercés par les forces de l'ordre sur les transports artisanaux et enfin les modalités de rémunération des artisans chauffeurs, facteurs de longues heures de conduite.

Quant au scénario contrasté qui a «l'intention d'esquisser un futur souhaitable», il met l'accent sur les trois facteurs sur lesquels il faut agir, en faisant des propositions stratégiques en terme de mesures structurelles et correctrices susceptibles d'apporter une nette amélioration dans le comportement des artisans chauffeurs au volant.

Ces faits ouvrent la voie à l'analyse empirique. Il est question de présenter au prochain chapitre les choix méthodologiques adoptés.

²⁰ Nous nous sommes inspirés du livre préparé pour la Datar (1975), par Julien.P-A, Lamonde.P. et Latouche.D, in « La méthode des scénarios: une réflexion sur la démarche et la théorie de la prospective», La documentation Française, Paris, 1975.

CHAPITRE 5. LES CHOIX MÉTHODOLOGIQUES

Le présent chapitre traite des choix méthodologiques et comporte 3 sections. La première décrit les méthodes de cueillette de données (5.1), la deuxième expose la méthode de traitement des données statistiques (5.2), et enfin la troisième examine les limites d'ordre méthodologique (5.3). Par ailleurs, la justification du choix de la ville d'Abidjan comme terrain d'enquête sera présentée au chapitre 6.

5.1. Méthodes de cueillette de données

Trois types de méthode de cueillette ont été utilisés pour réaliser cette étude : la documentation statistique; la technique d'observation participante et les entretiens semi-directifs.

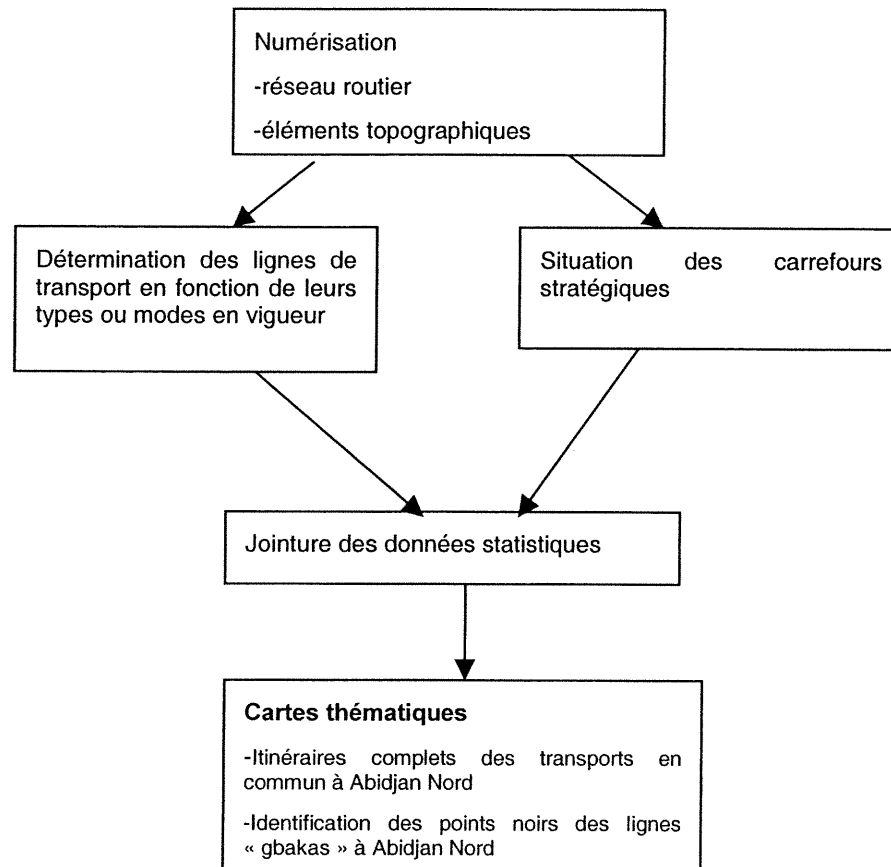
5.1.1 La documentation statistique

Nous avons consulté les documents du ministère de transport, entre autres, ceux relatifs aux perspectives d'avenir des transports collectifs urbains à Abidjan comme les plans de transport et les projets de politique de sécurité. À l'OSER²¹, nous avons également consulté les bases des données relatives à la répartition géographique des usagers de la route, et à l'inventaire des victimes d'un accident de la circulation impliquant soit les minibus « gbaka », soit d'autres véhicules. Ces données ont permis de déterminer les sections de routes les plus empruntées par les « gbakas ». Elles permettront de réunir tous les éléments susceptibles de mieux saisir le phénomène « gbaka » sous l'angle de l'insécurité. Notre intention au départ était de retracer le nombre et la nature des accidents impliquant les « gbakas » et les autres véhicules confondus sur une longue période de temps afin d'identifier non seulement les sections

²¹ Notre intention à l'OSER, était de consulter les bases de données pour obtenir surtout les informations sur le suivi des dossiers des artisans chauffeurs victimes des accidents. Mais, cette information n'a pu être mise à notre disposition.

de route les plus dangereuses, mais également de vérifier l'influence des déficiences au niveau de l'environnement physique dans la production des accidents. Par manque d'informations, nous avons dû nous limiter à une brève période couvrant les 6 premiers mois de l'année 1998, une base de données toutefois suffisante pour bien organiser l'observation participante. Les accidents que nous avons analysés sont localisés sur les principaux itinéraires qu'empruntent les « gbakas ». Afin de faciliter le traitement de cette information, nous avons eu recours au logiciel MapInfo, dont la réalisation est représentée à la Figure 6. Le travail cartographique a consisté dans une première phase à la numérisation des éléments d'étude à l'échelle de toute la ville d'Abidjan tels le réseau routier des principaux éléments topographiques de l'occupation du sol. Nous avons ensuite ajouté les lignes de transport en fonction des différents modes de transport en commun et procédé à l'identification des carrefours stratégiques. À l'échelle cette fois de notre zone d'étude, nous avons préparé une base de données géo-référencées permettant l'identification des points noirs des lignes de « gbakas » à Abidjan Nord.

Figure 6.- Procédure de réalisation des cartes dans MapInfo



Par ailleurs, dans le cadre de la préparation des scénarios du chapitre 8, nous avons mis à jour la carte d'utilisation du sol la plus récente disponible (1998), produite par le BNETD. On y trouve les zones d'habitat, les zones d'activité mixte, les zones inconstructibles et d'extension, les espaces verts et les grands équipements, des catégories essentielles pour estimer l'évolution des besoins en transport collectif au cours des prochaines années. La mise à jour a été alimentée par des observations sur le terrain, recoupées par les informations obtenues auprès des responsables de l'aménagement. Nous avons enfin reproduit sur carte les projets de transport collectif annoncés pour Abidjan et ses communes périphériques.

5.1.2 L'Observation Participante

Selon Deslauriers *«l'observation participante est une technique de recherche qualitative par laquelle le chercheur recueille des données de nature surtout descriptive en participant à la vie quotidienne du groupe, de l'organisation, de la personne qu'il veut étudier.»* (1991 :46).

Nous avons choisi le rôle d'un agent en surveillance des véhicules « gbakas » en circulation sur les principaux itinéraires choisis, afin de relever au moment où ont lieu les infractions ou accidents commis par les artisans chauffeurs, les conduites et traits caractéristiques des échanges entre les agents de l'ordre et les artisans chauffeurs pris en faute, de même que la réaction des usagers et autres témoins.

La première étape sur le terrain a consisté à faire l'état des lieux et des personnes à l'œuvre, d'un point de vue global. Spradley cité par Gauthier appelle cette prise de contact *«un grand tour»* de la situation à l'étude : *«Elle en relève alors systématiquement les grands traits, relativement aux lieux et aux objets, aux événements, actions et activités visés et à leur durée, et se rapportant aux acteurs, à leurs buts et à leurs sentiments observables, etc.»* (1998 :252)

Les grands éléments d'observation relevés dans un premier temps comprenaient :

- l'état de la voirie dans toutes ses formes, c'est-à-dire l'accessibilité aux différents modes de transport, la qualité des équipements y compris ceux qui servent à la gestion de la circulation, l'efficacité des trottoirs, des traversées des piétons, etc.
- les attitudes des principaux acteurs : les faits et gestes des agents de police, ceux des artisans chauffeurs en circulation, ceux des usagers à l'intérieur des « gbakas », ceux des conducteurs des autres véhicules en circulation, et ceux des piétons, etc.

Tous ces éléments ont été regroupés et présentés de manière succincte, facilitant ensuite l'interprétation des observations.

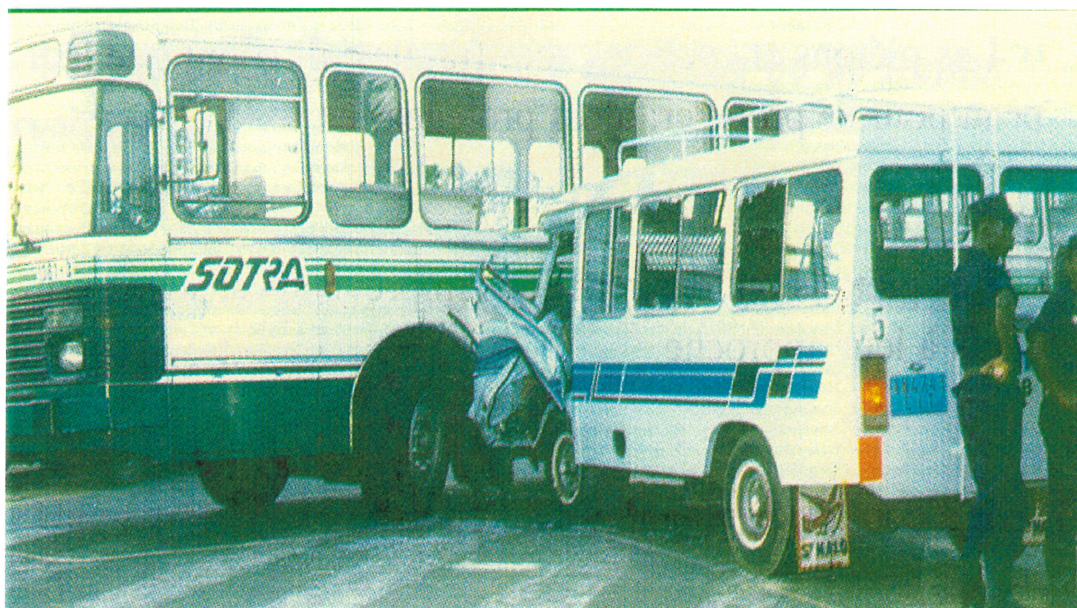
Dans un deuxième temps, la tâche a consisté à relever tous les détails de comportement au niveau des forces de l'ordre en terme d'intervention, ainsi que celles des artisans chauffeurs en terme de protestation ou de négociation avec les agents de l'ordre au moment des faits (infractions ou accidents). Nous avons attentivement noté les causes et les effets des délits observés, les sanctions qui s'en sont suivies immédiatement. Nous avons aussi cherché à compléter ces informations en vérifiant s'il y avait eu des suites.

L'intérêt de cet outil est de confronter les informations recueillies aux réponses obtenues lors des entretiens afin d'y découvrir certaines contradictions. Mucchielli écrit d'ailleurs que : *«L'observation participante permet de repérer les écarts qui peuvent se manifester entre ce que l'on dit faire et ce que l'on fait»(1996 :147).*

Les observations se sont déroulées en deux mois ouvrables, plus précisément du lundi 14 février 2000 au vendredi 14 avril 2000 (sauf les 6 jours retenus pour les entretiens avec les usagers et les artisans chauffeurs entre le 20 mars et le 25 mars 2000), en s'assurant de couvrir les heures de pointes, soit le matin (de 8h 30 à 13h 30), soit l'après-midi (de 15h à 20 h).

La présentation d'un cas d'accident (photo 5 ci-dessous) entre un autobus de la Sotra et un minibus gbaka, donne une idée des scènes observées lors de l'observation participante.

Photo 5 : Présentation d'un cas d'accident, autobus sotra/gbaka



5.1.3 Les entretiens semi-directifs

Dans le but de connaître les motifs et les opinions des différents acteurs du transport artisanal par rapport à la qualité de service du « gbaka », nous avons opté pour les entrevues sous forme d'entretiens semi-directifs, dont le principe fondamental, selon Patton cité par Deslauriers *«est de fournir un encadrement à l'intérieur duquel les répondants expriment leur compréhension des choses dans leurs propres termes.»* (1991 :35), Pauzé (1984) ajoute même que *«les entrevues visent un but spécifique : celui d'en arriver à la compréhension d'une certaine réalité, d'un certain phénomène, cette intention étant celle du chercheur».*

En effet, l'orientation donnée à l'entrevue reflétait effectivement le but que nous recherchions, à savoir la vérification de nos deux hypothèses et la construction de nos deux scénarios. Nous nous sommes donc servis de l'entrevue semi-directive, avec un guide d'entrevue comportant quelques questions principales servant de grands points de repère.

Cette technique est appropriée au cadre de notre étude, car l'entretien semi-directif permet aux sujets de la recherche de s'exprimer le plus librement possible, dans la communication qu'on a avec eux en tant que chercheur (Fortin, 1988). Les questions de sécurité des personnes et de responsabilité des accidents sont tellement sensibles, qu'il fallait laisser à chacun la possibilité de s'exprimer librement, tout en l'orientant spécifiquement sur des aspects répondant à nos préoccupations majeures. Ceci est bien illustré dans la définition que donne Gauthier quand il précise que *«l'entrevue semi-dirigée consiste en une interaction verbale animée de façon souple par le chercheur. Celui-ci se laissera guider par le flux de l'entrevue dans le but d'aborder, sur un mode qui ressemble à celui de la conversation, les thèmes généraux sur lesquels il souhaite entendre le répondant, permettant ainsi de dégager une compréhension riche du phénomène à l'étude»* (1998 :266).

Ces entretiens ont été réalisés avec des usagers et avec des transporteurs (les artisans chauffeurs, propriétaires et les salariés). La sélection des usagers s'est faite seulement auprès des usagers empruntant quotidiennement le « gbaka ». Le choix s'est fait de manière aléatoire mais en respectant un critère d'âge pour s'assurer d'un échantillon représentatif. Au total, 206 usagers ont répondu à nos questions. Les artisans chauffeurs ont aussi été sélectionnés de manière aléatoire, mais sans aucune contrainte cette fois. Au total 257 personnes parmi les 440 chauffeurs qui travaillent sur notre lieu d'enquête ont été interrogées. Quant aux entretiens auprès des représentants syndicaux, des responsables de la sécurité à la SOTRA et des autorités administratives, ils ont servi à rencontrer tous ceux qui avaient une part de responsabilité dans le transport artisanal, pour un total de quatorze personnes. Nous avons réalisé nous-mêmes les entretiens avec les responsables administratifs, mais nous avons bénéficié de l'aide des agents du BNETD pour exécuter la technique de l'observation participante et pour réaliser les entretiens avec les usagers et les artisans chauffeurs.

Les entretiens sur le terrain se sont effectués pendant 6 jours soit du 20 mars au 25 mars 2000, 3 jours étant consacrés aux usagers et 3 autres jours aux artisans chauffeurs. Ces entretiens se sont tous déroulés aux terminus « gbaka » à Adjamé et

Abobo, afin d'atteindre le plus grand nombre de sujets possible. Quant aux entretiens avec des personnes en autorité, ils ont eu lieu dans leurs bureaux respectifs et à l'heure qui leur convenait. Ils se sont effectués en fonction de la disponibilité de chacun de ces acteurs.

Les trois guides d'entretien sont reproduits à l'annexe A. On peut y constater qu'ils sont directement liés par les hypothèses présentées au chapitre 4 portant sur les facteurs d'insécurité dans le transport artisanal « gbaka » et sur les rapports différenciés qu'entretiennent les autorités avec d'un côté les artisans chauffeurs et de l'autre les employés de la SOTRA.

5.2. Traitement de Méthode de données statistiques

Échantillon des usagers et des artisans chauffeurs

La population à l'étude est composée des usagers de gbakas. Ces derniers sont définis comme les captifs absolus du transport collectif appelé «gbakas». Dans l'étude de l'OSER (1998), les caractéristiques connues de cette population (définie de la même manière que plus haut) sont :

- l'âge moyen (30 ans)
- L'écart type : 8
- La catégorie professionnelle (élèves, fonctionnaires, ouvriers, vendeurs, et sans emplois)

Pour constituer un échantillon représentatif de cette population à l'étude, on ne disposait que de l'âge moyen et de son écart type. Il faut signaler toutefois que les données sur les proportions des différentes catégories socio-professionnelles étaient manquantes.

Pour déterminer la taille **n** de l'échantillon pour cette étude, nous nous sommes fixés comme objectif que la valeur réelle de l'âge moyen se situerait à 95% dans un intervalle dont l'étendue ne serait pas supérieure à 3 (qui est notre marge d'erreur), autrement dit,

la valeur réelle de l'âge moyen de la population se situerait 95% des fois dans l'intervalle $\bar{y} \pm 1.5$. En comparaison, avec la valeur donnée par l'Oser pour l'âge moyen, ceci permettrait de vérifier à posteriori, la validité de la taille de l'échantillon.

Pour déterminer cette taille, on part des formules suivantes (Christensen Howard B (1983) :

$$d = Z_{\alpha/2} \sigma_{\bar{y}} \text{ avec } \sigma_{\bar{y}} = \sigma/\sqrt{n}$$

$$\text{donc } d = Z_{\alpha/2} \sigma/\sqrt{n} \text{ ce qui donne } n = Z_{\alpha/2}^2 \sigma^2/d^2$$

avec

n = Taille de l'échantillon

1- α = niveau de confiance et **1- α** =95% donc **α** = 5%

d= marge d'erreur et **d**=1.5

σ = écart type de la population et **σ** = 8

$\sigma_{\bar{y}}$ = erreur type de la moyenne de l'échantillon

$Z_{\alpha/2}$ = côte z obtenue dans la table de la loi normale et **$Z_{0.025}$** = **1.96**

En remplaçant dans la formule, on obtient :

$$n = (1.96)^2 * 8^2 / (1.5)^2 = 109.2721$$

La taille minimale requise pour l'échantillon est donc de **110**, et la taille de l'échantillon qui a été utilisée dans l'étude est de **206**.

Quant aux artisans chauffeurs, dont tout le portrait est présenté dans notre prochain chapitre, étant donné que nous avons interrogé plus de la moitié (257) pour un total de 440 chauffeurs, nous estimons que la taille de l'échantillon est satisfaisante.

5.3. Les limites de la recherche

Des limites d'ordre méthodologique reliées à la méthode de cueillette de données, méritent d'être soulignées. La première se rapporte à la technique de l'entretien semi-directif et la seconde à la technique d'observation participante.

La technique d'entretien semi-directif a été utilisée pour permettre aux sujets de s'exprimer librement. Mais, nous sommes conscients que la subjectivité peut influencer le type de réponse que les sujets ont fournie. En effet, nous sommes conscients que les sujets ont pu être influencés par la «désirabilité sociale», qui peut les amener à fournir des réponses qu'ils croient que nous désirons entendre, malgré les précautions que nous avons prises pour formuler de façon neutre nos questions.

D'autre part, la technique d'observation participante a été utilisée pour nous permettre de voir de plus près, dans la réalité, les artisans chauffeurs dans le contexte d'infractions et d'accidents et les autorités publiques représentées sur le terrain par les forces de l'ordre. Nous sommes conscients qu'à ce niveau aussi, la subjectivité peut avoir influencé la conduite des agents de l'ordre dans les échanges avec les artisans chauffeurs, compte tenu des dispositions qu'ont dû prendre les forces de l'ordre lorsque informés par leur chef hiérarchique de notre présence en ces différents sites d'observation, même si nous avons pris des précautions pour ne pas révéler nos réelles intentions.

Nous sommes également conscients que la période que nous avons retenue pour observer ces faits nous interdit d'apporter une conclusion générale étant donné que la période des accidents les plus nombreux se situe aux mois de mai, juin et juillet, période de vacances et de saison des pluies à Abidjan.

CHAPITRE 6. PRÉSENTATION DU CAS ABIDJANAIS

Le présent chapitre fait l'état des lieux du cas d'Abidjan où plusieurs éléments sont exposés. Le premier élément décrit la morphologie de la ville d'Abidjan (6.1), le deuxième présente la structure d'offre de transport collectif en général (6.2), le troisième expose spécifiquement la structure de l'offre des gbakas (6.3), le quatrième décrit les opérateurs de gbaka (6.4), et enfin le cinquième expose le problème de l'insécurité et la justification du choix de la ville d'Abidjan comme cas d'étude (6.5).

6.1. La morphologie urbaine

Capitale de la Côte d'Ivoire depuis 1934, Abidjan est localisée sur la lagune Ébrié. La ville a accès sur le golfe de Guinée par le canal de Vridi percé en 1950. Comme on l'observe sur la Carte 1 (représentant les limites administratives de l'agglomération métropolitaine d'Abidjan), Abidjan s'étend sur une superficie de 137.000 hectares dont 58.000 hectares pour les 10 communes qui comprennent la ville d'Abidjan et 79.000 hectares pour les banlieues périphériques, notamment les communes de Bingerville, d'Anyama, de Dabou et de Grand-Bassam. C'est sur 28 km d'Est en Ouest et 22 km du Nord au Sud que se développe la ville aujourd'hui, selon trois axes préférentiels : Vers l'Ouest, sur le plateau du Banco au Nord le long de l'axe Plateau-Anyama, et à l'Est par l'extension de la Riviera.

L'accroissement de la population abidjanaise se traduit dans l'espace par une extension de l'assiette de la ville et une densification progressive des surfaces habitées. La ville d'Abidjan qui ne comptait que 200 000 habitants en 1960 est passée à 1.9 millions en 1988 et 3 millions en 1998. La région métropolitaine compte actuellement une population de 3 millions d'habitants, soit environ 20% de la population totale du pays et un million d'habitants de plus qu'en 1988 (Marteau, Zoro-Bi, 1998).

La croissance de la ville d'Abidjan s'effectue dans un environnement sous fortes contraintes : le site de la ville, constitué de presqu'îles entrecoupées de baies et de

lagunes, a conduit, lors de son développement, à une extension spatiale sous forme de communes et de quartiers séparés physiquement et occupés par des populations de statuts sociaux relativement homogènes. Le Tableau 12 récapitule l'évolution de la population par commune entre 1988 et 1998.

Tableau 12 : Estimation de la population²² d'Abidjan

communes	population				Croissance annuelle(%)
	Recensement 1988		Recensement 1998		
	Nb hab.	% du total	Nb hab.	% du total	
Abobo	399 609	20,7%	654 375	22,2%	5,1%
Adjamé	200 106	10,4%	260 507	8,8%	2,7%
Attécoubé	162 399	8,4%	214 638	7,3%	2,8%
Cocody	132 068	6,8%	260 159	8,8%	7,0%
Koumassi	228 801	11,9%	325 044	11,0%	3,6%
Marcory	146 312	7,6%	180 192	6,1%	2,1%
Plateau	11 872	0,9%	10 141	0,3%	-1,6%
Port-bouet	163 876	8,5%	216 287	7,3%	2,8%
Treichville	108 292	5,6%	123 520	4,2%	1,3%
Yopougon	375 745	19,5%	708 155	24,0%	6,5%
Abidjan	1 929 079	100,0%	2 953 018	100,0%	4,3%

Source: Marteau Jean François, Zoro-Bi Nagone, in Actes SITRASS 5, 1999, p1.

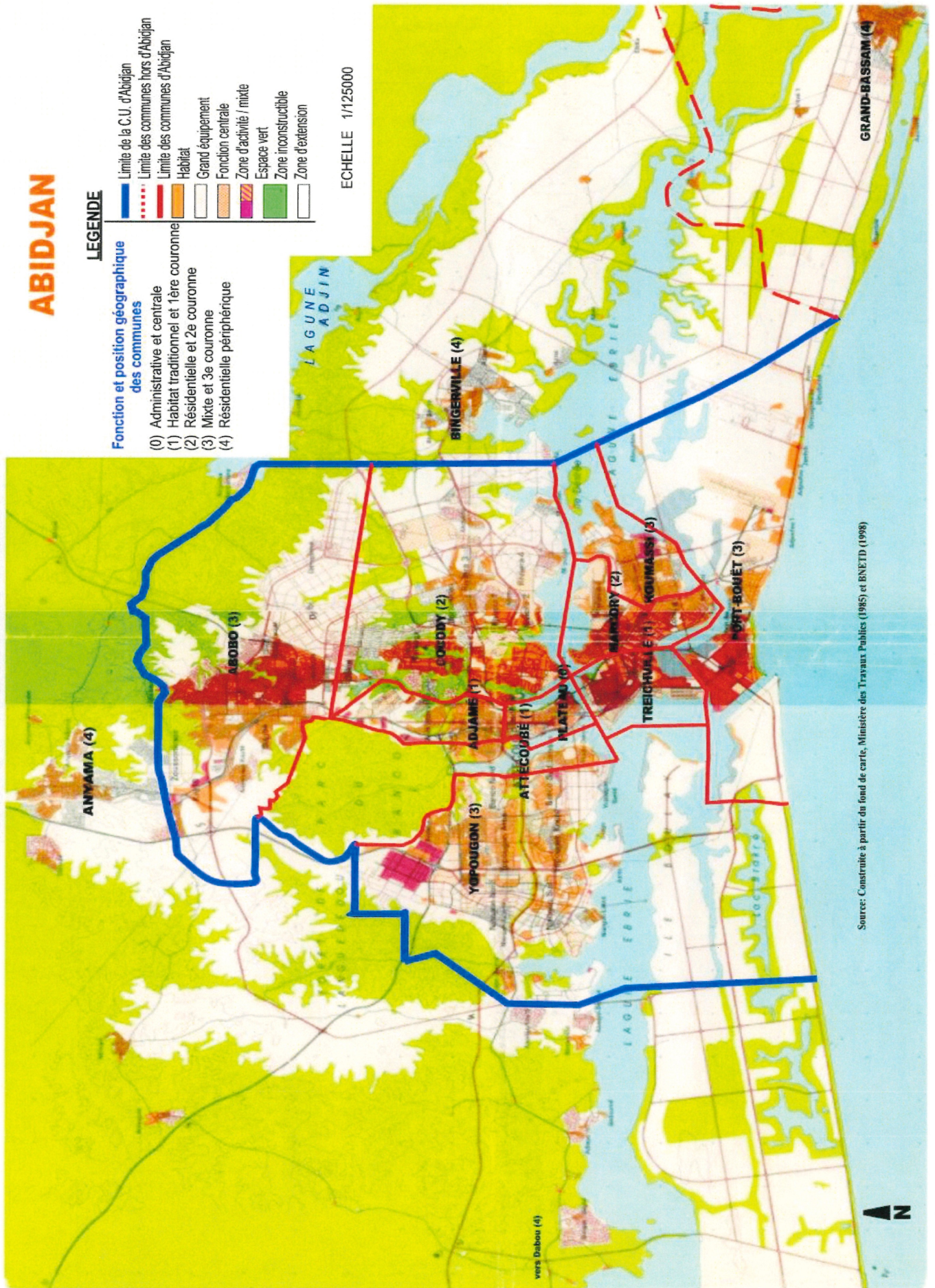
²² Il convient de noter que les chiffres donnés ci-dessus, issues des données officielles de recensement, sont très probablement largement minorés. Il est communément admis que les communes de Yopougon, Abobo et Port-bouet comptent plus de un million, huit cent milles, et trois cent milles d'habitants. Ces communes comptent en effet des populations en situation précaire difficiles à recenser.

Limites Administratives

ABIDJAN

LEGENDE

- Fonction et position géographique des communes**
- (0) Administrative et centrale
 - (1) Habitat traditionnel et 1ère couronne
 - (2) Résidentielle et 2e couronne
 - (3) Mixte et 3e couronne
 - (4) Résidentielle périphérique
- Limite de la C.U. d'Abidjan**
- Limite des communes hors d'Abidjan
 - Limite des communes d'Abidjan
 - Habitat
 - Grand équipement
 - Fonction centrale
 - Zone d'activité / mixte
 - Espace vert
 - Zone inconstructible
 - Zone d'extension



ECHELLE 1/125000

Source: Construite à partir du fond de carte, Ministère des Travaux Publics (1985) et BNETD (1998)

vers Dabou (4)

Abidjan est le prototype de la ville champignon : la moitié de ses habitants y est installée depuis moins de 10 ans. Le compartimentage spatial a favorisé la ségrégation sociale. Abidjan s'est développée à l'occidentale : un quartier central d'affaire sur le Plateau, un quartier résidentiel de luxe appelé Cocody, des quartiers pour les classes moyennes et des banlieues spontanées. L'habitat concentré, est un habitat horizontal favorisant une extension spatiale considérable. En 1963 les 2/3 de la population habitait dans un rayon de 4 km autour du Plateau. En l'an 2001, 55% de la population habite dans un rayon de plus de 10 km du centre, dans les communes les plus populaires : Abobo au nord, Yopougon à l'ouest, Port-Bouët au sud. Les communes les plus peuplées sont celles de Yopougon et d'Abobo qui comptent respectivement 700 000 et 650 000 habitants. Les communes centrales (Plateau, Treichville, Marcory, voire Adjamé) sont en grande partie saturées.

À l'exception de la création de la zone industrielle de Yopougon, le développement des activités modernes est resté concentré au Plateau, à Treichville et dans la zone industrielle de Vridi. Les activités informelles se concentrent au voisinage des marchés, des gares routières (en particulier à Adjamé), mais aussi aux abords des voiries à forte fréquentation. Elles sont ainsi localisées dans toutes les communes. Mais, le déséquilibre emploi-résidence augmente de façon caractéristique : le Plateau et Treichville concentrent 43% des emplois formels et 13% de la population. En 1984, la Rive Nord accueillait 66% de la population et 45% des emplois. La proportion est inverse pour la Rive Sud, 56% des emplois (surtout industriels et portuaires) et 1/3 seulement des résidences. La conséquence du maintien de l'essentiel des activités au sud et au Centre de la Ville entraîne ainsi une accentuation importante du déséquilibre emploi-résidence.

Abidjan étant la capitale économique, administrative et culturelle du pays, la quasi-totalité des sièges sociaux, les 2/3 des établissements industriels, le grand port, la grande majorité des écoles, de l'université y sont domiciliés. Cela en dépit de la déconcentration à Yamoussokro (capitale politique). Cette dernière joue de moins en

moins son rôle à cause de la crise économique que connaît le pays. Elle semble plus déserte qu'active.

Géographiquement le port et les industries sont localisés dans la partie sud-ouest de la ville. On note une extension de la zone industrielle à l'ouest de la ville. Les commerces et les administrations sont essentiellement regroupés au centre de la ville. Les habitations de statut modeste sont au nord. À l'ouest et vers le sud-est, ce sont des cités dortoirs. À l'est, se trouvent l'Université, les grandes écoles et les habitations de haut standing. Les marchés jouent un rôle important dans la ville. On y compte plusieurs grands marchés où sont essentiellement commercialisés des produits vivriers. Les achats des ménages pour la confection des repas, se font au jour le jour, la plupart du temps. Autour des marchés, se dressent de nombreux magasins de vente (essentiellement en gros), des produits industrialisés.

Cette répartition spatiale relativement bien marquée des activités, des habitats et la présence de la lagune, induit une structure d'offre de transport très caractéristique. Cependant, en dépit de la diversité qu'offre le transport artisanal abidjanais, un accent particulier sera mis sur celui des *gbakas*. Les autres composantes apparaîtront brièvement dans l'analyse. Il faut rappeler qu'Abidjan ne dispose que de 4% du réseau de voirie national. Elle concentre 46% des immatriculations, consomme 43% du carburant automobile et subit le tiers des accidents de la circulation.

6.2. La structure d'offre de transport collectif

Trois principaux systèmes de transport collectif concourent actuellement à la réalisation du transport public à Abidjan : ce sont : les autobus de la Sotra qualifiés de transports dits conventionnels, les taxis-villes connus sous la dénomination de «woro-woro», et les minibus communément appelés «Gbakas». Ces deux derniers sont considérés comme des transports artisanaux²³.

²³ Cf. à la description physique des transports artisanaux au Chapitre 3.

6.2.1 Les autobus de la Sotra

La Société des Transports Abidjanais (SOTRA), société anonyme d'économie mixte de droit (l'État détient 60% des parts et le groupe Renault 40%), née le 16 décembre 1960, exploite le plus grand réseau de bus d'Afrique noire. Elle dispose, dans le cadre d'une convention de concession conclue avec l'État ivoirien, d'un monopole sur les transports collectifs dans la ville. La Sotra possède actuellement un parc de 1 241 véhicules. Outre le transport urbain par autobus classique, la Sotra assure le transport des marchands et des colis avec des véhicules SG2, spécialement aménagés dit «taxi-bagage». Elle assure le transport urbain par la lagune avec des bateaux-bus (voir photo 6 une des gares lagunaires) au nombre de 19 de 94 à 142 places assises en reliant directement trois grands pôles émetteurs de trafic par la lagune : Treichville, le Plateau sud du Banco/ Abobo-Doumé. La Sotra, par les bateaux-bus, évite ainsi à la clientèle de longs détours terrestres tout en décongestionnant la plaque tournante du Plateau.

Photo 6 : Présentation de la gare lagunaire de bateau bus



Photo 7 : Présentation d'un parc d'autobus

L'ensemble du parc d'autobus (voir photo 7 le parc d'autobus de la gare Nord à Adjamé) assurant principalement le service urbain à une moyenne d'âge de près de 7 ans. Cette valeur relativement élevée s'explique par le ralentissement voire l'arrêt des investissements en autobus neufs. Ces dernières années, la société connaît de sérieuses difficultés financières. L'État, dans le cadre des programmes de développement urbain, a fait un effort important d'amélioration de la voirie et de priorité au transport collectif : construction et entretien d'axes routiers, plan de circulation, gestion centralisée des feux, etc. Au niveau particulier de la Sotra, l'État a concédé à cette dernière les deux gares routières Nord (Adjamé) et Sud (Plateau)²⁴. L'État a également concédé à la Sotra trois gares lagunaires pour les bateaux bus, qu'il a fait construire à ses frais. C'est ainsi que la Sotra bénéficie de 5,25km de site propre sur la voirie. Sur ce site, transitent 26 lignes du

²⁴ Voir la carte 2 « Itinéraires de transports collectifs» les deux gares routières sont bien identifiées sur cette carte.

réseau en tronc commun, de même 2km de couloirs dans le sens de la circulation (tronc commun de 8 lignes) et 1,6km de couloirs à contre sens (tronc commun de 25 lignes). Ces différentes mesures remarquables ont permis à la Sotra d'améliorer sa vitesse commerciale de 20,5km en 1985 à 22,5km en 1989. Avec la préservation de son monopole sur le réseau central, ces mesures ont également été déterminantes pour l'amélioration de la productivité globale de l'entreprise. On peut ajouter que les conditions de travail de la Sotra sont bonnes et calquées sur les grandes entreprises du secteur moderne en ce qui concerne la gestion du personnel : les heures travaillées (45 heures par semaine), l'existence d'un règlement intérieur, d'une grille des salaires et d'un syndicat participationniste : le syndicat des travailleurs de la Sotra. De même, les travailleurs de la Sotra bénéficient d'une formation professionnelle, grâce à la Direction de l'Enseignement et de la Promotion Professionnelle (DEPP). Celle-ci gère un centre de formation très bien doté matériellement et composé de 69 agents. Malgré les difficultés financières que connaît ce centre, il a formé en 90/91 près 750 agents. À ce sujet, notons que la Direction générale de la Sotra envoie régulièrement le personnel d'encadrement, participe à des rencontres internationales et visite les entreprises de transport urbain en France, en Belgique et d'autres pays d'Afrique. Le personnel d'exécution et de contrôle est régulièrement recyclé. La Sotra est ouverte aux entreprises africaines qui lui envoient pour des stages, leur personnel d'encadrement.

Cependant, malgré les nombreux avantages dont bénéficient la Sotra par rapport aux autres types de transports collectifs, notamment les gbakas (exclusivité, aval de l'État, liberté d'embauche, d'exploitation, d'investissement), elle est financièrement soumise au contrôle de la tutelle de l'État (le plafonnement de la subvention, la politique tarifaire, les services pour le compte de l'État²⁵). Ces faits mettent en évidence l'ambiguïté de la politique de l'État vis à vis de la Sotra. En effet, les recettes de la Sotra dépendent à plus de 50% de l'État. Or ce dernier compense avec retard les services qu'il impose à la Sotra, ou ne compense pas du tout certains services occasionnels malgré ses

²⁵ Outre le service «spécial écoles», il faut compter d'autres services rendus à l'État comme le transport de participants aux activités : manifestations, fêtes, cérémonies à Yamoussokro qui perturbent l'activité de la Sotra, et ceci, à titre plus ou moins gracieux.


















dépendent à plus de 50% de l'État. Or ce dernier compense avec retard les services qu'il impose à la Sotra, ou ne compense pas du tout certains services occasionnels malgré ses obligations contractuelles. Au manque à gagner s'ajoute des frais financiers de gestion de la trésorerie courante. D'un autre côté, la Sotra ne bénéficie d'aucune exonération fiscale ou douanière. Elle supporte des charges d'intérêts en cas de retard de paiement. Même dans l'hypothèse où il respecte toutes ses obligations financières contractuelles, l'État reçoit plus d'argent de la Sotra en taxes et droits de douane que ce qu'il lui verse en subventions. Cependant, au seuil de la crise, l'exploitation étant gravement déficitaire, la Sotra est incapable d'assurer de façon durable la demande sur certains itinéraires considérés comme des zones d'exclusivité des services réguliers de l'entreprise. C'est effectivement sur ces itinéraires que les gbakas concurrenceront largement les autobus de la Sotra. Ils leur raviront une clientèle nombreuse. Ce sont les itinéraires «illégalement exploitées» par les gbakas, telle que la zone nord Adjamé-Abobo²⁶ (voir carte3). Quelques lignes de Yopougon et de Bingerville sont également concernées. Ainsi, l'incapacité de la Sotra à satisfaire la demande dans l'espace et le temps contribue à mettre en évidence les pratiques de concurrence entre les autobus de la Sotra et les gbakas en particulier.

²⁶ Cette zone a fait l'objet de l'enquête sur le terrain.

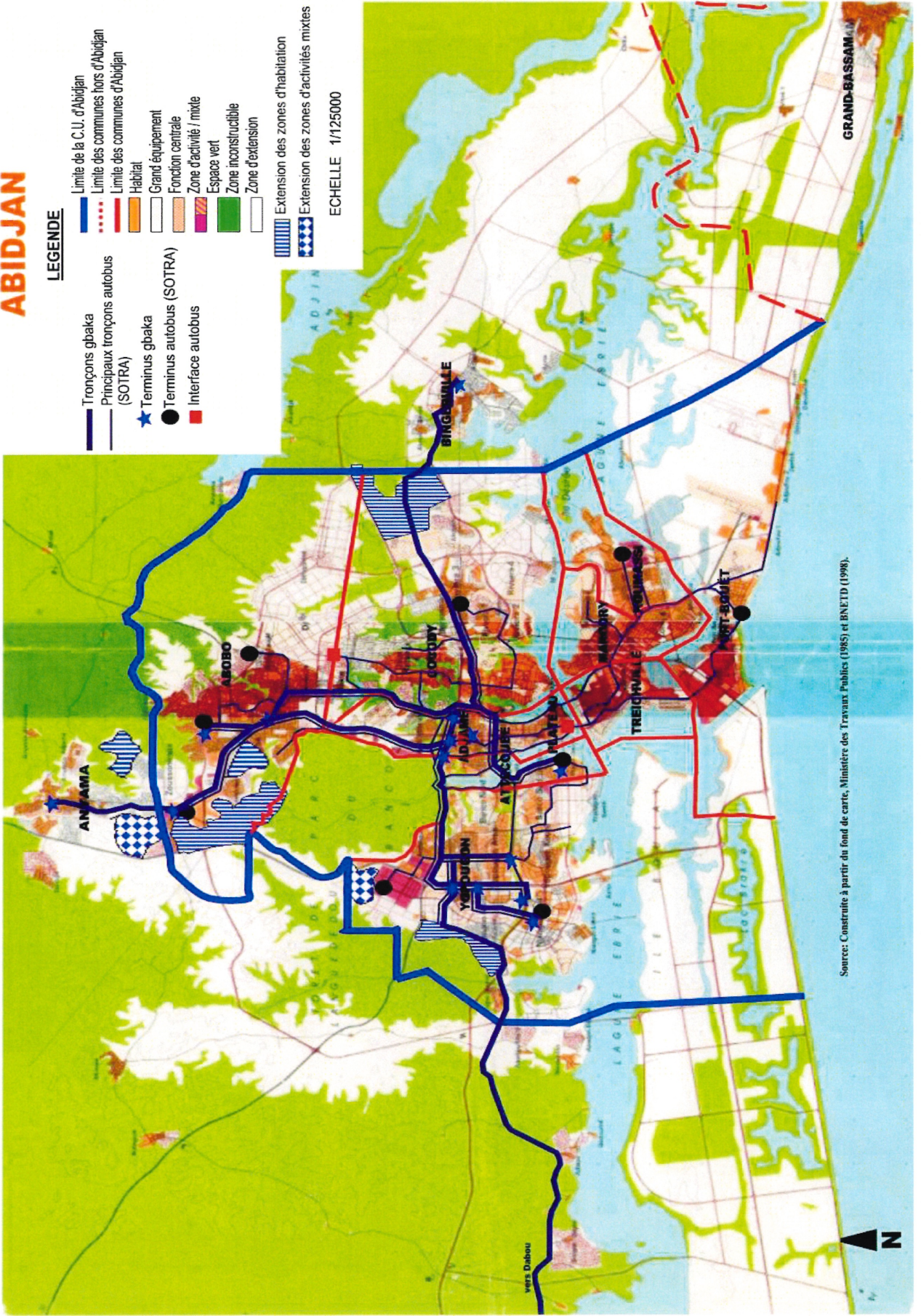
Les itinéraires de transports collectifs (2000)

ABIDJAN

LEGENDE

-  Tronçons gbaaka
-  Principaux tronçons autobus (SOTRA)
-  Terminus gbaaka
-  Terminus autobus (SOTRA)
-  Interface autobus
-  Limite de la C.U. d'Abidjan
-  Limite des communes hors d'Abidjan
-  Limite des communes d'Abidjan
-  Habitat
-  Grand équipement
-  Fonction centrale
-  Zone d'activité / mixte
-  Espace vert
-  Zone inconstructible
-  Zone d'extension
-  Extension des zones d'habitation
-  Extension des zones d'activités mixtes

ECHELLE 1/125000

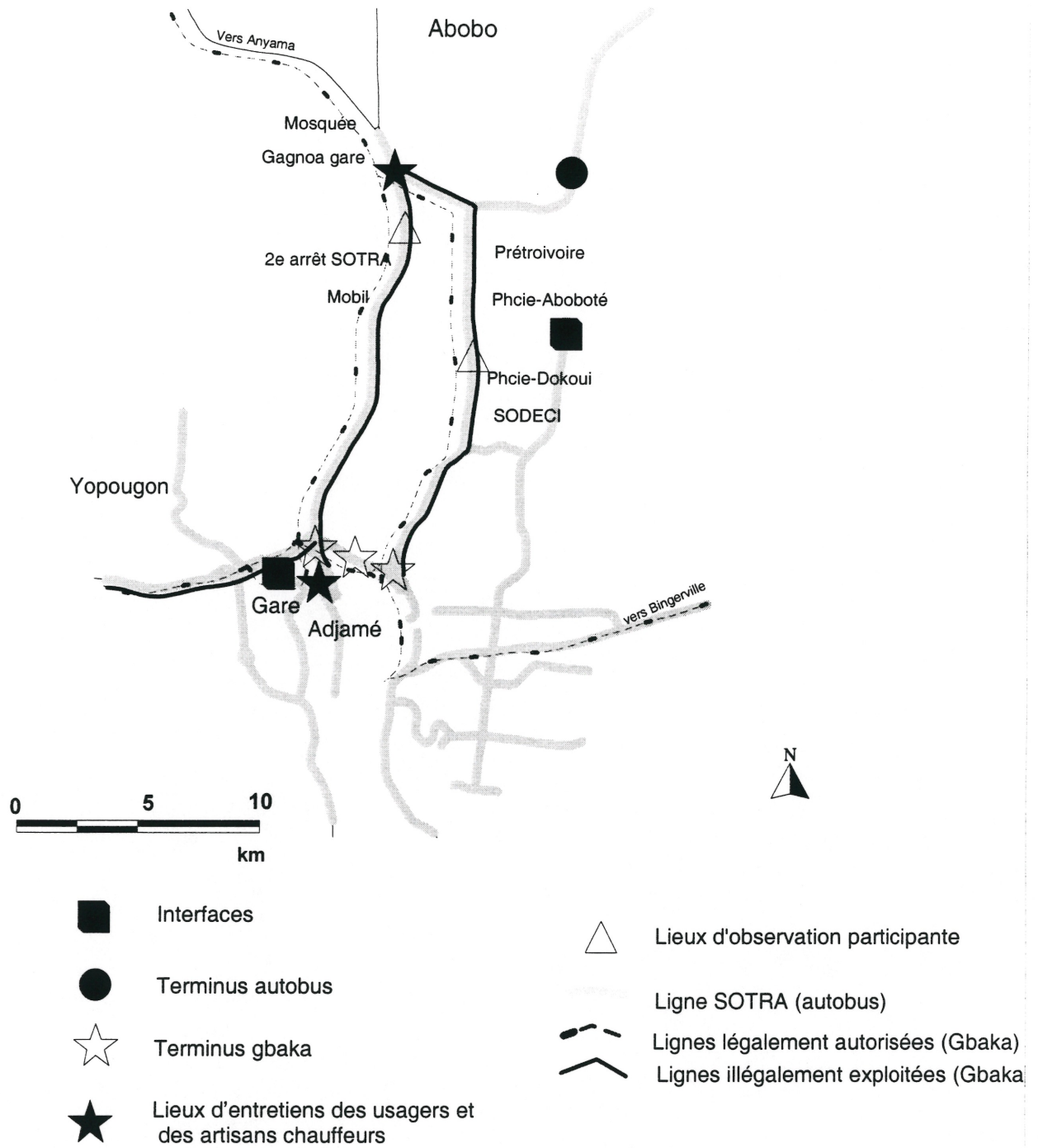


Carte 2

Sources: Construite à partir du fond de carte, Ministère des Travaux Publics (1985) et BNETD (1998).

Itinéraires complets des transports en commun à Abidjan Nord, zone d'enquête

CARTE 3



Source: à partir du fond de carte BNETD (1998)

Notons que la concurrence dont il est question ne joue pas en heures de pointe, puisqu'au contraire, les gbakas contribuent à résorber la pointe que la Sotra est incapable de satisfaire. La concurrence intervient aux heures creuses, où le taux de charge des bus de la Sotra tombe aux environs 80%. C'est à cette période que joue la supériorité des gbakas. Ils sont plus rapides et leur fréquence est meilleure. Ce sont des heures propices aux activités informelles : approvisionnement des marchés, travail très matinal, déplacements pour motifs de relations sociales etc. La concurrence n'intervient pas non plus là où la Sotra offre un service que ne peuvent offrir les gbakas : sur les lignes directes sans ruptures de charges, vers le centre où les gbakas n'ont pas droit de cité, de même que sur les lignes où la Sotra offre peu de services notamment sur les lignes autorisées aux gbakas (particulièrement sur certaines lignes dans la direction de Bingerville) ou sur les itinéraires où les têtes de lignes ne sont pas bitumées. La concurrence joue par contre sur les lignes suburbaines (Abobo-Adjamé, Yopougon-Adjamé) où les réseaux sont superposés strictement et où la Sotra propose une offre conséquente.

6.2.2 Les « gbakas » et les « woro-woro »

Le tableau 5 du chapitre 3, l'artisanat de transport se développe depuis longtemps dans les villes en développement. Il se caractérise par une diversité de composantes et de services. Dans le cas de la ville d'Abidjan, le transport artisanal offre deux composantes : les gbakas et les « woro-woro ». Ces deux sortes de transport sont très répandues et surtout actives. Dans le cas des gbakas, Godard et Teurnier (1992 :208) soulignent que *«les gbakas d'Abidjan ont su développer leur activité sur certains créneaux mal assurés par la Sotra dont la capacité a stagné, et dont les gains de productivité n'ont pas suffi pour faire face à la demande»*.(p.208).

Le dynamisme des *gbaka* et des *woro-woro* leur a permis de conquérir une grande part du marché. Du coup, ils sont devenus les principaux concurrents de la Sotra qui voit sa part de marché se rétrécir inexorablement comme une peau de chagrin. À ce propos, Le document du SSATP (2000) affirme que *«Alors qu'en 1988 la Sotra*

assurait presque un déplacement sur deux à Abidjan, en 1998, on peut estimer qu'elle n'assure plus qu'un déplacement motorisé sur quatre, voyant sa part de marché passer de 47% en 1988 à 27% en 1998. Pendant ce temps, les gbakas doublaient presque leur part de marché et les woro-woro sont passé de 6 à 17 %» (p10).

6.2.2.1 Les woro-woro

Ce sont des taxis collectifs, véhicules de 5 places y compris le chauffeur, assurant la desserte à l'intérieur des 10 communes d'Abidjan (voir photo 8 les taxis collectifs de la commune de Cocody). Il y a des lignes plus ou moins régulières. Ces taxis assurent des rabattements vers les gares et terminus de la Sotra et points de chargements des gbakas. Ils desservent principalement les marchés, assurent la desserte de certaines communes peu ou pas bien desservies par la Sotra et les gbakas, en empruntant souvent des voies non bitumées et peu praticables.

En termes institutionnels, la réglementation est quasi inexistante. Cette activité a été tolérée par dérogation à l'arrêté municipal de 1961 autorisant les services de taxis collectifs sur les itinéraires non encore desservis par la Sotra. La tutelle a seulement imposé le port d'une antenne sur les véhicules comportant le numéro d'autorisation, et dans chaque commune. Ils doivent être peints d'une couleur caractéristique.

Photo 8 : Présentation des taxis collectifs (stationnement conforme)



Leurs effectifs qui atteignaient 1 000 véhicules en 1989, ont explosé depuis 1995 pour se situer à environ 8 000 véhicules en 1998. Jusqu'en 1992, ils assuraient une desserte exclusivement intracommunale pour les communes d'Abobo, de Koumassi, de Marcory, de Port-Bouet et Yopougon. Depuis 1995, ils ont ensuite considérablement diversifié leur offre de transport sur les 10 communes d'Abidjan. Comme les « gbakas », l'activité des « woro-woro », du moins sur les lignes régulières, est autorégulée par la profession elle-même. On estime le trafic-jour à près de 112 500 passagers.

6.2.2.2 Les gbakas

Ce sont principalement des véhicules de 14 à 22 places, appartenant à des personnes privées, et qui assurent le transport urbain dans les communes périphériques d'Abidjan (voir photo 9). Ils assurent la desserte des lignes régulières en général et suivent les itinéraires des autobus de la Sotra. Sur le plan institutionnel, selon la réglementation, la Sotra a le monopole du service urbain de transport public dans l'agglomération d'Abidjan. L'activité des « gbakas » serait tolérée sur certaines lignes d'Abidjan, et pourtant, cette activité représente 30% du trafic Sotra. L'autorisation est accordée par le ministère des transports. Le trafic journalier est estimé à 239 617 passagers.

Photo 9 : Un aperçu d'ensemble de gbakas



6.3. La structure d'offre des gbakas

6.3.1 L'estimation du parc des « gbakas »

Comme les « wôrô-wôrô », les « gbakas » ont également renforcé leur part de marché ces dernières années. Selon les informations recueillies sur le terrain et l'étude récente menée par le SSATP (2000), le parc des véhicules « gbakas » serait difficilement estimable. Cette difficulté tient du fait de la diversité de chiffres avancés par les différentes structures en charge du secteur. Ces chiffres sont la plupart du temps en contradiction. Par exemple, Alors que la commune d'Abidjan avance le chiffre de 2 780 véhicules pour l'année 1997, le ministère des transports parle de 2 370 unités en novembre 1998. L'opération réimmatriculation des véhicules initiée en Côte d'Ivoire en juillet 1992, était censée donner une idée précise de l'état du parc automobile gbaka (SSATP). Cette opération devait s'étendre au maximum sur 24 mois (cf. Échos du

SITRASS no 5, novembre 1992) en vue d'identifier tout le parc automobile du pays. Mais force est de constater que l'opération fut plus ou moins un échec. Des demandes de réimmatriculation selon le SSATP parvenaient encore à la DTT pendant sa mission en février 1999 à Abidjan. Cependant, deux principales sources ont permis d'approcher la réalité : 1) l'exploitation du fichier de la DTT qui délivre les autorisations de transport pour les « gabkas »; 2) l'exploitation du fichier de la SICTA pour les visites techniques, visite en principe obligatoire (deux fois par an pour les « gbakas »). Tout véhicule ayant passé au moins une fois la visite technique pourra ainsi être repéré. Toutefois, lors de l'enquête sur le terrain, le SSATP non plus n'a pas eu accès aux données de la SICTA au cours de ses dernières missions. En revanche, selon les renseignements obtenus auprès de la DTT, les autorisations de transport sont délivrées pour deux ans renouvelables. Elles sont par ailleurs nominatives et spécifiques à une ligne de transport reliant deux villes (inter-communales). Le renouvellement coûte officiellement 10 000 FCFA. Mais en réalité et de l'avis de certains chauffeurs, il faut officiellement prévoir une enveloppe de 20 000 FCFA à 30 000 FCFA, voire 50 000 FCFA . Une base de donnée de la DTT a permis de répertorier un total de 4 695 véhicules type minibus de transport public de personnes à Abidjan au 31 janvier 1999. Mais, il est difficile d'avancer aujourd'hui un chiffre sur le parc de véhicules effectivement en circulation dans la mesure où l'on ne sait pas si les véhicules non réimmatriculés sont hors circuit ou non. Sur les 4 695 véhicules du fichier de la DTT, on constate ainsi que 1 143 véhicules n'ont pas été réimmatriculés. Il convient d'avoir à l'esprit que certains de ces véhicules peuvent se retrouver dans la circulation, notamment sur de courtes relations périphériques ou souvent dit-on, dans le périmètre du port d'Abidjan. Sur les 1 143 véhicules répertoriés, 820 peuvent être considérés comme des gbakas (minibus de 14 à moins de 40 places). Mais aucun de ces véhicules ne dispose d'autorisation de transport en cours de validité. L'autorisation la plus récente date de 1994. le fichier montre par ailleurs que ces véhicules non réimmatriculés sont d'un âge relativement élevé : La date de première mise en circulation du plus vieux véhicule remonte à 1992, et celle du moins vieux à 1995.

Les enquêtes réalisées n'ont révélé aucun cas de véhicule non réimmatriculé en circulation : les « gbakas » enquêtés sont sur des relations urbaines et sont très souvent soumis aux contrôles des forces de l'ordre. Dans ces conditions, il est donc possible d'éliminer du parc, les véhicules non réimmatriculés pour l'étude en cours.

Ainsi, selon le SSATP, si l'on ne tient pas compte de ce parc non réimmatriculé ainsi que des véhicules de moins de 14 places et de 40 places et plus, le nombre de gbakas en circulation à Abidjan serait de 2 842 unités au 31 janvier 1999 (voir tableau 13).

Tableau 13 : Répartition du parc de gbakas par type de véhicule

Nombres de places	Nombre de véhicules	% du parc
14 à 17 places	676	24%
18 places	1787	63%
20 à 25 places	187	7%
26 à 32 places	171	6%
33 à 37 places	21	1%
Total	2842	100%

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, janvier 1999

Ce chiffre de 2 842 véhicules selon le SSATP est certainement une hypothèse basse dans la mesure où le secteur «regorge» semble-t-il de véhicules en situation irrégulière vis-à-vis de l'administration. Par ailleurs, la répartition du parc par type de véhicule montre que le gbaka à Abidjan est essentiellement un minibus de 18 places (63 % du parc). Le fichier de la DTT comporte des véhicules de 40 places et plus, mais sur le terrain, on se rend compte que ce type de véhicule se positionne sur l'interurbain proche, et non sur les lignes traditionnelles des gbakas.

En somme, selon l'enquête menée lors de notre mémoire de maîtrise (1989), le parc de gbakas à Abidjan est essentiellement composé de véhicules de 14 à 22 places : cette classe représente près de 92,6% du parc. Par ordre d'importance dans le parc (après les 18 places), on a les véhicules de 15 places, ceux de 17 places et ceux de 22

places (respectivement 14 %, 8% et 6% du parc total en circulation). Les véhicules de grande capacité, en l'occurrence les 32 places ne représentent que 3% du marché (en nombre).

Cependant précise le SSATP, par comparaison à l'âge du parc des cas rapides, les homologues des gbakas à Dakar, la situation d'Abidjan paraît moins dramatique. À Dakar, plus de 72% des cars rapides auraient 10 ans et plus, alors qu'Abidjan, ce taux se situe à moins de 45% (44,5% exactement), (voir tableau 14).

Tableau 14 : Age du parc de gbakas à Abidjan

Age	%
Moins de 5 ans	27%
5 à 10ans	38%
11 à 15 ans	26,5%
Plus de 15 ans	8,5%

Source : SITRASS, exploitation fichier cartes grises de la DTT, janvier 1999

Plus de la moitié (55,5% exactement) du parc de gbakas en circulation à Abidjan aurait moins de 10 ans d'âge. Parmi ceux-ci, près de la moitié a au plus 5 ans. 117 minibus neufs ont été immatriculés en 1998 à Abidjan contre 212 l'année précédente.

Par ces données, nous pouvons estimer que «l'état de véhicule» est loin de paraître comme un facteur prépondérant dans les accidents fréquents impliquant les « gbakas ». Par contre, il peut paraître très prédominant chez leurs homologues de Dakar au Sénégal.

Par ailleurs, Les visites techniques automobiles ont été rendues obligatoires pour tous les véhicules sur le territoire ivoirien en 1971. Elles sont actuellement assurées par une société de droit privé ivoirien, la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA). La visite technique a pour but de vérifier la conformité de l'état du véhicule aux exigences de sécurité routière et du code de la route. La SICTA est équipée de matériels suffisants et performants pour assurer ce contrôle. Sont consignées et notées toutes les déficiences observables sans démonter le

véhicule. Suivant leur importance, soit le certificat de visite est refusé, soit le véhicule fera l'objet d'une attention particulière à la prochaine visite. Dans le cas de refus du certificat de visite, un récépissé de revisite est délivré. Le propriétaire du véhicule dispose de cinq jours à compter de la date du refus pour effectuer les réparations signalées et se représenter à la visite technique.

Mais la réalité du terrain est différente. Cela n'est propre ni à la Côte d'Ivoire, ni au secteur des gbakas. En Afrique sub-saharienne, il y'a mille et une façons de contourner la réglementation. Dans le cas des visites techniques, le système le plus répandu est semble-t-il, la location (ou l'emprunt) de pièces le jour de la visite. On peut aussi jouer sur les arrangements et ne pas passer la visite, en comptant ainsi pouvoir négocier avec les forces de l'ordre.

Selon les responsables de la SICTA, environ 50% seulement des véhicules passent la visite technique. Le taux de réussite à la visite technique est somme toute honorable pour les gbakas : plus de 75% d'entre eux réussissent l'épreuve (SSATP). Les données disponibles pour les deux dernières années (1997 et 1998) sont résumées dans le tableau 15 ci-dessous.

Tableau 15 : Taux de réussite à la visite technique à Abidjan

	1997	1998
14 places-minicars-bus-40places	77%	84%
Taxis compteurs	76%	74%

Source : SICTA, Abidjan, mars 1999

Même si le taux de passage au contrôle technique semble bas, on ne peut pas conclure que les visites sont inefficaces. Elles permettent, au moins pour ceux qui les passent, de veiller à l'entretien des véhicules afin de limiter la dégradation du parc. Certes, l'état du parc de gbakas abidjanais n'a rien de catastrophique par rapport à ce que l'on peut constater dans d'autres villes africaines, comme Dakar, Bamako, Kinshasa, etc., mais un contrôle plus strict de la part des forces de l'ordre avec des

sanctions appropriées devraient permettre une amélioration de la situation. À ce sujet, les résultats obtenus sur le terrain²⁷ ne sont guère encourageants.

6.3.2 Les grandes lignes de « gbaka »

En fait, il n'existe que trois principales lignes de « gbakas » à Abidjan, Adjamé comme point central de départ (ou d'arrivée) (voir carte 2 représentant les itinéraires de transports collectifs « 2000 »...) :

- Adjamé-Abobo : continue sur Km 18 et Anyama : Abobo-Anyama
- Adjamé-Yopougon : avec différentes stations à Yopougon et se prolonge sur Dabou : Adjamé-Dabou
- Adjamé-Bingerville

Le secteur a procédé à une segmentation des lignes officielles. Cependant les plus fortes concentrations de véhicules se retrouvent sur les lignes Adjamé Abobo et Adjamé-Yopougon qui constituent en réalité des sous-sections des principales lignes officielles que sont Adjamé-Dabou et Adjamé-Anyama. Par ailleurs, comme nous le soulignons ci-dessus, bien que les autorisations soient délivrées pour une ligne précise, dans la réalité, cette règle n'est que peu respectée. L'exploitation se fait selon l'intensité de la demande, et les véhicules se concentrent sur les itinéraires à fortes demandes en fonction des heures de la journée, et/ou des événements qui suscitent le déplacement de nombreuses populations (matchs de football ou soccer, meetings politiques, etc.). Par ailleurs, la demande de transport gbaka a été évaluée à partir des coefficients de remplissage issus des résultats de l'enquête Origine/Destination effectuée par le BNETD (1990) de 6h à 20h sur les trois axes de desserte citées ci-dessus : Adjamé-Anyama; Adjamé-Yopougon-Dabou; et Adjamé-Bingerville. Le tableau 16 ci-après récapitule par axe, les coefficients moyens de remplissage évalués pour les deux sens confondus.

²⁷ Ces résultats seront exposés dans le chapitre suivant.

Tableau 16 : Taux moyens de remplissage des gbakas

Axe desservi	Véhicules enquêtés	Taux de remplissage (de 6h à 20h) (moyenne de 2 sens confondus)
Adjamé-Yopougon-Dabou	481	84%
Adjamé-Abobo	290	82%
Adjamé-Bingerville	355	94%
Total	1 126	82%

Source : BNETD in «Transports collectifs par minibus à Abidjan (les gbakas)», vol II, ministère des travaux publics et des transports, avril 1990, pp52

Les lignes d'Abobo et de Yopougon ont des taux de remplissages comparables. Ceci tient du fait que les caractéristiques du service gbaka y sont à peu près identiques notamment les capacités unitaires offertes, les types de véhicules, l'importance du trafic. Le taux de remplissage sur la ligne de Bingerville est plus élevé à cause des surcharges enregistrées à l'heure de pointe du matin, quand l'offre est insuffisante.

En ce qui concerne les flux de passagers, les résultats sont indiqués au tableau 17 ci-après :

Tableau 17 : Flux des passagers par jour (2 sens confondus)

Zones desservies	Capacité des véhicules	Coefficients de remplissage	Véh./j	Passagers/j
Yopougon-Dabou	18	84%	6 455	97 600
Abobo-Anyama	17	82%	8 617	120 121
Bingerville	19	94%	1 226	21 896
Total	54	82%	16 298	239 617

Source : BNETD «Transports collectifs par minibus à Abidjan (les gbakas)», vol II, ministère des travaux publics et des transports, avril 1990, pp52

Le trafic passagers des gbakas est estimé à environ 239 617 voyageurs par jour pour l'ensemble des lignes desservies (en service urbain, Anyama, Dabou et Bingerville compris). La zone d'Abobo arrive en tête avec 50% des voyageurs, suivie de celle de Yopougon-Dabou, et seulement 9% pour la zone de Bingerville. Néanmoins, le nombre moyen de déplacements en gbaka par an et par tête d'habitant s'établit pour chacune des zones desservies au Tableau 18 ci-dessous.

Tableau 18 : Nombre moyen de déplacements en gbaka par an et par tête d'habitant

Abobo-Anyama	93
Yopougon-Dabou	84
Bingerville	169

Source : BNETD «Transports collectifs par minibus à Abidjan (les gbakas)», vol II, ministère des travaux publics et des transports, avril 1990, pp52

Un habitant de la zone de Bingerville se déplace environ 2 fois plus en gbakas que celui de la zone du Yopougon-Dabou, ou Abobo-Anyama.

6.3.3 Les lieux privilégiés des gbakas : Gare routière et marchés

La gare d'Adjamé : elle constitue le point de départ et d'arrivée des lignes de transport gbaka. Elle représente la principale et grande gare des transports gbakas allant et venant des communes de banlieues citées ci-dessus (Anyama, Dabou et Bingerville), et les communes d'Abidjan comme Abobo, Yopougon. Occupé en permanence, son parc est le plus vaste et le plus volumineux de l'agglomération abidjanaise. La multiplicité des activités en fait un lieu d'échanges divers. On y découvre des lavages de véhicules, des garages, des boutiques, kiosques, cafés, cireurs, vendeurs et vendeuses d'aliments préparés etc. On y découvre non loin de la gare d'Adjamé et celle de la Sotra, aux abords des principales routes, plusieurs stationnements des « gbakas » qu'on qualifie de «terminus» des transports « gbakas » et qui sont considérées comme des têtes de lignes artisanales. Ces têtes de lignes, on les retrouve la plupart du temps implantées près des lieux publics comme les «marchés» qui eux aussi jouent un rôle social très important.

Les marchés d'Abidjan : Au nombre d'une quarantaine environ, les marchés existent dans toutes les communes et banlieues d'Abidjan. Ce sont des pôles d'attraction et des lieux de rassemblement de personnes aux activités diverses : marchands, ménagères, porteurs, vendeurs, consommateurs, prestidigitateurs, coiffeurs, guérisseurs, etc. Ils enclenchent et stimulent les déplacements quotidiens ou hebdomadaires des individus qui ont des raisons d'y aller.

Le grand marché d'Adjamé construit en béton armé sur une vaste superficie asphaltée ou cimentée, est une zone très étendue. Il dépasse largement le cadre des autres communes voisines. Nombreuses sont les ménagères et les clients qui empruntent généralement les transports gbakas et venant d'autres zones résidentielles. Ils y font régulièrement leurs emplettes. Aussi, on constate que le marché d'Adjamé attire les résidents des autres communes comme Cocody, Abobo, Yopougon, Attékoubé et même les résidents des communes de banlieues comme Dabou, Anyama et Bingerville (voir carte 1, représentant les limites administratives d'Abidjan).

Les marchés des autres communes : ils sont pour la plupart contrôlés par les services de la municipalité et les marchés spontanés. Ces marchés, en particulier les plus grands, ceux d'Abobo, de Yopougon, de Dabou, de Bingerville et d'Anyama vont drainer aux abords de leurs chaussées respectives de nombreux transports « gbakas ». Ils font de ces lieux leur aire de stationnement par excellence et constituent des têtes de ligne artisanales dont les bases réelles sont implantées dans la grande gare d'Adjamé. L'encombrement de ces chaussées est tel qu'il serait nécessaire d'imposer certaines réglementation de circulation pour faciliter le trafic qui augmente régulièrement.

6.4. Les opérateurs de « gbaka »

6.4.1 Une multitude d'emplois générés par les « gbakas »

Fautes de registre, le SSATP s'est contenté d'estimer le nombre d'emplois générés par les « gbakas » à Abidjan. Selon ce dernier, le fonctionnement du secteur ne facilite pas la connaissance des emplois générés (contrats oraux entre propriétaires et chauffeurs). On y dénombre en effet une multitude d'emplois directs et indirects générés par les « gbakas ». Selon le SSATP, les informations recueillies et l'analyse des enquêtes de terrain ont permis d'estimer qu'en moyenne un « gbaka » emploie 1,5 chauffeur et 1,7 balanceur. Ce qui constitue un total de 9 600 emplois directs de chauffeurs et balanceurs. Concernant les emplois dans les gares, les « coxers » (ou billeteurs) et agents des syndicats assurent dans les gares le chargement des véhicules ainsi que le respect des tours de rôle. Il n'est pas facile de cerner avec précision le nombre de personnes utilisées dans les gares pour remplir ces tâches pour deux raisons : d'une part pour des raisons dit-on «stratégiques», les syndicats ne facilitent pas la bonne lisibilité de ces emplois dans les gares, d'autre part, les billeteurs sont très mobiles et se déplacent souvent d'un bout à l'autre des lignes en fonction du sens du trafic. Alors que les syndicats affirment disposer du personnel aux deux bouts, on se rend compte très vite sur le terrain que, ce sont les mêmes billeteurs qui assurent les deux bouts de la ligne à certains moments de la journée. À ce niveau, le SSATP a pu estimer une

soixantaine de personnes, les emplois de billeteurs, non compris les propres agents des syndicats (difficile à saisir) qui circulent dans les gares.

Les enquêtes effectuées par le SSATP auprès des propriétaires ont montré qu'une majorité d'entre eux (87%) exercent l'activité de transport urbain par « gbaka » comme activité principale. Et on estime entre 1 500 et 1 800 le nombre de propriétaire vivant exclusivement des revenus de l'activité de transport par « gbaka »²⁸.

Au total, on a pu estimer à environ 12 000 le nombre d'emplois directs. Par ailleurs, par faute d'enquêtes spécifiques, il n'a pas été possible d'estimer l'ensemble des emplois indirects générés par le secteur des gbakas. Il faut cependant retenir que ce secteur contribue au maintien d'une multitude d'activités dont on peut citer : les carrossiers, les magasins de pièces détachées, les stations de carburant, les petits commerces autour des gares. Par ailleurs, quels sont les principaux acteurs et opérateurs du secteur « gbaka » ?

6.4.2 Les principaux opérateurs de « gbaka »

Les principaux opérateurs de « gbaka » sont les chauffeurs salariés, les propriétaires chauffeurs (quelques-uns sont présentés à la photo 10) et les propriétaires. À ceux là s'ajoute un acteur principal du fonctionnement : l'apprenti receveur communément appelé le « balanceur » qui assure à bord (plutôt souvent accroché à la portière) du « gbaka », le rôle de racoleur de passagers par des coups de sifflets stridents. N'hésitant pas à descendre en marche pour courir et trouver un ou deux clients, hurlant les destinations aux abords des marchés, assurant le rôle du receveur, le balanceur est celui sur qui repose la responsabilité d'une recette journalière fournie.

Les chauffeurs-salariés : ils sont les plus nombreux sur le marché de l'emploi, et sont embauchés par le propriétaire. Ils sont par conséquent responsables du véhicule pendant la période du service. Selon le SSATP et l'enquête menée lors de notre mémoire de maîtrise (1989), ils constituent une population relativement jeune : plus de

²⁸ À noter qu'il n'existe pas d'organisation collective des propriétaires de «gbakas».

la moitié (53%) a moins de 35 ans, et 80% moins de 40 ans. Seulement 5% d'entre eux sont âgés de 50 ans et plus. Plus des trois quart (78%) des chauffeurs sont mariés (souvent polygames) et ont en charge une moyenne de six personnes (avec un maximum de 28 personnes à charge pour l'un d'entre eux). Ils sont tous tenus de verser à leur patron la recette journalière où on distingue principalement trois formules²⁹. L'excédent de la recette exigée est gardé souvent par le chauffeur. Mais le jour où la recette demandée n'est pas complétée, le propriétaire a le droit de retenir la différence sur le salaire du mois du chauffeur. Cette clause du contrat l'oblige à travailler durement chaque jour et à prolonger ses heures de conduite. C'est aussi le chauffeur qui paie le droit de chargement, le prix du billet du syndicat et des différentes contraventions de contrôles routiers. Il est également tenu de déposer le véhicule chez le propriétaire à la fin de chaque service. Concernant l'avenir de ces chauffeurs, selon le SSATP, plus d'un chauffeur sur deux (54%) pense rester chauffeur encore plus de 5 ans. Près d'un tiers (27%) pensent rester dans cette situation encore longtemps, voire à vie. Ceux qui considèrent leur statut comme transitoire pensent avant tout devenir propriétaires d'un véhicule.

Les propriétaires chauffeurs : selon le SSATP, 67% les propriétaires chauffeurs sont d'anciens chauffeurs ou apprentis chauffeurs. Ils sont tous mariés et ont en moyenne dix personnes à charge. Le transport constitue leur activité principale (82% des cas) et sont 47% depuis plus de dix ans dans la profession.. En dehors des syndicats, il n'existe aucune structure de regroupement des propriétaires chauffeurs. Ils sont syndiqués à plus de 90%. Pour défendre leurs droits et intérêts, les opérateurs de « gbaka », notamment les chauffeurs salariés et les chauffeurs propriétaires militent au sein de plusieurs syndicats de transporteurs professionnels. Ces derniers essaient actuellement de réglementer et d'assainir la corporation en vue d'offrir aux usagers un meilleur service avec le maximum de sécurité. Ces syndicats de transporteurs ont entrepris quelques initiatives en vue d'atteindre cette fin³⁰.

²⁹ Voir chapitre suivant.

³⁰ Cf. à la section intitulée « La force syndicale des transporteurs », page suivante.

Les propriétaires : en Côte d'Ivoire, il est souvent difficile de connaître le vrai propriétaire, car les gens n'hésitent pas à mettre sur les papiers officiels du véhicule, le nom de leur enfant ou celui de leur femme ou même celui d'un proche parent. Ce camouflage qui leur permet d'éviter de révéler l'origine des fonds ayant servi au financement du véhicule, n'empêche pour autant pas, le vrai propriétaire de suivre l'évolution financière de l'unité « gbaka ». À partir de l'échantillonnage des enquêtes réalisées par le SSATP en 1999, les propriétaires de « gbakas » constituent une population relativement âgée : une moyenne d'âge de 45 ans avec plus de 32% ayant plus de 50 ans. Ils sont en général propriétaires d'un ou deux véhicules (dans leur grande majorité) et ont le transport urbain comme activité principale (à 87%); 13% font du transport « gbaka » parallèlement au commerce considéré comme activité principale. 41% d'entre eux sont dans la profession depuis plus de dix ans (19% seulement y sont depuis moins de cinq ans). Leur rôle au sein de l'unité gbaka est de fournir au chauffeur, un véhicule en état de marche. Pour cela, ils prennent à leur charge, les grandes réparations, l'entretien, les assurances, les différentes taxes (vignettes et patentes) et la mise à jour de tous les documents administratifs du véhicule. Même s'ils affirment qu'il y'a trop de concurrence dans le secteur (96%) pour cause d'un surplus de véhicules et de clandestins, ils obtiennent cependant à plus de 67% que l'activité de transporteurs de gbakas est rentable à Abidjan en général. Selon eux, cette forte concurrence dans le secteur a pour conséquence une dégradation de la qualité de service et une augmentation des problèmes de l'insécurité.

Photo 10 : Une vue d'ensemble des gbakas et ses artisans chauffeurs



6.4.3 La force syndicale des transporteurs

Il existe actuellement en Côte d'Ivoire, 12 syndicats de transporteurs. Dans le cas des « gbakas », on retrouve les principaux syndicats dans les gares : ce sont le SYNACTT-CI (syndicat national des chauffeurs des transports de Côte d'Ivoire), SYNACPR-CI (syndicat national des chauffeurs de poids lourd), SYNCPROTRAMAVO (syndicat national des chauffeurs professionnels de marchandises et voyageurs de Côte d'Ivoire). Tous les 12 syndicats sont regroupés en une fédération des syndicats de chauffeurs appelée la FESYNC-CI mise en place tout récemment en février 2000. Ces derniers regroupent tous les transporteurs de véhicules collectifs aujourd'hui reconnus des pouvoirs publics. Par conséquent, il n'existe actuellement aucun syndicat local, c'est à dire un syndicat de chauffeurs professionnels typiquement de la grande région d'Abidjan.

Notons cependant qu'à l'intérieur de ces trois syndicats cités ci-dessus, militent les différentes associations de lignes gbakas. Ces dernières sous l'égide des trois

syndicats en place ont initié de nombreuses fonctions concrètes sur le terrain, contribuant à leur donner une certaine notoriété aux yeux des pouvoirs publics. De ces principales fonctions, on identifie : 1) l'exploitation plus facile des gbakas par les membres, notamment en négociant avec les communes des Banlieues (Anyama, Dabou, Bingerville), les communes périphériques d'Abidjan (Abobo, Yopougon) et celle d'Adjamé, de bons emplacements pour le parking des véhicules et les stations de lignes au niveau des marchés communaux et non loin des principales gares communales où la congestion est forte. 2) l'assurance de la régulation de l'activité (gestion des stations avec le tour de rôle en particulier) pour le bénéfice de tous. 3) la garantie de la défense des membres victimes d'accidents et autres délits auprès des autorités représentées sur le terrain par les forces de l'ordre. 4) l'élimination du harcèlement des usagers par les rabatteurs qui sont chargés d'aider au remplissage des véhicules.

En fait, le rôle essentiel et permanent des associations de lignes au sein des syndicats est un rôle d'intermédiation entre les trois syndicats des artisans chauffeurs de gbaka et les autorités publiques représentées sur le terrain par les forces de l'ordre. Ces associations ne veillent encore pas à ce que ces membres ne soient pas contrôlés par les forces de l'ordre, mais se portent garants auprès des autorités policières pour défendre ses membres lorsqu'ils sont par exemple victimes d'accidents ou autres délits. Aussi, elles essaient d'agir auprès de leurs membres pour qu'ils aient une assurance en règle et des véhicules en bon état. Par ailleurs, une fonction secondaire de l'association est la défense des intérêts de ses membres contre des exploitants extérieurs qui viendraient les concurrencer sur leur ligne. Des mesures de rétorsion sont parfois employées, agression physique, endommagement du véhicule.

Quel que soit le syndicat dans lequel l'artisan chauffeur milite, le rôle le plus visible des associations de lignes est l'organisation du tour de rôle que les membres sont censés respecter. Ce tour de rôle atténue en effet la concurrence entre les gbakas. Selon les enseignements recueillis sur le terrain, il consiste à charger les véhicules selon la position de chacun sur une liste établie par le chargeur. Seuls les véhicules ayant payé au chargeur le droit de chargement (200 F CFA par jour) et le billet des trois syndicats

(250 F CFA par jour) sont enregistrés et autorisés à exploiter la ligne. Selon ces mêmes informations recueillies sur le terrain, pour veiller au respect du système, les trois syndicats ont mis en place un petit comité de gestion des gares composé d'au moins 5 personnes dont l'organigramme se présente de la façon suivante :

Figure 7 : Organigramme de la gare d'Adjamé des trois syndicats

Chef central de gare			
1^{er} adjoint		2^e adjoint	
Chef de ligne	Chef de ligne	Chef de ligne	Chef de ligne
Adjoints	Adjoints	Adjoints	Adjoints
Chargeur	Chargeur	Chargeur	Chargeur

On retrouve cet organigramme dans les principales gares uniquement. Le chef central de la gare d'Adjamé est un membre du syndicat «SYNAC-TT-CI». Les deux adjoints sont issus des deux autres syndicats «SYNACPR-CI» et «SYNCPROTRAMAVO». Quant aux chefs de lignes, leurs adjoints et chargeurs sont tous repartis équitablement dans les trois syndicats. En ce que, le tour de rôle est appliqué dans toutes les gares et même dans quelques terminus de gbaka. Cependant, si l'on retrouve quatre chefs de ligne à la gare d'Adjamé, dans les autres gares comme Abobo, Bingerville, Dabou et Anyama, on compte respectivement trois chefs de lignes, suivis des autres responsables tels que les adjoints et les différents chargeurs. Ces derniers sont également chargés de mettre de l'ordre dans les différents terminus.

De façon spécifique, la fonction d'organisation des associations de lignes des artisans chauffeurs est doublée d'une fonction de type mutualiste que le comité de gestion est également tenu d'entretenir et de contrôler. Ces associations développent des activités d'entraide pour leurs membres en situation difficile : indisponibilité (accident, maladie) empêchant de payer les traites du véhicule, amende à payer, dépenses de mariage ou décès à couvrir. Cette fonction justifie le paiement de cotisations relativement élevées (2500 F CFA par mois). En principe, tous ceux qui possèdent un ou

plusieurs véhicules sont considérés comme membres à part entière. Néanmoins, sur le plan administratif, des conditions s'imposent. Il faut : 1) manifester son intention d'adhérer à l'un ou l'autre des syndicats par une lettre; 2) avoir une autorisation de transport; 3) être en possession du matériel nécessaire; 4) payer un droit d'adhésion pour jouir d'une carte de membre renouvelable tous les ans; 5) s'acquitter de son devoir par une cotisation régulière. Chaque syndicat est administré par un conseil composé de plusieurs membres. Il est constitué comme suite : exemple du syndicat «SYNAC-TT-CI» : 1) un président; 2) trois vices présidents (dont une femme); 3) un secrétaire général; 4) un trésorier général; 5) quatre trésoriers adjoints; 6) sept contrôleurs; 7) sept commissaires au compte; 8) sept conseillers techniques.

Le rôle des trois syndicats où militent les artisans chauffeurs de gbaka est d'amplifier et de conforter le rôle des associations de lignes de gbaka en négociant avec les autorités publiques et en agissant comme groupe de pression pour l'amélioration de l'activité artisanale de transport dans l'agglomération d'Abidjan, la facilitation des autorisations d'exploitation. Comme on l'a développé dans la pratique de concurrence qui se déroule entre les autobus de la Sotra et les gbakas ci-dessus, la concurrence est sévère entre ces deux modes de transport. Les associations de lignes par l'intermédiaire des syndicats ont dû à plusieurs reprises faire pression pour éviter des mesures de limitation de leur activité. Elles tentent de diffuser auprès de leurs membres une sorte de charte d'organisation servant auprès des autorités publiques de garantie de la bonne organisation du secteur.

Les conditions d'entrée dans la profession se font sous certaines conditions administratives : l'autorisation est délivrée par la DTT (direction des transports terrestres) sous l'égide du ministère des travaux publics, des transports et de l'urbanisme, et le ministère des finances qui constituent l'autorité de tutelle. Cette autorisation est délivrée aux personnes qui sont de nationalité ivoirienne et qui sont inscrites au registre du commerce. Pour exercer à Abidjan, cette ville doit être mentionnée comme lieu de résidence sur l'autorisation. Enfin, l'avis favorable du syndicat où milite l'exploitant est obligatoire.

La carte de transporteur : cette carte, prouve l'adhésion au syndicat où milite l'exploitant « gbaka ». Elle est délivrée au vu des papiers conformes du véhicule. Cette carte est un véritable droit d'entrée sur les lignes de « gbakas » où existe le tour de rôle qui est organisé par les associations de lignes sous l'égide de la fédération des syndicats, qui gère également les gares routières. À travers leur objectif primordial de défendre les droits et intérêts de leurs membres, tous les syndicats se soucient assez de leur contribution à l'effort national de développement. Tous ont l'intention de réglementer et d'assainir la corporation des transporteurs en vue d'offrir aux usagers un meilleur service avec le maximum de sécurité.

6.4.4 Les conditions de travail des chauffeurs

La totalité des contrats liant chauffeur et propriétaire est un contrat oral. Il n'est donc pas question pour le chauffeur d'une prise en charge de type sécurité sociale. Le contrat oral suppose une relation de confiance entre propriétaire et chauffeur mais il soumet le dernier à la merci du premier qui ne se prive d'ailleurs pas de ce droit pour licencier au moindre problème. La situation professionnelle du balanceur ou apprenti-chauffeur est encore plus délicate et instable. Il est embauché par le chauffeur et reste aussi à sa merci. À tout moment le chauffeur peut le congédier : les gares regorgent de balanceurs à la recherche de travail.

À Abidjan comme dans les autres villes d'Afrique subsaharienne comme Dakar, Bamako, Lomé, Kinshasa ou Nairobi, etc. les conditions de rémunération des équipages entraînent de longues journées de travail. L'activité journalière doit être réalisée jusqu'à l'obtention de la recette journalière. Celle-ci doit être rapportée au propriétaire. Éventuellement, le chauffeur prolonge son activité pour compléter sa propre rémunération avec les recettes supplémentaires dégagées. À Abidjan, il semble que le contexte de crise ait amplifié la durée journalière de travail. Étant donné la rareté des passagers solvables, un même niveau de recette est alors obtenu avec un temps plus long de travail journalier. Ce sont des journées de travail de 10 à 12 heures qui sont généralement effectuées, avec une amplitude qui peut atteindre 14 heures, voire davantage.

6.5. le problème de l'insécurité

6.5.1 L'implication des « gbakas » dans les accidents

La Côte d'Ivoire dispose d'un organe central chargé de la sécurité routière sur toute l'étendue du territoire : l'Office de Sécurité Routière (OSER). En matière de constats d'accidents, la police et la gendarmerie se partagent les rôles : la première intervient pour tout ce qui concerne le périmètre de l'agglomération d'Abidjan. La seconde s'occupe de la rase campagne et des accidents urbains où de nombreux « gbakas » sont impliqués. La police est en principe censée transmettre à l'OSER les statistiques d'accidents de la ville d'Abidjan. Mais dans la réalité, elle est incapable d'établir la moindre statistique, faute de moyens adéquats, moyens humains, mais surtout moyens informatiques.

Pour pallier cette insuffisance dans la transmission des données, l'OSER a mis en place une collecte systématique de données, effectuée par des agents formés au préalable pour cette tâche et qui s'y consacrent à plein temps. Ces enquêteurs visitent annuellement les commissariats des dix communes d'Abidjan et des villes de l'intérieur où ils consultent les constats d'accidents pour remplir les formulaires statistiques d'accidents. Ces derniers examinent également les procès-verbaux pour pouvoir documenter les circonstances d'accidents. En principe, toutes les données d'accidents disponibles à la source sont centralisées à l'OSER. En pratique, le recueil n'est pas exhaustif. Selon les informations recueillies lors de nos investigations sur le terrain, il semble que le problème principal réside dans l'accès aux messages-radio de gendarmerie qui ne sont pas archivés avec tout l'ordre souhaité et dont bon nombre échappent ainsi aux enquêteurs de l'OSER. Même si les données semblent plus ou moins exhaustives en ce qui concerne la ville d'Abidjan, des « incidents » jalonnent cependant le parcours.

Enfin, parmi les zones urbaines desservies par les gbakas, la liaison entre les communes d'Adjamé et d'Abobo nous offre la garantie d'observations nombreuses en

perspective. Elle est classée en tête en terme du nombre de « gbakas » en circulation, rassemblant à elle seule plus de la moitié du parc du véhicule (voir le tableau 19).

Tableau 19 : Répartition du parc par ligne « gbakas » en activité

LIGNES	VÉHICULES	%
ADJAMÉ-ABOBO	392	53,5
ADJAMÉ-YOPOUGON	242	33
ADJAMÉ- BNGERVILLE	28	3,8
ADJAMÉ-PORT-BOUET2	21	2,9
ADJAMÉ-LOCODJRO	20	2,7
ADJAMÉ-ANONO	16	2,2
ADJAMÉ-AKOUÉDO	14	1,7
TOTAL	733	100

Source : les transports collectifs par minibus à Abidjan (les « Gbakas »), direction et contrôle des grands travaux, volume 2, avril 1989, p10.

La ligne Adjamé-Abobo arrive en tête en terme du nombre de véhicules «gbakas» en circulation. En plus, ces deux principaux itinéraires (voie Expresse, et route du Zoo) totalisent à eux seuls les accidents les plus élevés à Abidjan (Tableau 20).

Tableau 20 : Accidents sur les Voies Interquartiers d'Abidjan en 1997

Voies	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
Voie Expresse Abobo (Adjamé-Abobo)	246	26	361
Route du Zoo (Adjamé-Abobo)	80	4	152
Adjamé-Cocody par Echangeur Indénié	56	2	84
Voie Expresse Yopougon Adjamé-Yopougon	54	2	97
Ancienne Route de Dabou Adjamé-Yopougon	43	2	94
Adjamé-Cocody par Echangeur d'Agban	35 35	1	50
Voie Expresse Cocody Adjamé-Cocody	56	1	18

Source : Statistiques de Côte d'Ivoire, Mémento chiffré de la Côte d'Ivoire 1995-1996, décembre 1997, p3

Cette même ligne arrive également en tête en nombre important d'accidents, plus particulièrement en taux de gravité. Les deux itinéraires sont également en tête quant au nombre d'accidents et nombre important de tués et de blessés (Tableau 21).

Tableau 21 : Taux de gravité dans la ville d'Abidjan en 1997

Communes	Accidents	Tués	Blessés légers	Blessés graves	Taux de gravité
Abobo	566	43	576	243	7,60
Adjamé	614	35	595	239	5,70
Attécoubé	230	13	287	61	5,65
Cocody	330	10	343	120	3,03
Koumassi	399	18	370	157	4,51
Marcory	408	13	395	169	3,19
Plateau	155	6	177	66	3,87
Port-bouet	192	10	159	84	5,21
Treichville	447	15	389	158	3,36
Yopougon	777	13	826	332	1,67

Source : Statistique de Côte d'Ivoire, Mémento chiffré de la Côte d'Ivoire 1995-1996, Décembre 1997, p2.

En résumé, les communes à fortes fréquences d'accidents sont celles de Yopougon (19% des accidents de l'agglomération) et d'Adjamé (15%). Les plus forts taux de tués se concentrent à Abobo (24% de l'ensemble des tués pour l'agglomération) et Adjamé (20%) qui constituent en même temps les communes où les tués-piétons sont particulièrement nombreux. Selon le SSATP, cette configuration est globalement la même en ce qui concerne les accidents de gbakas dans les différentes communes : Abobo concentre 52% des tués de l'agglomération contre 8% pour Yopougon, pendant que les trois communes (Abobo, Yopougon et Adjamé) concentrent 88% des accidents (où les gbakas sont impliqués) dans l'agglomération d'Abidjan en 1997. Le tableau ci-dessous montre pour la ville d'Abidjan l'évolution des accidents de la circulation de 1990 à 1996 avec en comparaison l'implication des « gbakas » (Tableau 22).

Tableau 22 : Évolution des accidents de la circulation et implication des gbakas

Années	Nombre d'accidents		Nombre de tués		Nombre de blessés	
	gbakas	Total Abidjan	gbakas	Total Abidjan	gbakas	Total Abidjan
1990	206	4435	11	92	627	5416
1991	299	4509	12	96	815	6063
1992	258	4307	21	117	720	4472
1993	284	3657	20	120	718	6370
1994	289	Nd	18	Nd	698	Nd
1995	290	2703	15	112	698	5752
1996	298	Nd	19	Nd	734	Nd

Source : OSER, Accidents corporels de la circulation en Côte d'Ivoire, oct.1999
Nd : non disponible

Alors qu'ils représentent moins de 2% du parc total en circulation à Abidjan, les « gbakas » interviennent en moyenne dans 6% des accidents à Abidjan, mais sont impliqués pour environ 15% dans les accidents mortels et environ 13% dans les accidents avec blessés.

6.5.2 Les usagers et les raisons du choix du « gbaka »

À l'issue d'un sondage effectué par le BNETD sous la direction du ministère des travaux publics et des transports (1989) auprès des usagers de « gbaka », et relatif aux principales raisons d'utilisation de ce moyen de transport, les résultats ont montré que sur 410 avis recueillis auprès des usagers, la sécurité n'a pas été citée. Selon cette étude, le choix des usagers repose principalement sur les critères suivants : par ordre d'importance : tarif, commodité, rapidité, régularité (Tableau 23). En revanche, dans les observations, la mauvaise conduite des chauffeurs a été très souvent dénoncée par les usagers.

Tableau 23 : Principales raisons du choix des gbakas

raisons	Avis recueillis	
	Nombre	%
Tarifs moins élevés	126	30,7
Rapidité	98	23,9
Commodité(places assises)	88	21,5
Régularité	53	12,9
Absence ou peu de bus de Sotra	30	7,3
Horaire de service plus large	15	3,7
Sécurité	0	0

Source : BNETD «Transports collectifs par minibus à Abidjan (les gbakas)», vol II, ministère des travaux publics et des transports, avril 1990, pp52

Ces résultats amènent à chercher à savoir et à comprendre pourquoi l'insécurité comme fléau identifié dans l'univers du transport artisanal n'est nullement mentionnée. Pour essayer de répondre à ces préoccupations, nous nous sommes intéressés de près aux opinions, aux sentiments et aux états d'âme des usagers empruntant quotidiennement le gbaka. Même si la définition du réseau et de la desserte des gbakas relève le plus souvent de l'ensemble de la corporation des syndicats, le cas échéant, elle provient par négociation avec les usagers demandeurs. Ces derniers sont plus proches des artisans chauffeurs dans leur manœuvre au volant, et par conséquent, sont mieux placés pour nous relater les faits et gestes de ces chauffeurs sur le terrain. Ces éléments pourront contribuer à mieux cerner et orienter les remèdes à apporter à ces différentes causes de l'insécurité qui minent les gbakas d'Abidjan.

CHAPITRE 7. ANALYSE DES RÉSULTATS DES ENQUÊTES

Le chapitre 7 présente l'analyse des résultats des enquêtes. La première section s'intéresse à l'opinion des usagers. La deuxième expose comment les modalités de rémunération, facteur prépondérant parmi les facteurs générateurs des comportements déviants des chauffeurs peuvent favoriser de nombreux risques d'accidents. La troisième porte sur l'enquête réalisée auprès des artisans chauffeurs. La quatrième section met en valeur les principales observations tirées de l'observation participante sur le terrain. Enfin la dernière section analyse les informations tirées des entretiens réalisés auprès des autorités et des responsables administratifs.

7.1. Enquête auprès des usagers

L'enquête a été menée auprès de 206 usagers par 14 agents recrutés par le BNETD (Bureau Nationale d'Études Techniques et de Développement). Ces usagers, tous des passagers³¹ réguliers de gbaka, ont été interviewés en entretiens semi-directifs. Cet échantillon a été structuré en fonction du critère d'âge des usagers mais la sélection des personnes a été aléatoire. Les questionnaires ont abordé trois aspects importants :

- l'état psychologique de l'usager
- l'attitude de l'usager face à certaines infractions commises par l'artisan chauffeur

³¹ Le nombre variable d'usagers interrogés concernant les trois aspects cités (206, 205, et 199 usagers respectivement), est dû au fait que nous avons tenu à interroger ceux qui s'apprêtaient à emprunter un gbaka ou qui en descendaient au terminus. Ce choix n'a pas permis d'aller en chaque cas jusqu'au bout de certaines questions qui demandaient des commentaires, étant donné que, d'une part, certains gbakas déjà chargés étaient prêts à démarrer, ou que d'autre part, certains passagers comme les travailleurs, et les élèves étaient pressés de rejoindre leur lieu de travail.

- le comportement de l'utilisateur face au choix du véhicule à emprunter.

7.1.1 État psychologique de l'utilisateur

Par rapport à la sécurité routière et à l'intérieur du gbaka, l'état psychologique de l'utilisateur est très clair : il a peur et craint pour sa vie. Presque tous les usagers interrogés se disent très préoccupés de leur sécurité à bord du véhicule. Selon l'estimation statistique, avec un niveau de risque de 10%, on remarque que le nombre d'usagers préoccupés par l'insécurité à bord des « gbakas » représente entre 94 et 98% des passagers. Ils dénoncent le manque d'expérience de conduite de la plupart des artisans-chauffeurs, leur manque de respect pour le code de la route et leur excès de vitesse. Vingt-sept (27) autres dénoncent les nombreux accidents dans lesquels sont impliqués les « gbakas » qu'ils empruntent quotidiennement. Cinq usagers (5) ajoutent ne pas être rassurés par les nombreux contrôles des forces de l'ordre auxquels font face les « gbakas », car les forces de l'ordre rackettent et ne sanctionnent pas. Parmi ces usagers, quatorze (14) femmes et sept (7) hommes ont même ajouté qu'ils font quotidiennement des prières spéciales avant de monter dans le « gbaka ». Parmi ces derniers, deux (2) d'entre eux (des femmes) affirment continuer la prière jusqu'à destination.

7.1.2 Attitude de l'utilisateur face aux infractions

Statistiquement, avec un niveau de risque de 10%, c'est une forte majorité de 83 à 91% des passagers qui entreprennent d'attirer l'attention du chauffeur sur sa façon de conduire (figure 2). Une forte majorité des passagers l'interpellent à vive voix quand ils constatent certaines infractions comme l'excès de vitesse ou le non-respect des feux tricolores. Ils interpellent le chauffeur dans des propos très souvent violents qui mettent à nu le sentiment d'insécurité qui les habite : «Chauffeur, pardon, va un peu doucement! », « Ca te prend souvent de brûler les feux rouges? Qui te pourchasse même chauffeur? Qui t'a dit qu'il est pressé? Tu ne transportes pas des animaux, » etc.

Dix (10) usagers précisent que, bien que très souvent impolis, les chauffeurs ne répondent pas aux remarques des usagers. Il est même arrivé à six (6) usagers, dont cinq

(5) femmes, de demander à descendre du véhicule. Deux (2) usagers par ailleurs soutiennent qu'il est de leur devoir de protéger non seulement leur vie, mais également celle des autres passagers, voire celle du chauffeur qui semble inconscient de la situation. Mais, ces réactions restent malgré tout timides : il n'y a eu aucune dénonciation de l'artisan chauffeur auprès des forces de l'ordre ni demande de remboursement quand bien même que l'un des passagers demandait à descendre. En revanche, dans une proportion variant entre 9% et 17% (selon le même niveau de risque), ceux qui n'interviennent pas reconnaissent qu'ils ont été plusieurs fois tentés de le faire, mais l'impolitesse et la nervosité du chauffeur les en ont dissuadé plus d'une fois. Ce dernier peut leur lancer des propos comme : « Vous voulez m'apprendre mon métier? », « Vous voulez prendre le volant ou bien quoi? », « Je connais mon métier! », « Vous voulez descendre? », « Vous m'emmerdez, c'est quoi? » etc. Tous ces propos sont prononcés par le chauffeur à chaque fois que l'un des passagers courageux décide de le mettre à l'ordre.

7.1.3 Comportement de l'utilisateur par rapport à l'état du véhicule

43 à 55% des usagers au niveau de risque de 10% mettent l'accent sur l'état du véhicule (plus ou moins neuf, plus ou moins propre), avant de l'emprunter. Pour l'autre moitié de la clientèle, l'état du véhicule importe peu, sans doute parce qu'actuellement les véhicules en circulation sont relativement neufs. Par contre, la bonne conduite du chauffeur au volant apparaît à leurs yeux plus importante. Depuis 1996, l'État ivoirien a favorisé l'entrée des véhicules d'occasion dans le pays. Le Ministère de Transports, en étroite collaboration avec les syndicats de transporteurs, favorise la délivrance des autorisations de circulation pour ces véhicules. Cela a entraîné une augmentation du parc automobile du transport artisanal, en qualité et en quantité (Sittrass :2000).

En somme, les usagers éprouvent un sentiment de peur, une peur liée surtout à la mauvaise conduite des chauffeurs au volant. Cette préoccupation permanente des usagers explique bien pourquoi la sécurité a obtenu une cote nulle comme raison du choix des « gbakas » (cf. chapitre 6). Comment les modalités de rémunération des

chauffeurs, facteur prédominant parmi les générateurs de comportement déviant chez les chauffeurs peuvent favoriser les risques d'accidents ?

7.2. Les modalités de rémunération : facteur prépondérant des comportements déviants des chauffeurs

La profession d'artisan chauffeur est comme un condensé de l'univers social environnant le transport collectif urbain, au carrefour de la diversité des problèmes rencontrés entre les opérateurs. En effet, l'image de la déshumanisation des rapports entre les propriétaires et les artisans chauffeurs salariés est bien exprimée par les modalités de rémunération qui se pratiquent sur le terrain. À Abidjan, les différentes formules de rémunération des artisans chauffeurs de gbaka ne sont pas très loin de celles des autres villes africaines, comme on l'a déjà évoqué au chapitre 4. Elles se présentent suivant l'une de ces trois catégories :

Formule 1 : le chauffeur est salarié (salaire mensuel) et son revenu est constitué de son salaire, augmenté du montant des recettes réalisées au-delà du paiement exigé par le propriétaire;

Formule 2 : le chauffeur n'est pas salarié de sorte que son revenu n'est constitué que des recettes excédant le paiement journalier exigé par le propriétaire, un montant toutefois plus faible que dans la formule 1;

Formule 3 : le chauffeur ne touche pas de salaire et il n'y a pas de paiement journalier exigé car la rémunération est toute entière dans les recettes d'une journée par mois qu'il est autorisé à conserver entièrement, les recettes des autres journées étant entièrement versées au propriétaire.

Le chauffeur travaille en général 25 jours par mois et les tarifs journaliers du tableau 24 ont été obtenus auprès de chauffeurs et de propriétaires.

Tableau 24 :Formule de rémunération d'un chauffeur salarié

	Formule 1	Formule 2	Formule 3
Salaire Mensuel	35 000	0	0
Paiement au propriétaire (journalier)	40 000	35 000	30 000 au début de la journée et le reste de la recette en fin de journée, sauf un jour par mois
Recette excédentaire	Conservée par le chauffeur	Conservée par le chauffeur	Remise au propriétaire, sauf un jour par mois
Jours travaillés	25	25	25

Comme nous l'avons souligné au chapitre précédent, il n'existe pas de contrat écrit entre le propriétaire et le chauffeur. À Abidjan comme dans d'autres villes africaines, le chauffeur salarié peut ainsi perdre son emploi du jour au lendemain, si le propriétaire est mécontent de ses services. Perdre son travail non seulement entraîne l'incertitude économique, mais encore mine le sentiment qu'a l'artisan chauffeur de sa dignité et de son identité en tant que soutien de famille. Rappelons que l'artisan chauffeur est la plupart du temps polygame et qu'il a de nombreux enfants à sa charge (Cf. chapitre 6). La plupart d'entre eux vivent très mal cette continuelle négation de leur identité professionnelle, créant chez certains un niveau de stress important. Ces états de tension s'expliquent par le besoin d'atteindre rapidement le paiement exigé par le propriétaire afin de disposer ensuite des recettes excédentaires.

Selon Aubert et Pagès (1989), le stress dans le domaine professionnel est un phénomène dynamique où les symptômes de tension, de même que les conséquences à moyen et à long terme sont le résultat net d'une interaction entre un travailleur et les différents aspects de son travail. À tout moment précisent-ils, cette interaction individu-environnement contribue à définir la présence de symptômes de stress et éventuellement, entraîne des conséquences irréversibles.

Le témoignage d'un artisan chauffeur de gbaka est très édifiant³² à ce propos et exprime bien l'état de stress découlant du mode de rémunération que vivent ces chauffeurs salariés : *«Tous les jours, il me faut trouver cette somme (son propriétaire lui exige quotidiennement 40.000 franc CFA.). Je précise bien tous les jours»*. Son salaire de 20 000 francs suffit à peine pour payer son loyer. Pour le reste de ses charges, il doit fonctionner sur l'excédent de la recette journalière, c'est à dire s'arranger pour avoir plus de 40. 000 francs par jour. Et cet arrangement, précise le journaliste, c'est le boulot : *«Si je veux que ma famille mange, si je veux m'habiller et habiller les miens, si je veux avoir beaucoup plus d'argent en poche, je dois obtenir plus de 40. 000 francs par jour»*. À ce moment, ajoute le journaliste, ni le code de la route, ni les réactions des passagers ne peuvent arrêter le chauffeur de gbaka sur sa lancée.

Les gens ne comprennent pas que nous avons tous les jours un retard. Ils nous comparent à leur paisible vie. Ils se lèvent le matin, vont au bureau, descendent à midi, remontent à quinze heures pour repartir à la maison à 18 h. Et ce sont ces gens-là qui nous parlent du code de la route, de vitesse, de stationnement dangereux. Est-ce qu'ils savent que si nous voulons rouler comme ils le demandent, notre vie est inévitablement fichue, perdue pour toujours, alors, qu'ils nous laissent en paix»... « Quand quelqu'un te confie son camion, dis-toi que le jour où tu rentres avec mille francs en moins sur la recette, il arrache sa clé. Chez nous, il n'y a pas de loi. Il n'y a ni avertissement, ni mise à pied. Le renvoi est automatique, alors on est obligé de travailler comme des dingues, et c'est comme ça.

Ce dernier ne cache pas ses sentiments relatifs aux reproches qui lui sont faits concernant les longues heures de conduite et les conséquences qui peuvent en découler.

Parmi les modalités de rémunération qui expliquent les longues heures de travail, d'autres éléments de dépenses s'additionnent en plus de l'exigence d'un paiement au propriétaire. Ainsi, même si les dépenses d'entretien et de réparation des véhicules sont à la charge du propriétaire, les dépenses courantes d'exploitation et d'entretien (carburant, lavage) doivent être payées par le chauffeur sur la recette. Il arrive toutefois

³²Cet témoignage est apparu dans le quotidien Ivoire Soir (1999) rapporté par le SSATP (2000), et l'artisan chauffeur dont il est question se nomme Diakité.

qu'elles soient déduites par le chauffeur de la recette journalière qu'il doit rapporter, moyennant justificatif de la dépense. Les dépenses courantes comprennent aussi le salaire et les frais de repas de l'équipage ainsi que d'éventuels autres frais comme les versements obligés à la police. En somme, l'extension des heures de conduite constitue pour l'artisan chauffeur de gbaka, le seul moyen de s'en sortir. Malheureusement, ces longues heures de travail entraînent des états de tension qui vont influencer sur les attitudes de l'artisan chauffeur à l'égard de la sécurité routière.

La variable «nombre d'heures au volant d'un véhicule» qui peut aussi se traduire par «kilométrage au travail» est d'ailleurs souvent évoquée comme facteur prépondérant pour expliquer la fréquence élevée d'accidents de chauffeurs professionnels. Par exemple dans une étude du Centre de Recherche sur les Transports menée par Dionne, Laberge-Nadeau, Desjardin, Messier et Vanasse (1994) sur l'analyse des facteurs qui expliquent les taux et les gravités des accidents routiers impliquant des chauffeurs professionnels au Québec, on y trouve trois conclusions intéressantes. D'abord, les conducteurs ayant souffert de certaines maladies ont plus d'accidents et des accidents plus sévères que les conducteurs en bonne santé. Ensuite, les conducteurs qui ont été impliqués dans des accidents et accumulé des points d'inaptitude ont une fréquence d'accidents plus élevée. Enfin, plus grand sera le nombre de kilomètres parcourus, ou encore plus élevé sera le nombre d'heures de travail, entraînant une augmentation de l'exposition au risque, plus élevés seront les taux d'occurrence et la gravité des accidents. Le tableau 25 ci-dessous résume les principaux résultats de cette recherche :

Tableau 25 : Résumé des principaux résultats

Type de conducteur		Camion		Autobus		Taxi
Variable	fréquence	gravité	fréquence	gravité	fréquence	gravité
Condition médicale						
Diabète	+	Non significatif	Non étudié	Non étudié	Non étudié	Non étudié
Hypertension	Non significatif	Non significatif	Non significatif	+	Non étudié	Non étudié
Insuffisance Coronarienne	Non significatif	Non significatif	Non significatif	Non significatif	Non étudié	Non étudié
Trouves de vision Binoculaire	Non significatif	+	Non étudié	Non étudié	+	Non significatif
Accidents passés	+	Non étudié	Non significatif	Non étudié	-	Non étudié
Points d'inaptitude Accumulés	+	Non étudié	+	Non étudié	+	Non étudié
Kilomètres	+	Non étudié	Non significatif	Non étudié	Non significatif	Non étudié
Heures	+	Non étudié	Non significatif	Non étudié	Non significatif	Non étudié
Autres variables d'exposition significatives	-	Mouvement de véhicule et type d'impact	+ après 20h	+ entre 20h et 21h	+ régions autres que Montréal	+ âgé moins de 30 ans

- : moins d'accidents en fréquence; ou moins de victimes en gravité

+ : plus d'accidents en fréquence; ou plus de victimes en gravité

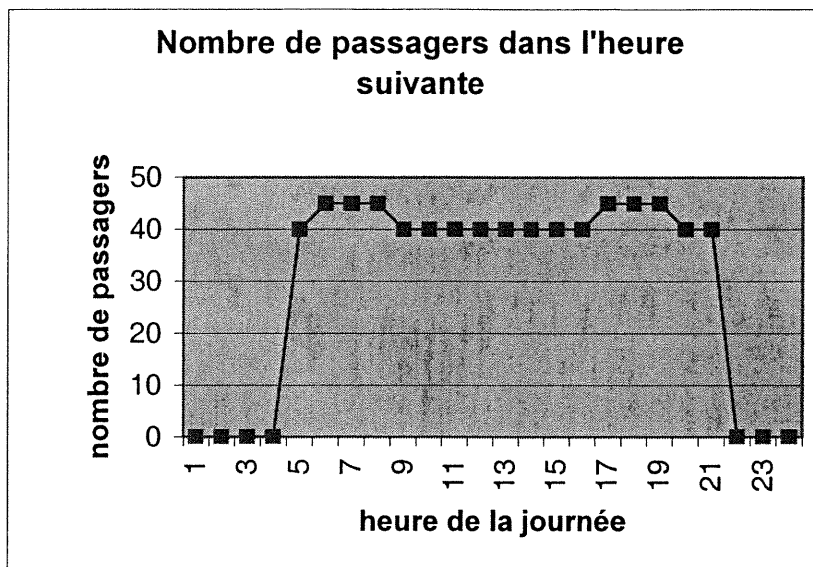
Source : Université de Montréal

Ce tableau indique bien que si les variables heures et kilomètres ne sont pas significatives pour expliquer les taux d'accidents chez les chauffeurs d'autobus et de taxis au Québec, ces variables affectent significativement la fréquence d'accidents chez les conducteurs de camion. Ces derniers, notamment les camionneurs non-proprétaires, peuvent être assimilés à nos artisans chauffeurs salariés, puisqu'ils font la plupart de

temps de longues heures de conduite pour atteindre un revenu jugé satisfaisant. De tels résultats vont dans le même sens que notre hypothèse qui a mis en évidence les modalités de rémunération comme facteur prépondérant de comportement déviant chez les artisans chauffeurs.

Par simulation, tentons un approfondissement de l'impact des trois formules de rémunération actuellement proposées et vérifions laquelle pourrait être pertinente en terme d'incitation à allonger les heures de travail. Il faut d'abord estimer le nombre de passagers. En supposant que la capacité maximale d'un véhicule est de vingt (20) passagers, suivant la taille la plus courante des « gbakas », on supposera que le taux de remplissage est de 100% à l'heure de pointe, dans le sens du mouvement pendulaire, et de 50% dans le sens inverse ainsi que durant les heures hors pointe, soit dix (10) passagers. Par ailleurs, sur l'itinéraire Adjamé-Abobo (14 km), on estime à 25 minutes le trajet en heure de pointe (6h00 à 9h00 le matin et 17h00 à 20h00 le soir), à l'aller, et à 15 minutes la durée au retour ainsi qu'en période hors pointe. L'écart relativement faible s'explique par le fait que la lenteur due à la congestion routière est en partie annulée par le temps d'attente au terminus beaucoup plus court en heure de pointe. En regroupant ces deux informations, on obtient quarante cinq (45) passagers à l'heure, en heure de pointe dans le sens de la pointe³³ et quarante (40) passagers à l'heure, en sens inverse et en dehors des heures de pointe. On obtient la possibilité de 2 trajets simples et un taux de remplissage de 50% (voir figure 8).

³³ Soit la moyenne entre $(20 + 10 + 20 + (10 \cdot 5/25)) = 52$, à l'heure de pointe du matin, en partant d'Adjamé, et $(10 + 20 + (10 \cdot 20/25)) = 38$ à l'heure de pointe du soir, en partant toujours d'Adjamé

Figure 8 : Nombre de passagers horaires, sur 24 heures

On a supposé que les chauffeurs avaient un horaire continu et que les propriétaires cherchaient à les employer surtout aux heures de pointe afin de maximiser leurs recettes nettes. Cinq niveaux d'heures de travail dans une journée ont été étudiés, soit de 10 à 14 heures de travail, avec le partage entre heures de pointe et heures hors pointe proposée au tableau 26 suivant :

Tableau 26 : Nombre total des passagers quotidiens

Heures/jour	10	11	12	13	14
Heures pointe	3	4	5	6	6
Heures hors pointe	7	7	7	7	8
Passagers pointe	135	180	225	270	270
Passagers hors pointe	280	280	280	280	320
Passagers/jour	415	460	505	550	590

Pour obtenir ensuite le niveau de revenu mensuel des chauffeurs, il faut quelques paramètres additionnels. D'abord le tarif exigé des usagers, établi à 150 FCFA par passager (tarif en vigueur au printemps 2001). Ensuite le paiement au propriétaire, tel que présenté précédemment (tableau XXIV) . Enfin, les dépenses assumées par le chauffeur (salaire de l'apprenti, carburant, frais de lavage du véhicule, rançons) ont été posées à 2 000 FCFA par heure. Les deux tableaux suivants présentent les calculs détaillés servant à estimer le revenu mensuel d'un chauffeur suivant chacune des formules pour une journée moyenne de 10 heures de travail, puis de 11 heures³⁴. La figure 12 réunit ces résultats ainsi que les revenus mensuels correspondant à un fardeau de 12, 13 et 14 heures par jour.

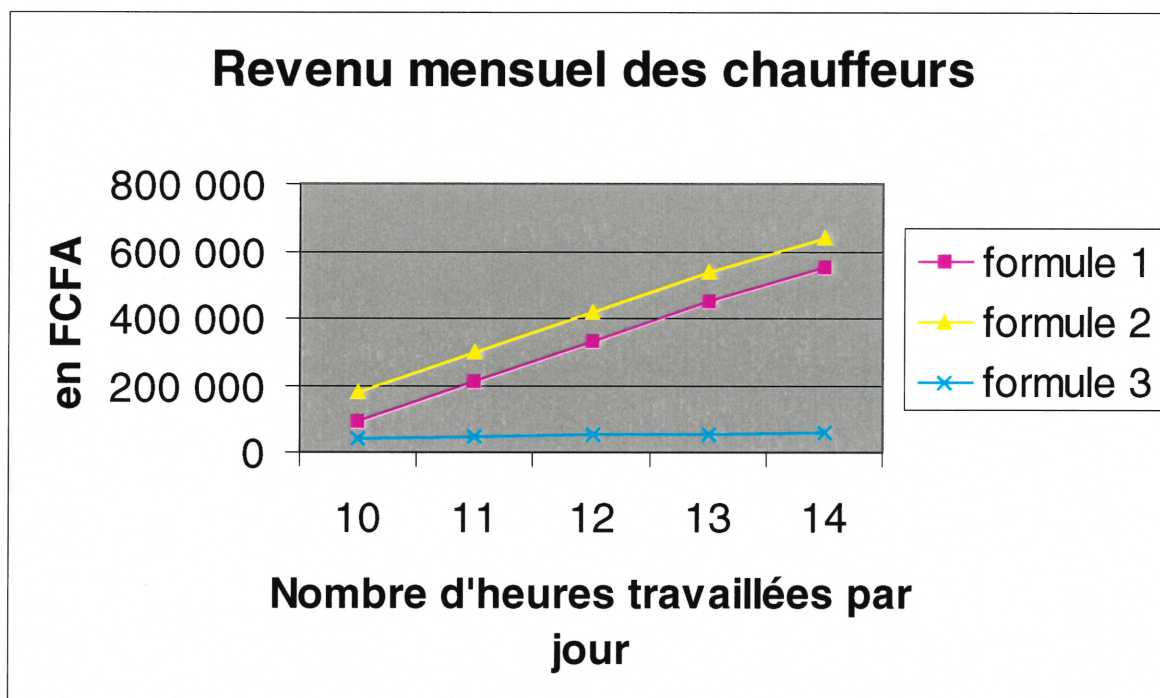
Tableau 27 : 10 heures de travail par jour

	Formule 1	Formule 2	Formule 3
Recette journalière brute (Nombre de passagers par jour * tarif de l'usager	415*150 = 62 250 FCFA	62 250 FCFA	62 250 FCFA
Dépenses journalières (nombre d'heures * 2 000 FCFA)	- 20 000 FCFA	- 20 000 FCFA	- 20 000 FCFA
Recette journalière nette	42 250 FCFA	42 250 FCFA	42 250 FCFA
Paiement au propriétaire	- 40 000 FCFA	- 35 000 FCFA	- 42 250 FCFA
Recette journalière conservée	2 250FCFA	7 250FCFA	0
Jours travaillés	* 25	* 25	* 25
Recette mensuelle conservée	56 250 FCFA	181 250 FCFA	42 250 FCFA
Salaire mensuel	+ 35 000 FCFA	0	0
Revenu mensuel	91 250 FCFA	181 250 FCFA	42 250 FCFA

³⁴ Pour alléger la présentation, les calculs détaillés des 3 autres simulations ne sont pas présentés, d'autant plus qu'ils emploient les mêmes paramètres.

Tableau 28 : 11 heures de travail par jour

	Formule 1	Formule 2	Formule 3
Recette journalière brute	69 000 FCFA	69 000 FCFA	69 000 FCFA
Dépenses journalières	- 22 000 FCFA	- 22 000 FCFA	- 22 000 FCFA
Recette journalière nette	47 000 FCFA	47 000 FCFA	47 000 FCFA
Paiement propriétaire	- 40 000 FCFA	- 35 000 FCFA	- 47 000 FCFA
Revenu/jour	7 000 FCFA	12 000 FCFA	0
Jours travaillés	* 25	* 25	* 25
Recette mensuelle conservée	175 000 FCFA	300 000 FCFA	47 000 FCFA
Salaire mensuel	35 000 FCFA	0	0
Revenu mensuel	210 000 FCFA	300 000 FCFA	47 000 FCFA

Figure 9 : Revenu mensuel des chauffeurs estimé, suivant la formule de rémunération et le nombre d'heures travaillées

La figure 9 est très révélatrice de la situation qui prévaut actuellement dans ce marché du travail. D'abord la formule 3 est tout à fait « ridicule » du point de vue des chauffeurs et on peut penser que si elle est parfois appliquée, c'est parce qu'une partie de la recette journalière est conservée malgré tout par le chauffeur. Par ailleurs la formule 2 est toujours plus avantageuse pour le chauffeur que la formule 1. En fait, il suffirait d'augmenter de 90 000 FCFA le salaire mensuel à 125 000 FCFA pour que les deux formules donnent exactement le même résultat. Cet écart de rémunération s'explique peut-être parce que les propriétaires s'imaginent que le fait de garantir un salaire mensuel, mais aléatoire (de par la possibilité de l'augmenter par les éventuels excédents de la recette journalière), devrait attirer plus d'un travailleur. Dans les faits, ceux-ci connaissent bien la situation et préfèrent tous la formule 2. On constate par ailleurs que, lorsqu'un chauffeur accepte d'allonger sa journée de travail pendant ses 25 jours de travail dans le mois, le gain marginal est de 118 750 FCFA, soit le même pour les formules 1 et 2 qui seules nous intéressent, et ce aussi longtemps que cette heure additionnelle se trouve en heure de pointe : seule la 14^{ème} heure entraîne un gain marginal inférieur (à 100 000 FCFA). C'est dire par conséquent, qu'il y a une forte propension à accumuler les heures de travail et à augmenter les risques de stress. Dans le scénario contrasté qui sera élaboré dans le prochain chapitre, on analysera précisément certains changements dans le mode de rémunération et dans le contrôle des heures travaillées.

7.3. Analyse des réponses obtenues des artisans chauffeurs

L'enquête menée auprès des artisans chauffeurs a rejoint 257 chauffeurs, tous des chauffeurs professionnels, répartis en deux sous groupes : 238 chauffeurs professionnels non-propriétaires de véhicule et 19 chauffeurs propriétaires. Les questionnaires reproduits à l'annexe A, couvraient cinq aspects :

- l'opinion des chauffeurs concernant les facteurs explicatifs des accidents

- les rapports entre les chauffeurs et les autorités
- les aspirations des chauffeurs
- l'opinion des chauffeurs face aux mécanismes de contrôle
- l'opinion des chauffeurs relativement aux mesures d'auto-contrôle.

7.3.1 Facteurs explicatifs de la fréquence des accidents, selon les chauffeurs

Tableau 29 : Facteurs explicatifs de la fréquence des accidents

	chauffeurs salariés		propriétaires chauffeurs		total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Modalités de rémunération	238	100%	0	0	238	93%
Autres facteurs	0	0	19	100%	19	7%
Total	238	100%	19	100%	257	100%

Tous reconnaissent les longues heures harassantes de travail comme principal facteur explicatif de la plupart des accidents. Mais indépendamment des intérêts de chaque catégorie, le facteur considéré varie. Les chauffeurs non propriétaires expliquent les longues heures de travail par les modalités de rémunération. Quant aux chauffeurs propriétaires, ils ne considèrent pas ce facteur comme étant majeur. Ils évoquent plutôt la surcapacité due à une offre excédentaire de licences et à l'absence de véritables contrôles sur ces licences, comme l'indique le tableau 29. Au total, on peut dire que la très grande majorité des chauffeurs (93% de l'échantillon) voit cette journée trop lourde, découlant des modalités de rémunération comme principal facteur de stress et donc d'accident. Parmi les chauffeurs non propriétaires quatorze (14) ont également fait allusion, de façon secondaire, aux véhicules « gbakas » qui continuent de circuler clandestinement, qui ne respectent pas les exigences de tour de rôle et leur prennent une part importante de clients. Les chauffeurs propriétaires évoquent aussi la présence de non-professionnels pour expliquer les pratiques dangereuses associées à de longues

heures de conduite. Ils admettent également qu'ils limitent davantage le nombre d'heures de conduite par comparaison avec les salariés, car ils n'ont pas de compte à rendre à qui se soit, étant eux-mêmes chauffeurs et propriétaires.

7.3.2 Nature des rapports chauffeurs-autorités

Tableau 30 : Nature des rapports chauffeurs-autorités

	chauffeurs salariés		propriétaires chauffeurs		total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
relation pratiquement nulle	181	76%	0	0%	181	70%
relation plutôt insatisfaite	57	24%	15	79%	72	28%
bonne plutôt satisfaisante	0	0%	4	21%	4	2%
total	238	100%	19	100%	257	100%

Une forte majorité des artisans (soit 70% de l'échantillon) (voir tableau 30) laissent entendre qu'ils n'ont aucune relation formelle avec les autorités, soit sur un plan opérationnel (exploitation du réseau, condition de travail), soit sur un plan humain. Presque tous les autres estiment qu'ils ne sont pas en bons termes avec les autorités, étant donné le comportement des forces de l'ordre à leur égard sur le terrain. Un tout petit nombre (4/257) estime au contraire que les relations sont bonnes, en particulier avec l'OSER.

La grande majorité des chauffeurs interrogés estiment être livrés à eux-mêmes face aux nombreux problèmes à résoudre tels la demande urgente d'une véritable gare routière de « gbakas », le besoin de déguerpir les routes transformées en gare routière terminus, ou encore les conflits relatifs aux conditions de travail, notamment la rédaction d'une entente d'harmonisation relative aux modes de rémunération des chauffeurs. En ce qui concerne les conflits entre les différents groupes syndicaux, ils disent avoir là encore besoin des autorités pour y mettre de l'ordre, d'autant plus que ces dernières sont considérées comme la source même de ces conflits. Dix artisans chauffeurs ont même exprimé l'opinion que ces autorités ou bien faisaient preuve de

mauvaise foi, ou bien étaient incompetentes. Plusieurs ont aussi estimé que le regroupement syndical en une fédération des artisans chauffeurs pourrait changer la donne vis à vis des autorités et conduire à des relations plus cordiales et plus efficaces.

7.3.3 Aspirations des artisans chauffeurs

Tableau 31 : Aspiration des chauffeurs (Formation)

	chauffeurs salariés		propriétaires chauffeurs		total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
formation	233	98%	10	53%	243	95%
pas de formation	5	2%	9	47%	14	5%
Total	238	100%	19	100%	257	100%

Il y a quasi-unanimité, soit 95% de l'échantillon, à propos du besoin d'offrir une formation professionnelle (voir tableau 31). Soulignons toutefois que près de la moitié des chauffeurs-propriétaires s'y opposent, craignant sans doute qu'ainsi formés, les chauffeurs deviennent plus mobiles et plus exigeants en salaire et que la facture de la formation exigée ne leur revienne en partie à moyen ou à long terme. Aucun chauffeur, même parmi les propriétaires, n'a suivi une formation professionnelle; tous en ont entendu parler, mais expliquent cette lacune par le manque de moyens financiers, voire de temps disponible pour s'en prévaloir. De façon unanime, ils reconnaissent l'utilité d'un tel outil en vue de maîtriser les difficultés inhérentes aux contraintes de leur travail, de comprendre leurs droits et aussi leurs responsabilités vis à vis de leurs passagers et des autres usagers de la route. Ils n'en souhaitent pas moins à cet égard un appui financier et matériel des autorités (l'État et la collectivité locale) et ce de façon durable.

7.3.4 Opinion des chauffeurs face aux mécanismes de contrôle de la sécurité

Tableau 32 :Opinion des chauffeurs face aux mécanismes de contrôle

	chauffeurs salariés		propriétaires chauffeurs		Total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Il n'y a pas de contrôle véritable	229	96%	19	100%	243	95%
Certains mécanismes de contrôle sont efficaces	9	4%	0	0%	14	5%
Total	238	100%	19	100%	257	100%

Il y a quasi-unanimité (95%) chez les artisans chauffeurs pour dire qu'il n'y a pas de contrôle véritable en ce qui concerne la sécurité; tout en reconnaissant que l'itinéraire qu'ils empruntent arrive en tête pour les accidents par rapport à toute l'étendue du territoire et que les gbakas y sont nombreux à être impliqués. C'est même à l'unanimité que les chauffeurs propriétaires estiment que les contrôles sont inefficaces (voir tableau 32). Pour ces artisans chauffeurs, hormis le contrôle technique irrégulier de l'OSER, orienté vers les caractéristiques du véhicule et souvent axé sur des éléments de sécurité évalués visuellement (pneus, éclairage, etc.), le contrôle routier effectué souvent au hasard est nul. Certes, les forces de l'ordre les contrôlent plusieurs fois par semaine, mais passent la plupart de leur temps à les racketter, au lieu de leur signaler certains problèmes liés à leur véhicule ou portant sur d'autres facteurs d'insécurité.

Par exemple, les déclarations de ces trois artisans chauffeurs arrêtés par les forces de l'ordre présumément pour infractions :

«On ne peut pas faire un voyage sans remettre 300francs, ou 500 francs à un policier, ou un gendarme. C'est difficile ».

« Ce qui me fait mal, c'est que j'ai un nouveau véhicule gbaka qui a toutes ses pièces au complet. Malgré ça, je suis obligé de donner l'argent»

. «On est obligé de leur donner l'argent, trois cent (300), ou cinq cents (500) francs. Ça dépend de celui qui t'arrête, si c'est un policier ou un gendarme».

La corruption semble généralisée de sorte que le mauvais conducteur peut toujours s'en sortir et le véhicule en mauvais état continuer à circuler.

7.3.5 Opinions des chauffeurs relativement aux mesures d'auto-contrôle

Tableau 33 :Opinion des chauffeurs relativement aux mesures d'auto-contrôle

	chauffeurs salariés		propriétaires chauffeurs		total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Favorables	229	96%	19	100%	248	96%
plus ou moins favorables	9	4%	0	0%	9	4%
Total	238	100%	19	100%	257	100%

Les mesures d'auto-contrôle en matière de sécurité font aussi la quasi-unanimité parmi les chauffeurs (voir tableau 33). Les propriétaires sont mêmes unanimes à les réclamer. Ils estiment être capables d'assurer la sécurité de leur propre vie et celle de leurs usagers. Ajoutant mettre déjà en pratique les instructions prônées par leur corporation, à savoir la vérification de l'état du véhicule avant son utilisation et l'entretien technique du véhicule à tous les trois mois. Ils rappellent en outre que, s'il advient un quelconque accident attribuable à des défaillances mécaniques, ils seront sanctionnés par la corporation qui ne leur apportera plus, ni soutien, ni assistance, ni aide lors d'un futur accident. Mais les artisans chauffeurs ne font en aucun moment allusion à leur comportement peu recommandable au volant et ceci est très important : pour eux, les mesures d'auto-contrôle ne concernent que les véhicules à maîtriser en terme d'entretien technique périodique!

À l'opposé, selon les informations recueillies auprès des responsables de la SOTRA et de l'OSER, ces deux structures assurent de nombreuses missions dont celles de la formation professionnelle des chauffeurs, y compris la conduite. Dans le cas de l'OSER, c'est la sous-direction de la formation qui est chargée du recyclage des chauffeurs, de la

formation des moniteurs d'auto-école et de l'organisation des campagnes de sensibilisation. Mais devant le peu de garanties pédagogiques offertes par les auto-écoles, on admet une faiblesse temporaire dans la filière de formation des moniteurs d'auto-école. Quant à celle des conducteurs professionnels, elle fait défaut en raison de la restructuration profonde de l'organisme réalisée par le Ministère du transport.

Par contre, la SOTRA a défini et mis en œuvre une politique de formation dans son entreprise, guidée par l'enjeu de la sécurité afin de répondre au mieux à l'attente des clients. La direction a mis en place un service nommé «Sécurité Plus» en y réunissant toutes les actions pouvant contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers. Par exemple une sélection rigoureuse du personnel au moment de l'embauche, une formation complète au départ et le perfectionnement soit pour l'exercice d'une nouvelle fonction dans le cadre d'une promotion ou d'un redéploiement, soit pour une adaptation à l'évolution technique et technologique et le recyclage des chauffeurs montrant des faiblesses. La SOTRA répond d'ailleurs non seulement à ses propres besoins mais aussi aux besoins de formation d'autres entreprises nationales ou même régionales (Afrique occidentale).

Selon un des syndicats des transporteurs, l'une des priorités est de mettre en place un programme d'action cohérent, en matière de sécurité, axé sur l'éducation, la formation continue et le recyclage des chauffeurs artisans. À cet effet, le syndicat est depuis longtemps en négociation avec le gouvernement pour obtenir le support financier permettant la mise en application d'un tel programme. Toutefois, ces négociations sont restées vaines. Pour montrer sa bonne foi, le syndicat a déjà établi un code de déontologie afin d'améliorer l'image de marque des chauffeurs, y fixant des règles de conduite élémentaires, telles le respect du code de la route, le respect du nombre de passagers et de la quantité de bagages.

7.4. Analyse des données sur le terrain

Les informations recueillies dans les bases de données de l'OSER, retraçant le nombre d'accidents et la sévérité de ces accidents, confirment la fréquence des accidents

dans lesquels sont impliqués les « gbakas » d'Abidjan. Nous avons utilisé ces bases de données pour repérer les points noirs sur chacune des principales voies empruntées par les « gbakas ». Ces sites, représentés à la Carte 3, ont ensuite servi à l'observation participante, dont l'objectif était de relever les principales causes des infractions et des accidents et les suites données à ces situations, en particulier les traitements auxquels ont été soumis les artisans chauffeurs impliqués.

Mais avant de présenter les observations tirées de l'observation participante, il est nécessaire de rappeler certains éléments contextuels. On a relevé sur les voies retenues plusieurs éléments défectueux³⁵. Au niveau de la Voie Express, les routes et les trottoirs sont bien espacés, mais très mal entretenus et quelques feux tricolores sont en panne³⁶. Les trottoirs sont devenus les lieux permanents de stationnement des « gbakas » et ces stationnements se font de façon dangereuse (charge et décharge rapides des usagers), sans aucune intervention des forces de l'ordre. Par ailleurs, on remarque l'absence de panneaux de signalisation à 300m. des institutions (université, lycées, collèges ou écoles primaires), usines et lieux de culte. Au niveau de la Route du Zoo, les routes et les trottoirs sont très rétrécis et ils sont aussi très mal entretenus, car on y compte de nombreux nids-de-poule. Malgré le rétrécissement des trottoirs, « les gbakas » y stationnent, chargent et déchargent les usagers de façon dangereuse, sans aucune intervention des forces de l'ordre. On y note également les mêmes problèmes de feux tricolores ainsi que l'absence des panneaux de signalisation. Ce sont de très mauvaises conditions de circulation. Cependant, force est de reconnaître que, celles-ci ne se distinguent qu'assez peu des conditions prévalant ailleurs dans l'espace abidjanais.

³⁵ Ces deux voies sont situées entre les communes d'Abobo et d'Adjamé (voir la carte 2, au chapitre précédent).

³⁶ Ces pannes se sont poursuivies tout au long de notre enquête d'observation sur le terrain,

7.4.1 Nombre de victimes

Comme on le constate aux tableaux 34, 35, 36, 37, 38, 39 suivants³⁷, il y a eu relativement peu d'accidents impliquant soit les « gbakas », soit d'autres véhicules au cours de la période étudiée³⁸, en comparaison aux données des tableaux (chapitre 6). Malgré le peu d'accidents, on compte un grand nombre de victimes³⁹ et il ressort clairement que les « gbakas » sont en tête en termes du nombre d'accidents et du nombre de victimes : ils totalisent à eux seuls 24 accidents pour 76 victimes, alors que les autres véhicules plus nombreux, ne totalisent que 21 accidents pour 34 victimes.

Tableau 34 : Route express sens Adjamé-Abobo (gbakas)

section de route	Nb d'accidents	Nb de victimes	L de la section (en km)	Nb de victime au km
Adjamé gare-V-E après sotra	1	1	0.8	1.25
V-E sotra-depot sotra	2	10	5.3	1.89
Depot sotra-mobil	1	9	0.8	11.25
Mobil-2earret sotra	1	10	0.2	50
2earret-carr.château	1	12	2	6
carr.château-depot9	1	1	0.8	1.25
Depot9-pk18	2	10	2	5
Total	9	53	11.9	

Source: Données tirées de l'OSER, Données d'accidents, janvier-avril 1998

³⁷ Nous n'avons pas les données du sens Abobo-Adjamé, route Zoo, une des défaillances de la base de données mise à notre disposition à l'OSER.

³⁸ L'OSER ne dispose pas de données sur les autobus de la SOTRA qui empruntent ces tronçons, même si on nous a informé qu'il était rare de voir ces derniers faire un accident à ces endroits.

³⁹ Les victimes regroupent le total des blessés et tués en même temps

Tableau 35 : Route express sens Adjamé-Abobo (Véhicules confondus sans les gbakas)

Section de route	Nb D'accidents	Nb de victimes	L de la Section (en km)	Nb de Victimes au km
Adjamé gare-V-E après sotra	1	1	0.8	1.25
V-E sotra-depot sotra	1	5	5.3	0.94
Depot sotra-mobil	0	0	0.8	0
Mobil-2 ^e arrêt sotra	0	0	0.2	0
2e arrêt sotra-carr.château	1	3	2	1.5
carr.château-depot 9	1	6	0.8	7.5
Depot9-pk18	1	1	2	0.5
Total	5	16	11.9	

Source: Données tirées de l'OSER, données d'accidents, janvier-avril 1998

Tableau 36 : Route express:sens Abobo-Adjamé (gbakas)

section de route	Nb d'accidents	Nb de victimes	L de la section en (km)	Nb de victime au km
Pk18 dépôt9	1	1	2	0.50
depot9-carr. Château	2	2	0.8	2.50
carr.château-mosquée	1	2	0.9	2.22
mosquée-gagnoagare	2	6	0.5	12
gagnoagare-mobil	1	2	0.8	2.50
mobil-coco service	1	2	0.8	2.50
Total	8	15	5.8	

Source: Données tirées de l'OSER, Données d'accidents, janvier-avril 1998

Tableau 37 : Route express : sens Abobo-Adjamé (Véhicules confondus sans les gbakas)

Section de route	Nb D'accidents	Nb de victimes	L de la Section (en km)	Nb de Victimes au km
Pk18-depot9	1	1	2	0.5
Depot9-carr.château	1	1	0.8	1.25
carr.château-mosquée	2	5	0.9	5.55
Mosquée-gagnoa gare	1	2	0.5	4
gagnoa gare-mobil	1	1	0.8	1.25
Mobil-coco service	2	2	0.8	2.5
Total	8	12	5.8	

Source: Données tirées de l'OSER, Données d'accidents, janvier-avril 1998

Tableau 38 : Route zoo: sens Adjamé-Abobo (gbakas)

Section de route	Nb d'accidents	Nb de victimes	L de la section en (k m)	Nb de victime au km
adjamégare bing-mobil	1	2	6.5	0.30
mobil-sodeci	1	1	0.3	3.33
sodeci-phar.dokui	2	2	0.2	10
phar.dokui-phar.aboboté	1	1	0.5	2
phar.aboboté-pétroivoire	2	2	0.1	20
Total	7	8	7.6	

Source: Données tirées de l'OSER, Données d'accidents, janvier-avril 199

Tableau 39 : Route zoo : sens Adjamé Abobo (véhicules confondus sans les gbakas)

Section de route	Nb D'accidents	Nb de victimes	L de la Section (en km)	Nb de Victimes au km
Adjamé gare-bing-mobil	2	2	6.5	0.30
Mobil-sodeci	2	2	0.3	6.6
Sodeci-phar.dokui	1	1	0.2	5
phar.dokui-phar.aboboté	1	1	0.5	2
phar.aboboté-pétroivoire	1	0	0.1	0
Total	8	6	7.6	

Source: Données tirées de l'OSER, données d'accidents, janvier-avril 1998

7.4.2 La densité de victimes au kilomètre

Étant donné que les sections de route sont de longueurs différentes, nous avons calculé un indicateur de densité, soit le nombre de victimes au kilomètre, tel qu'illustré aux figures 10, 11 et 12.

Figure 10.- Nombre de victimes par section de route express, sens Abobo-Adjamé (gbakas et autres véhicules)

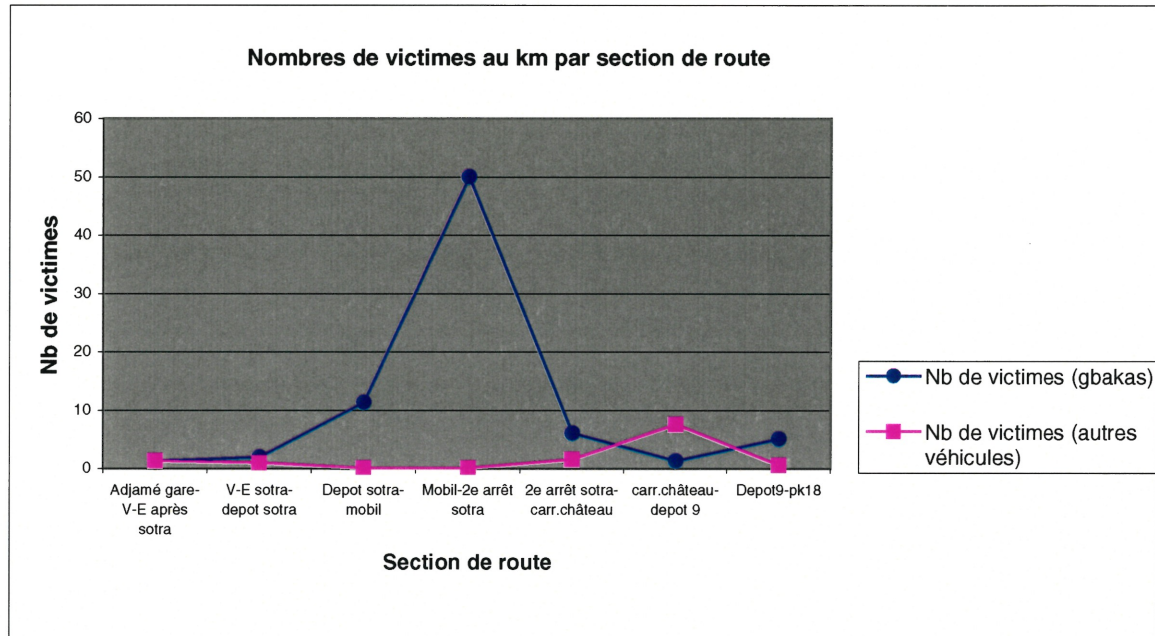


Figure 11.- Nombre de victimes par section de route express, sens Adjamé-Abobo (gbakas et autres véhicules)

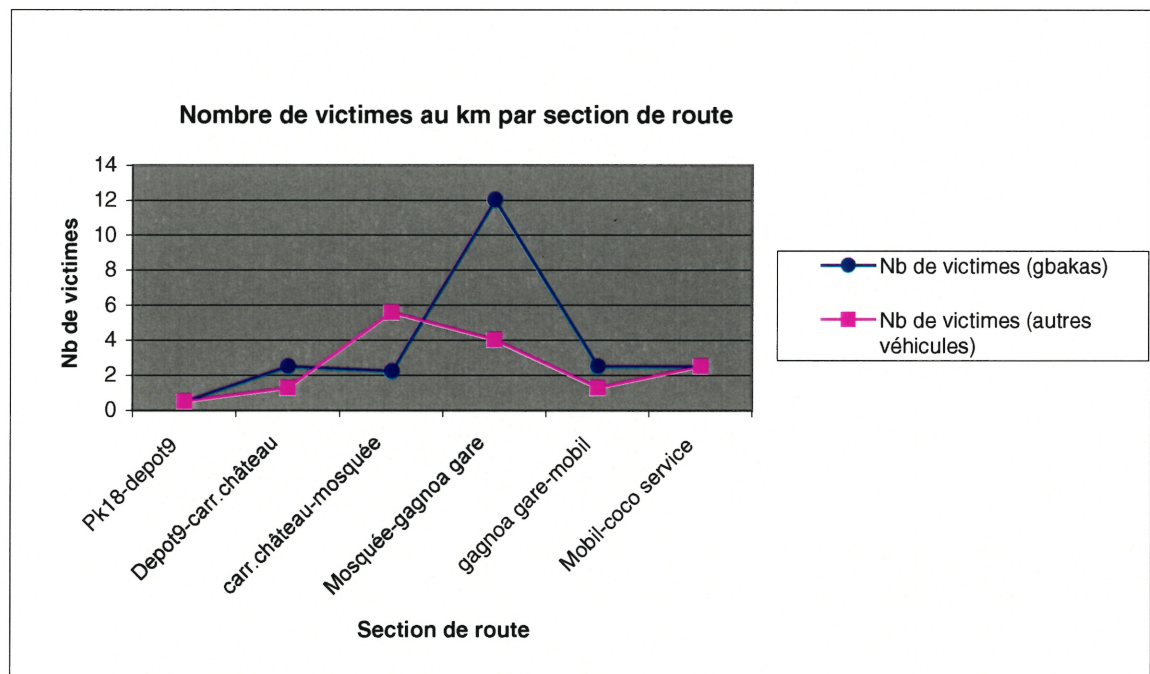
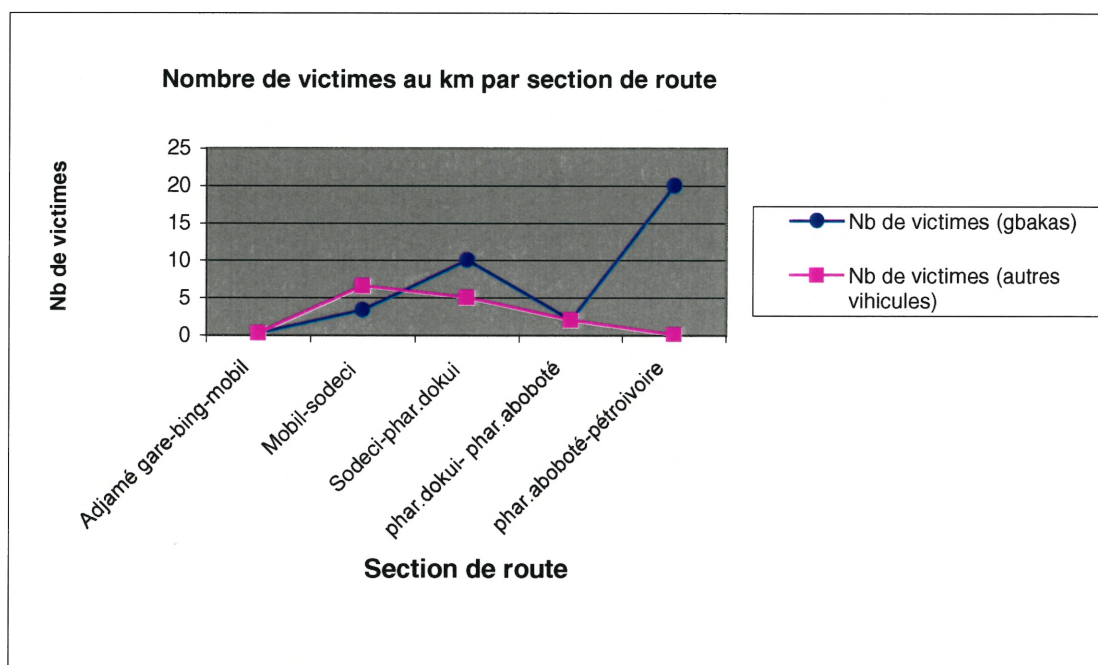


Figure 12.- Nombre de victimes par section de route zoo, sens Adjamé-Abobo, (gbakas et autres véhicules)



Sur la voie Express, dans le sens Abobo-Adjamé, la section de route Mobil-2^e arrêt SOTRA apparaît comme la section la plus dangereuse pour les « gbakas », alors que cette section semble une voie sécuritaire pour les autres véhicules. Dans l'autre sens de la route express soit d'Adjamé à Abobo, c'est la section de route Mosquée- gagna gare qui semble la plus dangereuse, du moins pour les « gbakas ». Enfin, sur la route du Zoo, dans le sens Adjamé-Abobo, la section de route Pharmacie Aboboté-Pétroivoire se présente comme la section de route la plus dangereuse pour les « gbakas » tout en étant sécuritaire pour les autres véhicules. Comme les sections dangereuses ne sont pas les mêmes pour les « gbakas » et pour les autres véhicules, on peut se demander si l'importance accordée par certains aux déficiences environnementales comme facteur d'accident ne serait pas exagérée.

La carte 4 présente la fréquence d'accidents impliquant des « gbakas » observée aux 4 points noirs retenus, à savoir Mobil-2^e arrêt Sotra, dépôt Sotra-Mobil, Mosquée-Gagnoa gare et pharmacie-Aboboté Pétroivoire. Les infractions et les accidents relevés lors de l'enquête d'observation participante se sont produits dans l'un ou l'autre de ces 4 points noirs (voir carte 4 : Identification des points noirs des lignes « gbakas » à Abidjan Nord).

7.4.3 Analyse des infractions et des accidents

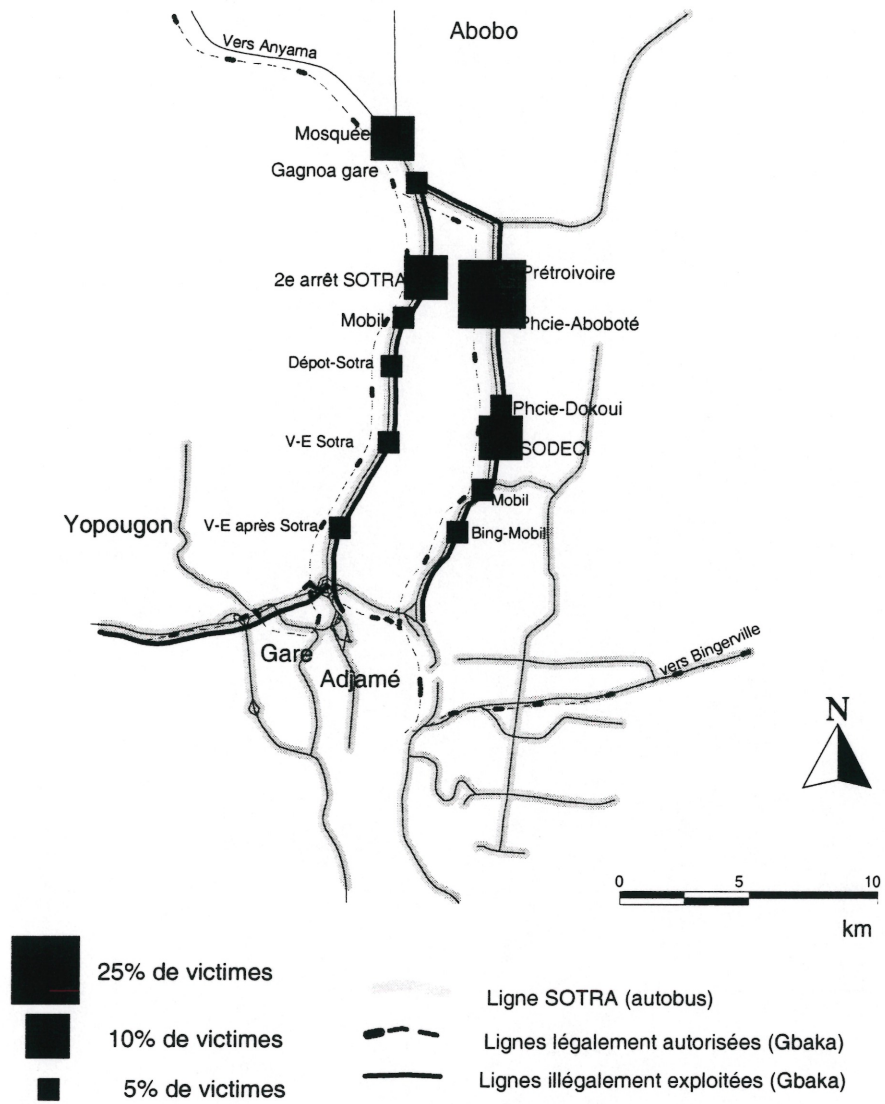
Sur la Figure 13.- Répartition par type des accidents survenus lors de l'enquête par observation participante, on y distingue les accidents suivant les causes et les effets de ces accidents, ainsi que les suites, immédiates et ultérieures qui leur ont été données. On constate que parmi les dix cas d'accidents liés à l'excès de vitesse sans dégâts, aucun n'a entraîné de sanctions véritables, car toutes se sont pratiquement terminées par une entente entre les chauffeurs et les agents de l'ordre. Les ententes entre les parties et les agents de l'ordre se négocient en une « amende », sous forme de corruption dite de subsistance (2000 À 5000 francs C.F.A.) qui n'est pas une contravention puisque aucune trace n'apparaît dans les dossiers. Il faut supposer que cette amende est évidemment empochée par l'agent. Ces « amendes » s'ajoutent aux prélèvements souvent dénoncés par les artisans chauffeurs qui accusent les forces de l'ordre de les « racketter » à tout moment, alors qu'ils sont la plupart du temps⁴⁰ en règle au niveau des taxes pour l'exploitation du véhicule, du permis de conduire, des preuves d'assurance et d'entretien technique du véhicule.

Tous les vingt (20) cas d'accidents relatifs aux accrochages dus à l'imprudence du conducteur (non-respect du code ou autre négligence) et les trois cas relatifs à l'imprudence du piéton, ont entraîné des sanctions contre le chauffeur. Celui-ci est souvent seul devant ses problèmes et parfois entouré de ses amis chauffeurs ou des

⁴⁰ . Le racket des forces de l'ordre semble contribuer au laisser-faire chez certains artisans chauffeurs qui ne songent même plus à se mettre en règle, puisqu'ils se disent, « en règle ou pas », ils seront de toutes les façons racketter!

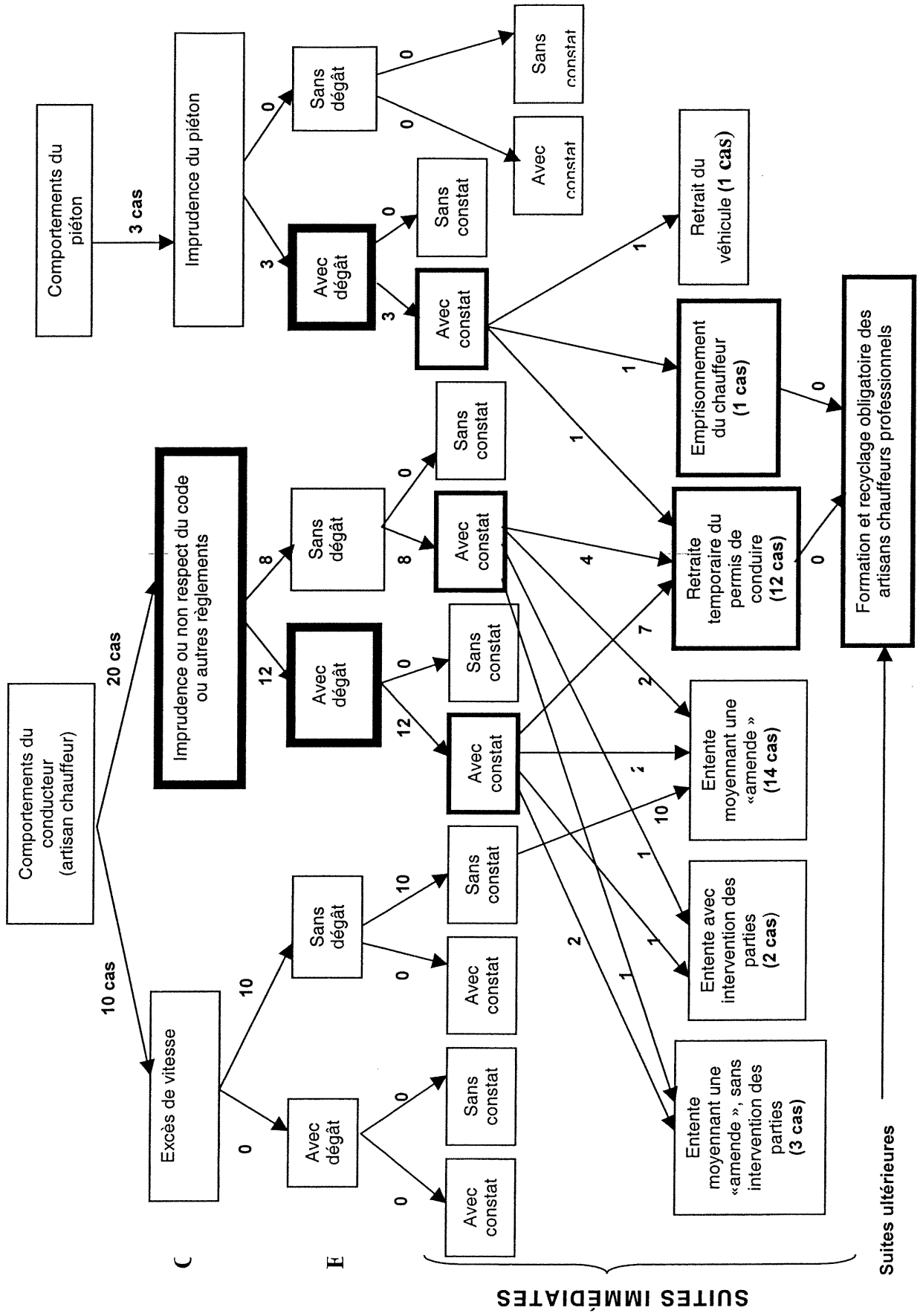
responsables de syndicats. Parmi les sanctions, on dénombre quatorze (14) cas d'ententes moyennant une «amende» que l'on peut qualifier de corruption, douze (12) cas de retrait temporaire du permis de conduire, trois (3) cas où le chauffeur s'en est sorti tout seul sans l'intervention de ses amis et des responsables du syndicat, deux (2) cas d'entente où le chauffeur a eu besoin de coup de mains de ses amis, un cas d'emprisonnement du chauffeur retenu seulement pour 24 heures et enfin un cas de retrait de véhicule. Dans tous les cas, il y a eu échange conflictuel entre ces deux corps de métier.

Identification des points noirs des lignes Gbakas à Abidjan Nord



Source: À partir des données de l'oser (1998) sur fond de carte BNETD (1998)

Figure 13.- Répartition par type des accidents survenus lors de l'enquête par observation participante



Les attitudes des artisans chauffeurs observées après ces échanges avec les forces de l'ordre ont permis de confirmer ce que les chauffeurs avaient révélé lors des entretiens semi-directifs et de mieux connaître le point de vue des forces de l'ordre : alors que les chauffeurs accusent les agents de l'ordre d'être de mauvaise foi, en les «rackettant» à tout moment, les forces de l'ordre remettent en cause la formation des chauffeurs artisans qui selon eux n'ont pour objectif que la rentabilité en sacrifiant la sécurité des usagers. S'il est vrai qu'il y a eu dans chaque cas grave des suites immédiates, sous forme de sanctions diverses, on n'a trouvé aucune suite ultérieure comme l'exigence d'un complément de formation ou même le recyclage de certains artisans chauffeurs. Tous les chauffeurs sanctionnés ont repris leur fonction sans aucune inquiétude.

Que retenons-nous par ailleurs des réactions des usagers à l'intérieur des gbakas lors de ces infractions ou de ces accidents? Tout d'abord lors des dix cas d'accidents attribués à l'excès de vitesse et qui ont été sanctionnés par une entente entre le chauffeur et l'agent de police, aucun des usagers à l'intérieur des gbakas n'a manifesté l'intention de descendre du véhicule, soit pour protester, soit pour emprunter un autre véhicule pour poursuivre son voyage. Tous ont patiemment attendu le chauffeur en pourparler avec l'agent des forces de l'ordre. Cependant quelques usagers, la plupart des hommes, jetaient de temps en temps des coups d'œil en direction de ces derniers. Si dans l'ensemble, les conversations qui se déroulaient entre les usagers étaient plutôt amicales, elles ont été néanmoins alimentées lors du septième cas d'accident, par l'intervention de deux usagers, une femme (une ménagère ou une commerçante) et un homme qui n'ont pas caché leur impatience en marmonnant des mots de protestation : la femme a tenu les propos suivants : «ça commence à trop durer maintenant», et l'homme d'ajouter « c'est la faute du chauffeur, il faut qu'il roule doucement» et la femme de poursuivre, « mais est-ce qu'ils nous écoutent quant on leur dit de rouler doucement, ils n'écoutent jamais». Là-dessus, les autres usagers ont acquiescé de la tête et trois d'entre eux se sont mis à rire. Même lors des vingt cas d'accident liés à l'imprudence ou au non respect du code, aucun des usagers invités à descendre du véhicule n'a manifesté dans un premier temps l'intention de se détacher du groupe pour emprunter un autre véhicule. Tous ont plutôt donné l'impression de vouloir attendre que le chauffeur et l'agent de

l'ordre finissent rapidement de s'arranger en terme d'entente pour emprunter à nouveau le même véhicule. Mais comme le constat tardait et mettait souvent plus d'une heure trente à se conclure, on a dénombré deux, cinq, voire sept usagers qui, une fois descendus du « gabka », ont cherché après cinq à dix minutes à prendre un autre véhicule pour continuer leur voyage⁴¹. Toutefois, c'est seulement lors des trois (3) cas d'accident liés à l'imprudence du piéton que les usagers se sont automatiquement dispersés. Ils ont cherché à emprunter d'autres « gbakas » quoique sans succès : quatre d'entre eux ont essayé de s'entendre pour emprunter un taxi et sept ont préféré la marche à pied. Par contre dix autres sont restés non loin du lieu d'accident, espérant emprunter le même « gbaka ». Étant donné le constat que nous avons fait relativement à la préoccupation des usagers à l'égard de l'insécurité, ces attitudes passives nous apparaissent paradoxales.

7.4.4 Suivi effectué par les syndicats et la Sotra

Face aux traitements auxquels sont soumis les artisans chauffeurs, souvent seuls devant les conflits liés aux infractions et/ou accidents et quelquefois entourés de leurs amis chauffeurs ou de responsables de syndicats, on voit une nette différence lorsqu'il s'agit d'un cas d'accident impliquant un autobus de la SOTRA. Selon les informations recueillies auprès des responsables de cette entreprise (voir en annexe B les noms des différentes personnes ressources interrogées), lorsqu'un autobus de la SOTRA est impliqué dans un accident, il y a l'intervention d'une équipe mobile formée par la police elle-même au sein de l'entreprise aux techniques de constats. En outre cette équipe mobile s'associe toujours aux agents de la police dans l'établissement du constat d'accident. Le tableau 40 présente de façon schématique le processus suivi en cas d'accident.

⁴¹ Mais, dans la plupart des cas, il leur a été très difficile de trouver un autre gbaka, puisque tous les gbakas qui passaient étaient pleins, et même les taxis étaient occupés. L'on a ainsi dénombré dix usagers, qui n'ayant pas pu trouver un autre véhicule pour continuer leur voyage, ont rejoint leur groupe pour reprendre à nouveau le même gbaka.

Tableau 40 : Processus en cas d'accident où un bus de la SOTRA est impliqué

Étape 1	Accident d'un bus de la Sotra	Étape 2	Alerte donnée à l'équipe mobile de la Sotra
Étape 3	Contact de l'équipe mobile avec les services de police	Étape 4	Constat établi par l'équipe mobile, en parallèle avec celui de la police
Étape 5	Remplacement immédiat du chauffeur	Étape 6	Dépôt à la Sotra du rapport de l'équipe mobile et du rapport de la police

Quelle que soit la gravité de l'accident, tout conducteur impliqué dans un accident est automatiquement remplacé pour au moins la journée. Ce qui n'est pas le cas chez les artisans chauffeurs qui souvent peuvent toute suite reprendre le travail dans la même journée où s'est produit l'accident. Et même lorsqu'un constat d'infraction a été établi par la police, les artisans chauffeurs de gbakas s'en sortent parfois grâce à des interventions de connaissances bien placées dans l'administration. De telles pratiques n'ont pas cours à la SOTRA. Le constat établi par l'équipe mobile de la SOTRA introduit des informations différentes de celles du constat de police comme la date d'embauche, le dernier repos, le dernier congé, de sorte que ces fiches permettent ensuite de constituer des bases de données plus complètes pour analyser les facteurs générateurs d'accidents.

Un autre indicateur des rapports plus harmonieux établis avec les forces de l'ordre est le processus de surveillance des agents de la SOTRA. Cette surveillance s'effectue selon trois méthodes : 1) surveillance fixe : un agent de la SOTRA est posté à un carrefour pour suivre les bus qui passent en surveillant la vitesse et le respect des feux de circulation; 2) surveillance à bord : un agent est à bord de l'autobus SOTRA, camouflé en passager ; 3) surveillance mobile : un agent suit le bus à bord d'un véhicule. En plus des contrôles inopinés de l'état des conducteurs sont effectués, tels le test d'alcoolémie, suivi de sanctions qui peuvent aller jusqu'au licenciement. La SOTRA a mis en place tout un processus d'organisation de la sécurité routière au profit de ses autobus. Elle dispose d'une banque de données sur les accidents où sont impliqués les bus et une exploitation statistique en est faite. Un

plan ou un programme d'actions ciblées essentiellement sur les conducteurs, individuellement ou par groupe, est aussi établi. La mise en œuvre de ces actions est faite par un service spécialisé de l'entreprise. Il existe une nette différence dans les interventions lors des accidents impliquant les artisans chauffeurs et les agents de la SOTRA. Selon nous, la négligence manifestée dans le premier cas par toutes les parties impliquées a pour résultat la hausse du nombre d'accidents impliquant des gbakas. Même si les données de 1991-1992 et de 1992-1993 présentées dans un document récent de l'OSER (1999) sont très limitées, elles vont bien dans ce sens : entre 1991-92 et 1992-93, les gbakas sont passés de 1025 à 1474 accidents (une augmentation de 43%) alors que pendant la même période les autobus de la SOTRA sont passés de 971 à 1070 accidents (une hausse de 10,2%)! Étant donné la part de marché beaucoup plus élevée des autobus de la SOTRA, cette évolution a de quoi inquiéter.

7.5. Analyse des entretiens réalisés auprès des autorités et des responsables de l'administration

Les entretiens avec les autorités administratives et syndicales (voir en annexe B, les noms et responsabilités des personnes-ressources interrogées) a porté sur les moyens disponibles pour la sécurité dans les transport de personnes.

7.5.1 Intervention et engagement

C'est quasiment à l'unanimité que ces responsables reconnaissent comme handicap majeur au transport par « gbaka » le niveau important d'accidents. Sans nier la contribution des défaillances techniques, des structures de contrôle inadéquates et même l'état déplorable de l'environnement physique, tous mettent prioritairement en cause l'inexpérience de ces artisans et l'attitude des chauffeurs au volant, attitude dominée par le souci de rentabilité lui-même relié au mode de rémunération. Le responsable de la SOTRA n'a d'ailleurs pas manqué de rappeler le slogan d'une de ses campagnes de publicité auprès de ses chauffeurs: «*Conducteurs Sotra, éviter de suivre de près les gbakas, (...), ils sont imprévisibles*». L'opinion des autorités rejoint celle des usagers en général, ciblant la conduite de l'artisan chauffeur au volant. Cependant, lorsqu'il fut question de stratégie à employer pour

améliorer la qualité du service de transport collectif en matière de sécurité, des différences sont apparues au niveau des gestes concrets à poser. Ainsi, selon le directeur du transport terrestre au Ministère des transports, le Ministère compte beaucoup sur l'OSER pour la prévention de ces accidents. Or, au dire même de ses responsables, cet organisme est plus préoccupé par la gravité des accidents que par leur fréquence, ciblant l'excès de vitesse sur les autoroutes et en rase campagne. Par ailleurs une campagne annuelle de sensibilisation à la sécurité à travers les médias, notamment à la télévision, à la radio, dans les journaux et sur des affiches, se sert de thèmes choisis à la suite des études menées. L'OSER n'a jamais choisi de donner la priorité aux « gbakas » et aux artisans chauffeurs.

Quant au responsable de la police, il rappelle que pour lutter contre les accidents, l'État a créé des brigades de sécurité routière, soit des unités de la police et de la gendarmerie nationale, dont la mission est essentiellement préventive. Elle consiste en la vérification des papiers des véhicules pour voir s'ils sont en conformité avec les dispositions réglementant la circulation sur les voies publiques. Elles ont également le devoir de contrôler l'état des véhicules pour voir s'ils n'ont pas de défaillances mécaniques ou techniques et sanctionner les infractions par le retrait du permis de conduire. Il admet que les agents n'entretiennent pas de bonnes relations avec les artisans chauffeurs, mais tout comme le directeur du transport terrestre⁴², il affirme que les chauffeurs ne respectent pas la plupart du temps les règles établies par le ministère et qu'en conséquence les relations ne peuvent pas être au beau fixe. Quand il a été question de jeter le discrédit sur l'ensemble des forces de l'ordre, à partir des actes répréhensibles comme les escroqueries constatées lors de l'observation participante, la position de ce responsable a été très claire : les artisans chauffeurs sont parfois victimes de rackets de la part des agents des forces de l'ordre, mais si ces derniers sont pris sur le fait, ils seront radiés de la profession, conformément à la loi car, *«les policiers et les gendarmes semblent avoir oublié que leur présence dans certains endroits de la route doit produire des effets dissuasifs, et qu'ils doivent jouer un rôle important dans la pratique de prévention des accidents*

⁴² Celui-ci a par ailleurs admis que les gbakas ont effectivement besoin d'une réglementation plus souple, c'est à dire moins rigide, capable d'être appliquée, et plus adaptable à la réalité du transport artisanal.

de la circulation.». Précisons tout de même que malgré notre insistance, aucune liste de policiers radiés n'a été communiquée et que même un nombre approximatif de radiés n'a pu être fourni. Finalement les responsables de l'OSER et des forces de l'ordre ont admis que l'évolution des choses commanderait que des primes aux agents soient envisagées pour permettre un meilleur rendement en termes de contrôle de l'état des véhicules, plus particulièrement des « gbakas » et les campagnes de sensibilisation axées sur ces derniers uniquement.

7.5.2 Les moyens

Selon les autorités, les moyens mis en place pour l'atteinte des objectifs en terme d'amélioration de la sécurité des usagers sont généralement perçus soit en terme de personnes ressources compétentes formées pour la circonstance, soit en terme matériel et financier. Cependant, toutes les structures déplorent l'insuffisance des moyens disponibles et surtout le manque d'orientation pour mener à bien toutes les tâches à exécuter, tâches liées à la qualité du service, à la sécurité des usagers des « gbakas ».

7.6. Conclusion

Malgré le comportement paradoxalement passif des usagers observé sur le terrain au moment des infractions et même des accidents, il est clair que ceux-ci éprouvent un sentiment d'insécurité au moment d'utiliser le « gbaka ». Leurs craintes visent particulièrement la mauvaise conduite des chauffeurs au volant.

Compte tenu des données recueillies sur le terrain, il est fort improbable que les facteurs comme l'état vétuste du véhicule ou l'environnement physique dégradé jouent un rôle important dans les causes profondes de la fréquence trop élevée d'accidents impliquant des « gbakas » à Abidjan. Il est apparu plus opportun de porter nos regards sur les facteurs humains. Il y a par exemple une nette différence dans les contrôles routiers que les forces de l'ordre exercent sur les « gbakas » et sur les entreprises d'autobus de la SOTRA, montrant que si les rapports des autorités publiques avec les opérateurs des entreprises publiques sont harmonieux, ils sont conflictuels avec les chauffeurs artisanaux. Mais on a aussi constaté que ce n'est pas seulement ces rapports conflictuels qui engendrent les nombreux accidents, car le

comportement des artisans chauffeurs peut être guidé par d'autres attitudes génératrices d'un comportement à risques. L'inexpérience des chauffeurs est ressortie comme importante mais en même temps troublante car au moment de donner leur opinion relativement aux mesures d'auto-contrôle, ceux-ci n'ont nullement fait allusion à leur propre comportement. Ce dernier peu recommandable, est largement dénoncé par les usagers. Les chauffeurs ont plutôt mis l'accent sur la nécessité d'approfondir les connaissances liées à l'entretien périodique des véhicules ou au code de la route. Il est par conséquent indispensable de former les chauffeurs à la conduite dans un contexte de congestion routière et de service public, de les responsabiliser à propos de leur charge de travail. Le nombre trop élevé d'heures de travail en continu est toutefois apparu comme une réponse quasi-obligée aux modalités de rémunération en vigueur. Toute stratégie visant à corriger le problème d'insécurité dans le transport artisanal devra donc intégrer aussi une réforme des conditions de travail, en particulier au niveau des modalités de rémunération.

CHAPITRE 8. LES SCÉNARIOS TENDANCIEL ET CONTRASTÉ

Pour introduire certains changements pouvant mener à une meilleure sécurité dans le transport artisanal, ce chapitre esquissera deux scénarios, l'un tendanciel et l'autre contrasté.

Le scénario tendanciel a pour objectif de mettre en relief la propension générale qui se dégage de l'analyse du secteur de transport artisanal. En effet, La dégradation continue de la sécurité dans le secteur des transports par « gbakas » sur les artères abidjanaises, est unanimement dénoncée par les usagers, et même par les autorités responsables. L'analyse s'intéressera à la persistance et au renforcement de la dégradation de la sécurité. L'extension de la zone urbaine de la grande région d'Abidjan, conséquence de l'explosion démographique, montre des besoins croissants en transport collectif, entraînant le développement des « gbakas ». Face à cette situation, on remarque un certain laxisme des autorités publiques responsables du secteur des transports. L'État ivoirien s'est peu engagé dans l'organisation du secteur des transports collectifs urbains. Il s'est empêtré dans des actions de portée limitée et des conflits de juridiction.

Le scénario contrasté quant à lui cherchera à l'opposé à construire une stratégie à partir des facteurs d'insécurité mis en évidence au chapitre précédent. En admettant que des gestes substantiels doivent être posés en ce qui concerne l'état des véhicules et l'environnement physique, c'est au facteur humain qu'il faudra porter le plus d'intérêt. Les mesures devraient également prendre en compte l'amélioration des contrôles routiers imposés aux artisans chauffeurs, le complément de formation professionnelle à leur fournir, et une révision des modalités de rémunération des chauffeurs employés.

8.1. Le scénario tendanciel

Les données morphologiques recueillies sur la grande région d'Abidjan et présentées au chapitre 6 ont permis de mieux connaître l'offre actuelle des différents types de transport collectif ainsi que les besoins et moyens financiers à la disposition des diverses composantes de l'agglomération. On a pu notamment constater la croissance très forte des besoins en transport collectif des environs d'Abidjan (l'espace péri-urbain) et prendre la mesure des difficultés de la SOTRA à satisfaire cette demande. On a également observé le manque de collaboration entre les responsables des réseaux d'autobus, de « gbakas », et de « woro woro ». On s'est par conséquent intéressé à l'extension de l'urbanisation liée à l'explosion démographique anticipée dans la grande région d'Abidjan. Par ailleurs, l'étude a porté un regard sur la persistance de l'attitude désintéressée des autorités publiques face au secteur du transport urbain artisanal et sur la dégradation insidieuse des conditions de sécurité liée à cette attitude.

8.1.1 La croissance démographique et ses effets spatiaux

Le Tableau 41 présente trois projections démographiques de la région métropolitaine d'Abidjan pour les trente prochaines années, soit de 1998 à 2028. Ces données ont été publiées par l'Institut National de la Statistique en 1996.

Tableau 41 : Population totale recensée et estimée, région métropolitaine d'Abidjan 1988-2028, selon divers groupes d'hypothèses

Période	1988	1993	1998	2003	2008	2013	2018	2023	2028
Hypothèse Haute	1929	2265	2762	3350	4054	4903	5924	7149	8615
Hypothèse moyenne	1929	2265	2749	3337	4051	4930	6014	7352	9001
Hypothèse basse	1929	2265	2648	3161	3779	4527	5430	6515	7814

Source : Département Aménagement Urbain et Construction, direction et contrôle du BNETD, « Actualisation du schéma directeur d'Abidjan », juillet 1996, p 28

Ces projections sont basées sur les hypothèses suivantes⁴³. D'abord les trois projections supposent une fécondité constante jusqu'en 2008, étant donné la stabilité observée entre 1975 (6,75) et 1988 (6,76). Les projections diffèrent ensuite à propos des effets anticipés de la politique de population engagée par le gouvernement ivoirien : la baisse du taux de fécondité sera plus marquée dans les hypothèses moyenne et basse, faisant passer le nombre d'enfants par ménage du niveau actuel situé à 8 jusqu'au niveau de 5 (hypothèse moyenne) et même de 4 (hypothèse basse) à l'horizon 2028. Cette dernière situation découle de politiques plus directives. Quant à la mortalité en baisse, les trois hypothèses supposent qu'elle se poursuivra, puisque le niveau actuel est encore élevé.⁴⁴ La baisse sera toutefois plus forte dans l'hypothèse haute en supposant que des actions nouvelles seront menées en faveur de la réduction de la mortalité infantile. Enfin le volume net des migrants est supposé constant dans l'hypothèse haute et en baisse progressive pendant les 40 prochaines années dans les deux autres hypothèses, une baisse estimée à 15% l'an.

Selon les démographes, la population du Grand Abidjan passerait le cap du 5 millions d'habitants dans une douzaine d'années. D'ici là, c'est environ 100 000 nouveaux résidents qu'il faudra accommoder chaque année. Or comme la densité est déjà élevée dans les zones construites, il faut s'attendre à ce que la plus grande partie de cette population nouvelle s'installe en périphérie. À l'accroissement de la demande en transport s'ajoutera un allongement des distances de parcours (Godard 1994 :209), rendant encore plus pénible l'inconfort prévisible des conditions offertes dans les transports collectifs. Notre scénario tendanciel s'appuie sur la poursuite du processus d'urbanisation des espaces périphériques et de densification des dix communes d'Abidjan déjà étudié au chapitre 6. Les changements survenus dans l'utilisation du sol entre 1988 et 2000 que nous avons représentés sur la carte 5, ont explicitement montré l'extension des zones d'habitation et d'activités mixtes. Il y a eu une correction aussi bien naturelle que volontaire permettant d'atténuer les

⁴³ Rappelons que le taux d'accroissement annuel est aujourd'hui de 4,23% décomposable en un taux de natalité de 4,2%, un taux brut de mortalité de 0,692% et un taux de migration nette de 0,78%.

⁴⁴ Cette réduction du taux de mortalité entraîne une hausse de l'espérance de vie. Notons qu'entre 1978 et 1988 celle-ci est passée déjà de 48,5 ans à 55,6 ans, tel qu'établi au moment du recensement général de 1988.

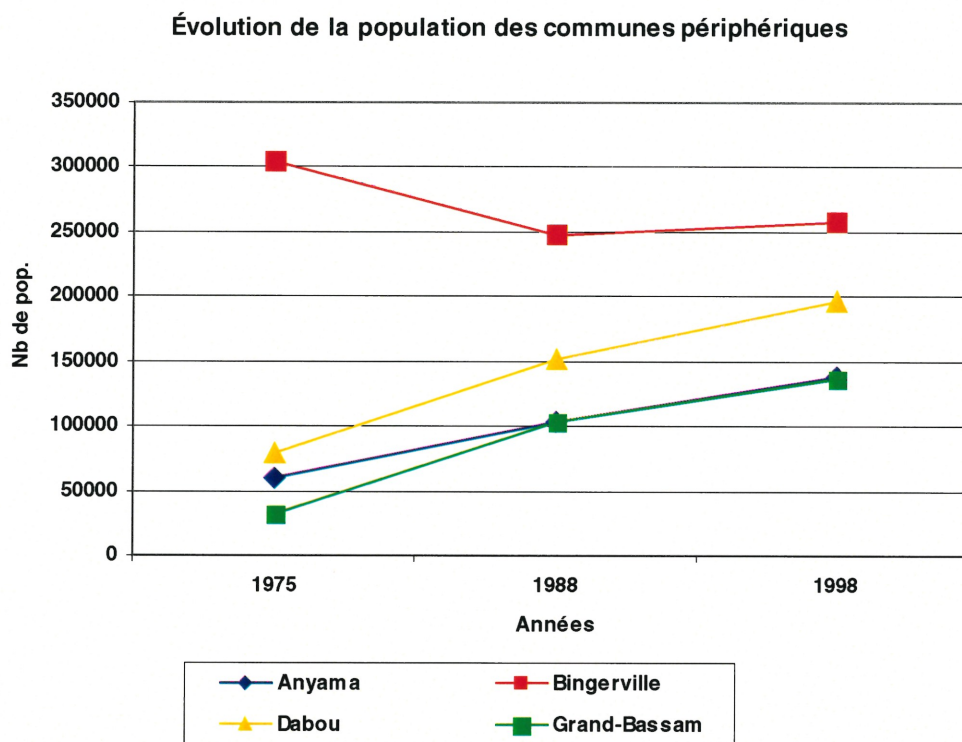
distances qui se creusent entre les zones d'emplois et les zones de résidence. Mais ces distances se sont en moyenne, agrandies et elles devraient continuer de le faire dans le futur « tendanciel ».

L'extension prévisible devrait conduire à inclure dans l'espace urbanisé continu des petites villes comme Grand-Bassam, Bingerville, Dabou et Anyama, qui jouent de moins en moins le rôle de satellites métropolitains et de plus en plus le rôle de banlieue éloignée. Ensemble elles ont vu leur population augmenter de 125 000 personnes en dix ans, soit entre 1988 et 1998 (voir tableau 42 et figure 14). La conurbation aidant, ce rythme devrait s'accélérer au cours des prochaines années.

Tableau 42 : Évolution de la population des communes périphériques

	1975	1988	1998
Anyama	59 563	102 560	138 296
Bingerville	30 299	47 322	56 357
Dabou	78 444	151 292	196 403
Grand-Bassam	32 310	102 470	136 989
TOTAL	200 616	403 644	528 045

Source : Institut National de Statistique (INS), décembre 1999













Figure 14.- Courbe d'évolution de la population des communes périphériques

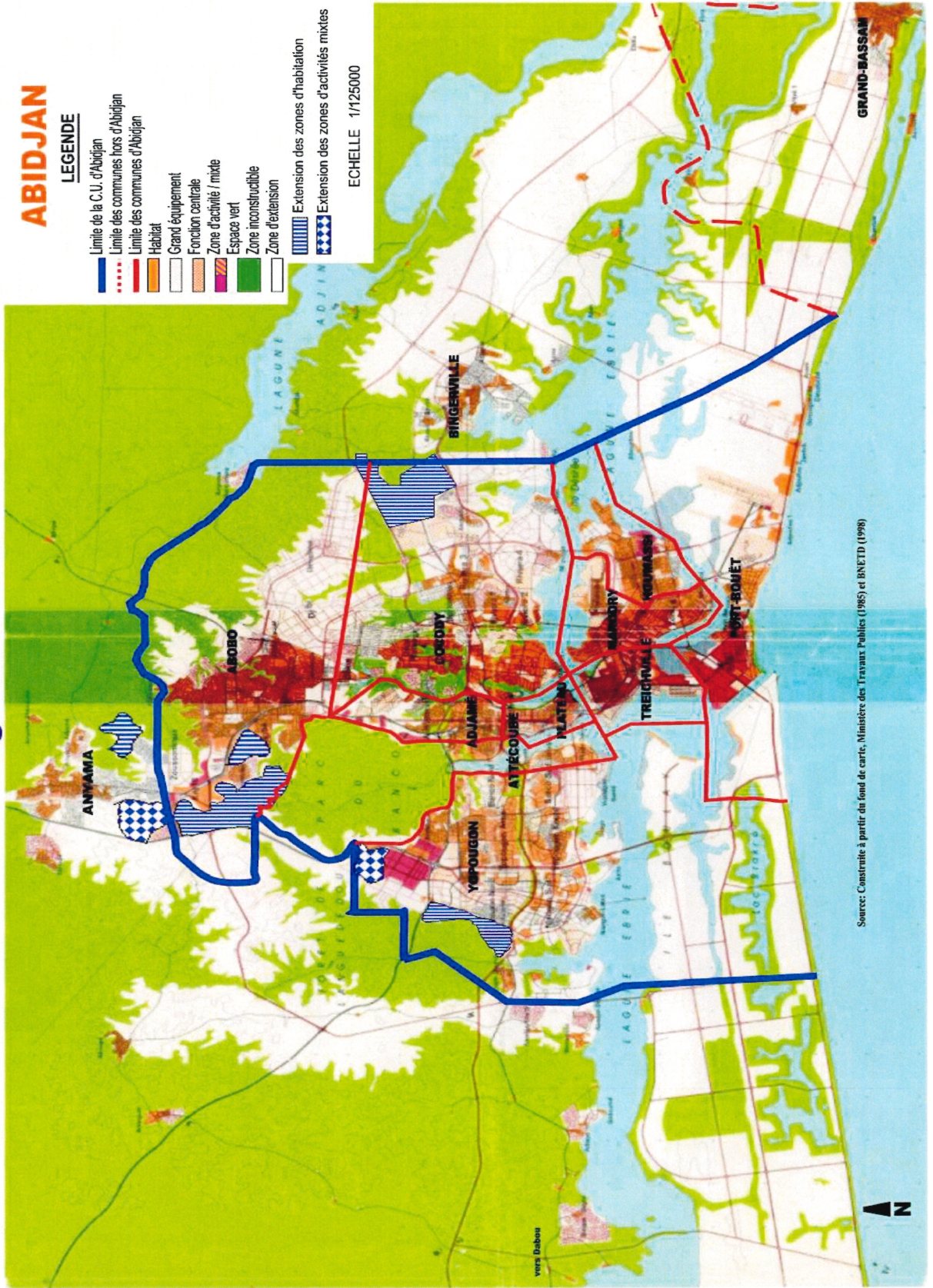
L'évolution actuelle des communes périphériques qui nous intéressent particulièrement parce qu'elles sont desservies actuellement par des gbakas, est

Utilisation du sol : Changements survenus entre 1985 - 2000

ABIDJAN

LEGENDE

-  Limite de la C.U. d'Abidjan
 -  Limite des communes hors d'Abidjan
 -  Limite des communes d'Abidjan
 -  Habitat
 -  Grand équipement
 -  Fonction centrale
 -  Zone d'activité / mixte
 -  Espace vert
 -  Zone inconstructible
 -  Zone d'extension
 -  Extension des zones d'habitation
 -  Extension des zones d'activités mixtes
- ECHELLE 1/125000



Source: Construite à partir de fond de carte, Ministère des Travaux Publics (1985) et BNETD (1998)

stimulée par le dynamisme structural et fonctionnel de la capitale économique qu'est Abidjan. Ces communes ont progressivement acquis la fonction de ville-dortoir parce qu'un grand nombre de leurs résidents vont quotidiennement travailler, étudier, se ravitailler ou simplement se divertir à Abidjan. Malgré l'allongement prévisible de la durée des déplacements lié à la densification de l'espace, les travailleurs, les postulants, les étudiants ou les élèves résidant dans ces banlieues lointaines seront contraints d'effectuer de longs trajets. En ce que, Abidjan demeure le principal lieu de satisfaction de bon nombre de leurs besoins existentiels. Toutefois, la délocalisation en périphérie de certaines activités atténuera cette forte demande. On connaît certains flux à rebours, lors des mouvements pendulaires, en raison de l'implantation de certains établissements scolaires à Dabou ou à Bingerville. Ces communes périphériques sont en mesure d'offrir à toutes les catégories socio-professionnelles, sur place, une bonne variété d'emplois s'exerçant aussi bien la nuit que le jour. Les activités sur les marchés, le long des rues et les services domestiques sont très nombreux.

La mobilité à Abidjan tend donc à être duale : une première forme, calquée sur l'Occident, est régulée par les paramètres bien connus des migrations alternantes, de la périphérie vers le centre, aux heures de pointe, provoquant l'allongement dans la durée des parcours et la domination des déplacements à motif travail dans l'organisation des réseaux. Une deuxième forme, plus locale, intègre des facteurs socio-culturels africains comme les exigences de tous les membres de la famille et celles de la vie associative. Cette mobilité, centrée sur l'emploi informel, s'exerçant sur un territoire beaucoup plus restreint et suivant des modalités plus souples, allergiques par exemple aux contraintes des heures de pointe, possède ses déterminations propres en banlieue : emploi informel, flexibilité temporelle, origine et destination en banlieue, déplacements en groupe y compris avec les enfants. Cette deuxième forme pourrait même devenir majoritaire puisque l'évolution économique du pays, l'évolution démographique et sociale de la ville se conjuguent en ce sens.

Notre scénario tendanciel suppose que la délocalisation des emplois formels se poursuivra à un rythme plus faible que l'étalement résidentiel. L'essor de l'activité informelle et des comportements de mobilité associés accentueront la dépendance à l'égard du transport artisanal. On peut d'ailleurs observer sur la carte 2 la place

importante accordée aux gbakas dans la desserte de la couronne suburbaine en 2000. Nous avons également supposé que la mise en route d'un second opérateur de bus privé, la SOTU (Société de Transport Urbain) qui devait disposer de l'exclusivité du service d'autobus sur les territoires d'Abobo et de Yopougon était définitivement compromise⁴⁵ et que le projet de création d'un service de Train Urbain de Voyageurs utilisant l'infrastructure ferroviaire existante ferait long feu. Ces projets d'aménagement de transport collectif, dont l'entrée en fonction était prévue entre 2000 et 2005⁴⁶, sont présentés à la carte 6. Le scénario contrasté les validera.






















⁴⁵ Il convient de souligner toutefois que les communes d'Abobo et de Yopougon restent encore intégrées au périmètre de la SOTRA, la SOTU n'ayant toujours pas débuté son exploitation pourtant prévue en 1999.

⁴⁶ Ministère du logement, du cadre de vie et de l'environnement (1996) : Étude d'urbanisme pour actualisation du schéma directeur d'Abidjan, Étude n° 4, phase 1, p.102.

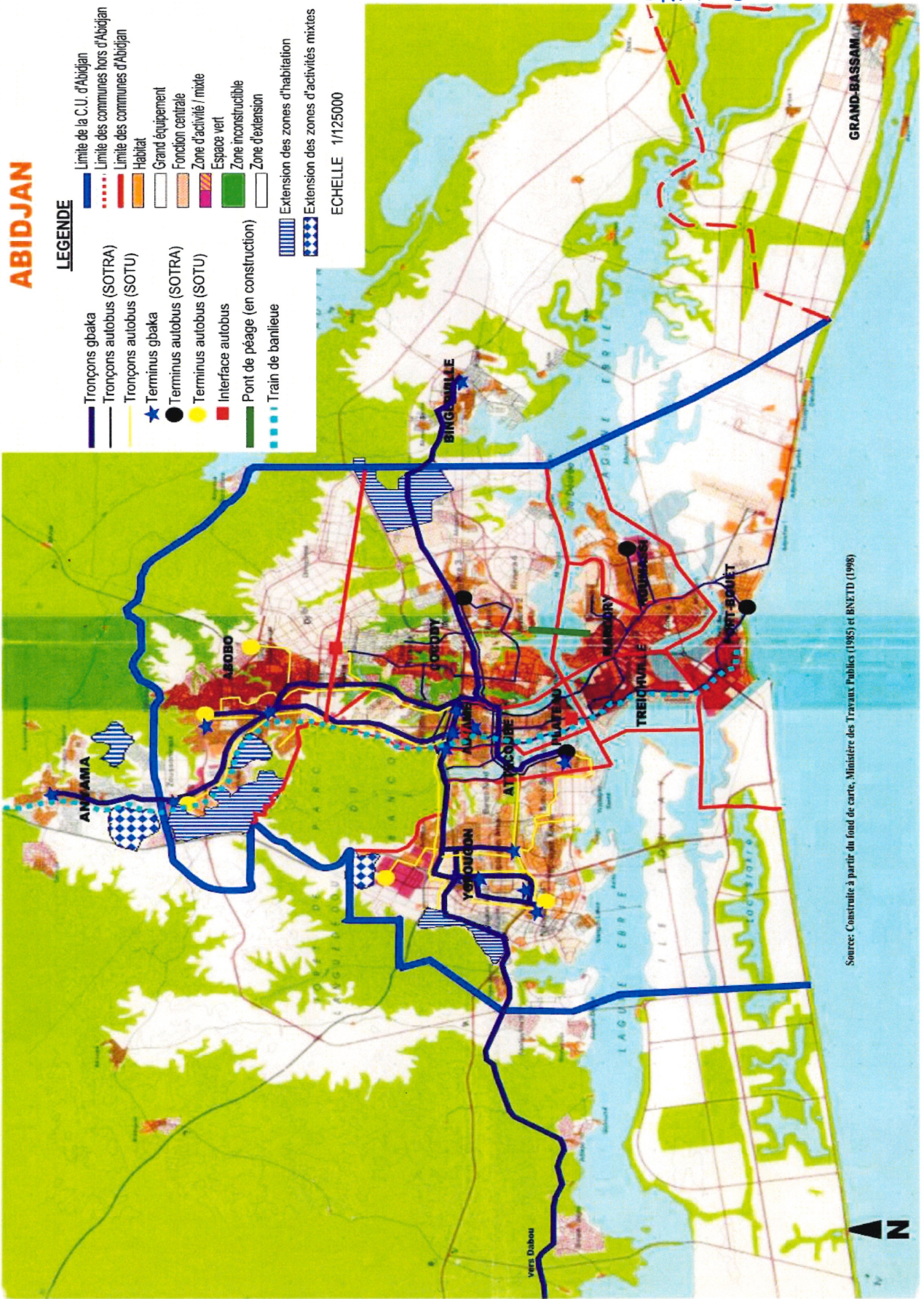
Les projets d'aménagement de transports collectifs (2000 - 2005)

ABIDJAN

LEGENDE

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------------|
|  | Tronçons gbaka |  | Limite de la C.U. d'Abidjan |
|  | Tronçons autobus (SOTRA) |  | Limite des communes hors d'Abidjan |
|  | Tronçons autobus (SOTU) |  | Limite des communes d'Abidjan |
|  | Terminus gbaka |  | Habitat |
|  | Terminus autobus (SOTRA) |  | Grand équipement |
|  | Terminus autobus (SOTU) |  | Fonction centrale |
|  | Interface autobus |  | Zone d'activité / mixte |
|  | Pont de péage (en construction) |  | Espace vert |
|  | Train de banlieue |  | Zone inconstructible |
| | |  | Zone d'extension |
|  | Extension des zones d'habitation | | |
|  | Extension des zones d'activités mixtes | | |

ECHELLE 1/125000



Source: Construite à partir du fond de carte, Ministère des Travaux Publics (1985) et BNETD (1998)

8.1.2 La politique de transport collectif urbain et le plan de transport

C'est dans la situation de crise de la fin des années 1980, que le gouvernement ivoirien a mené une réflexion approfondie sur le fonctionnement des transports collectifs urbains⁴⁷ dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de l'aire métropolitaine d'Abidjan, réalisé entre 1988 et 1991 par le BNETD sur financement de la Banque Mondiale. Il comprenait tout un train de mesures opérationnelles, tarifaires, fiscales, institutionnelles, ainsi qu'un programme à moyen terme de construction d'infrastructures. Mais la situation du pays ayant empêché la mise en œuvre de ces mesures, il a fallu de manière concrète de 1990 à 1994 gérer l'urgence, à savoir les difficultés de la SOTRA, par l'adoption de mesures destinées à rétablir la gestion de l'entreprise et à réduire les subventions de l'État dans plusieurs domaines : suppression des services spécialisés aux populations scolaires, instauration d'un ticket modérateur pour ces catégories d'usagers, forfaitisation des subventions, augmentations tarifaires⁴⁸. Ces mesures successives n'ont pas empêché la dégradation des conditions de transport à Abidjan, qui était cependant partiellement masquée par la contraction des activités économiques jusqu'en 1993.

La dévaluation du franc CFA, intervenue en 1994, la reprise économique, sensible à partir de 1995, et le retour des bailleurs de fonds (notamment la Banque Mondiale) dans le cadre de l'instruction du Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) à partir de 1996 ont permis de jeter les bases de modifications substantielles du cadre du secteur de transport collectif. En effet, en 1994, un réajustement des tarifs de la SOTRA et un nouveau plan de redressement ont été

⁴⁷ Nous nous sommes servis des documents suivants, l'un produit en 1996 par le ministère du logement, du cadre de vie et de l'environnement, « Étude d'urbanisme pour actualisation du schéma directeur d'Abidjan », Étude n° 4, phase 1, et l'autre en 1995 par le Ministère de l'équipement, des transports et des télécommunications, en plus du travail de synthèse de Marteau, et Zoro-Bi (1998), Les points et perspectives des transports urbains à Abidjan, Communication du Séminaire du Sitrass 5, Cotonou, p727-37.

⁴⁸ Mentionnons tout de même la persistance de certaines pratiques peu équitables: les corps habillés (de tous grades) de la SOTRA voyagent encore gratuitement, ainsi que la plupart des élèves et des étudiants et les fonctionnaires continuent à bénéficier de cartes d'abonnement à rabais puisqu'ils ne paient que le tiers du tarif exigé des autres usagers.

adoptés, comprenant entre autres une baisse des effectifs (2500 mises en chômage technique) et la mise en place d'une restructuration financière. Ce plan prévoyait également la réduction du périmètre d'action de la SOTRA et proposait, comme nous l'avons déjà mentionné, la mise en place d'un nouvel opérateur privé (SOTU) sur les communes d'Abobo et de Yopougon.

Le plan d'action adopté par les autorités publiques est en fait articulé autour de trois axes de travail. Le premier axe de travail prévoit la création d'une autorité organisatrice, l'Agence des Transports Urbaine (AGETU⁴⁹), un organisme dont le conseil d'administration doit comprendre des représentants des deux parties citées ci-dessus, afin d'assurer le suivi, l'organisation et le contrôle du secteur. Elle aura en particulier le pouvoir d'autorisation pour les différents modes de transport, notamment l'octroi des concessions aux opérateurs artisanaux comme les artisans chauffeurs de gbaka. L'AGETU mettra aussi en place des instances consultatives qui permettront de tenir compte des problèmes rencontrés par les opérateurs d'une part, les usagers et les employeurs économiques d'autre part. Le deuxième axe de travail doit mettre l'accent sur l'organisation des transports par autobus : les études menées en 1995 et 1996 ont montré la viabilité d'une concession privée du service de transport par autobus sur Abobo et Yopougon. Après un appel d'offres international, la concession a été octroyée en septembre 1998 à un opérateur privé ivoirien, la SOTU (Société de Transport Urbain), dont les premiers véhicules étaient attendus au début de l'année 2000. Cependant, ils n'ont pas encore démarré le service. À l'occasion de la mise en place de la SOTU, les autorités publiques avaient revu sa convention de concession avec la SOTRA pour favoriser une meilleure contractualisation des services demandés à l'entreprise. Enfin, le troisième axe doit veiller à la préparation d'un projet de transport urbain en collaboration avec les bailleurs de fond (Banque Mondiale, Agence Française de Développement). En effet, le PAST, qui ne comprenait pas d'investissements dans le secteur des transports urbains, a mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre des mesures pour faciliter les déplacements dans la ville, en agissant non seulement sur

⁴⁹ La structure a été créée en mars 2000 et les membres de l'exécutif ont été désignés en conseil des ministres le 22 mars 2000. Elle devrait déjà être opérationnelle actuellement, mais au moment de notre enquête sur le terrain, en 2000, elle venait à peine d'être mise en place.

l'organisation des opérateurs, mais aussi sur les infrastructures de transport. Une étude a notamment cherché à monétariser l'impact des moyens de transport actuellement utilisés en termes de pollution atmosphérique et de congestion d'une part, et d'autre part, en termes d'insécurité routière. Cette dernière proposait en conclusion des mesures correctrices. Le plan d'action attendu devrait comprendre des projets d'investissements au niveau de la voirie et des transports collectifs. Plusieurs d'entre eux devraient impliquer le secteur privé dans la mise en place et l'exploitation sous forme de concession. Dans le domaine des transports collectifs urbains, il s'agit de projets structurants pour l'agglomération d'Abidjan (cartes 5 et 6) en particulier :

- la construction du pont à péage Marcory-Riviéra, qui est en phase de réalisation, concédé à la société Socoprim (groupe Bouygues);
- le train urbain d'Abidjan, qui fera l'objet d'une procédure de sélection où le concessionnaire assurera un service ferroviaire entre Anyama et Koumassi (axe nord sud de la ville) en utilisant le trajet existant de l'axe Abidjan-Ouagadougou. Ce projet permettra de disposer d'un mode alternatif de transport sur l'axe le plus chargé de la ville.

En matière de sécurité routière, plusieurs mesures ont été retenues par le ministère de l'équipement et des transports (1995 :40). Au niveau des infrastructures , on a privilégié les modifications à l'environnement physique des points noirs du réseau routier, l'aménagement d'aires de stationnement sur les axes à trafic lourd et le rétablissement de signalisations tant horizontale que verticale. Au niveau de l'état des véhicules, on veut encourager l'optimisation du contrôle technique et la mise en œuvre de dispositifs de limitation de vitesse sur les autocars interurbains (limite de 90 km/h). Au niveau des conducteurs, on a retenu l'amélioration de la formation des conducteurs, grâce notamment à la création d'un centre de formation et de recyclage des moniteurs d'auto-école ainsi que la réglementation des auto-écoles; la formation des conducteurs professionnels et la création d'un permis de conduire professionnel. Enfin la sensibilisation des populations, notamment des écoliers et des élèves, aux règles fondamentales du code de la route est aussi mentionnée. Mais que s'est-il passé depuis 1995? Quelques

mesures ont été appliquées de façon embryonnaire et les autres en sont toujours à l'état de projets. Dans tous les cas, des propositions concrètes se font encore attendre en certains secteurs comme le transport artisanal. La seule place faite actuellement aux gbakas fait référence à la formation professionnelle, y inclus la création d'un permis de conduire professionnel et ces mesures sont encore en veilleuse.

Bien sûr il y a également l'AGETU chargée de l'autorisation des conventions de concession pour les transports artisanaux. Mais rien n'est encore explicité en rapport avec les correctifs à apporter à l'insécurité dans ce mode de transport. Sur la base des attitudes observées dans le passé chez les responsables de la politique de transport collectif, on peut croire, du moins dans le scénario tendanciel, que le facteur humain, qui est ressorti dans notre analyse comme l'élément prépondérant dans les facteurs générateurs d'accidents impliquant des gbakas, trouvera une bien petite place. Ainsi même si les rackets des forces de l'ordre ont pris actuellement une grande ampleur, contribuant à la négligence dont font preuve les artisans chauffeurs, rien n'est fait! Le laisser faire étant de règle, ces derniers continueront à travailler des heures et des heures, non seulement pour assurer leur propre recette et celle du propriétaire, mais aussi pour assurer celle des autorités publiques représentées sur le terrain par les forces de l'ordre. Lorsqu'un accident surviendra, aucun ne sera sanctionné par une perte de travail, totale ou partielle, ni même par des exigences de formation ou de recyclage.

En résumé, en combinant l'extension attendue du service de transport artisanal et les promesses non tenues du plan de transport du gouvernement ivoirien, on ne peut que conclure, tendanciellement, que le problème de l'insécurité demeurera entier.

8.2. Le scénario contrasté

Le scénario contrasté vise à esquisser les conditions d'un futur souhaitable et possible relativement à la réduction des accidents impliquant les gbakas, plus précisément à obtenir un comportement plus sûr des chauffeurs au volant. Cet objectif passe par le traitement des facteurs générateurs des comportements déviant étudiés au chapitre 4. Même si une stratégie d'aménagement du territoire pourrait atténuer les risques d'accident, nous préférons concentrer notre attention sur un plan d'actions qui propose d'abord les corrections à apporter à l'environnement physique et ensuite, avec des mesures, échelonnées du court terme au long terme, qui ciblent directement le comportement des chauffeurs, premiers acteurs impliqués.

8.2.1 les mesures touchant l'environnement physique

Les correctifs nécessaires à une amélioration sensible de l'environnement physique exigeront dans certains cas des investissements majeurs de sorte que les décisions en ce domaine ne sauraient être précipitées. En d'autres mots, la plupart de ces mesures s'inscrivent dans le moyen terme car elles devront être conformes à un plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine d'Abidjan qui soit révisé de manière à faire une place plus nette au transport artisanal. L'intermodalité entre les autobus de la SOTRA et les gbakas, en termes de circuits propres et de nœuds d'interconnexion exige une vision d'ensemble.

Il reste que certaines mesures peuvent être introduites assez rapidement. La signalisation par exemple peut être améliorée sans délai. La protection des piétons par rapport aux véhicules en circulation par la construction de trottoirs ou d'aires d'attente s'impose aussi dans le court terme. De même l'entretien de la chaussée ne nécessite qu'un réajustement dans les budgets à condition que la valeur accordée à l'objectif de sécurité dans les transports soit rehaussée et que la coordination entre les actions des communes et celles du gouvernement soit assurée. Le scénario contrasté que nous élaborons s'appuie précisément sur de telles prémisses.

Parmi les mesures urgentes, à implanter aux points noirs identifiés sur la carte 4, il faut insister sur une meilleure ségrégation des modes de déplacement motorisés et non motorisés, sur l'application de mesures forçant le ralentissement de la

circulation automobile (« traffic calming »)⁵⁰, sur l'amélioration du confort associé aux déplacements piétonniers et sur le réaménagement des traversées aux points stratégiques, en recourant davantage à des terre-pleins, et des accès aux aires de stationnement des gbakas.

Certaines expériences-pilotes devraient aussi être tentées, avec la collaboration des artisans-chauffeurs, de manière à éclairer les responsables de la révision du Plan des gestions des déplacements. Un bel exemple est l'adoption du système de priorité sur la voie publique pour les gbakas. Un tel système de priorité est déjà accordé aux autobus de la SOTRA sur certaines artères de la ville d'Abidjan, notamment dans les communes d'Adjamé et du Plateau. Mais ces systèmes de priorité sont interdits aux gbakas. Les gestionnaires du Ministère des travaux publics, des transports et de l'urbanisme, les planificateurs du BNETD et même les responsables de la SOTRA que nous avons consultés admettent tous que les voies réservées aux autobus au niveau de la commune d'Adjamé devraient être également accessibles aux gbakas. Ils s'empressent cependant d'ajouter, à l'unisson, qu'une telle pratique doit prendre la forme d'un projet pilote avant d'être étendue aux communes périphériques comme Abobo et Yopougon.

8.2.2 Les mesures concernant le facteur humain

Les mesures préconisées sont rassemblées au tableau 43. Par mesures internes, nous entendons des actions placées sous la responsabilité principale des opérateurs que sont les artisans chauffeurs de gbaka eux-mêmes alors que les mesures externes sont du ressort des autorités publiques. Elles sont placées sous l'égide de l'agence régulatrice AGETU. Par ailleurs, les mesures correctrices peuvent être réalisées sans changement d'ordre structurel, dans une perspective de court ou de moyen terme, alors que les mesures structurelles appellent des réformes

⁵⁰ Les réductions de vitesse peuvent être obtenues par une combinaison de mesures réglementaires et d'aménagements incitatifs conçus pour être compatibles avec la circulation des artisans chauffeurs constamment agressifs au volant : rétrécissement de la chaussée par élargissement des trottoirs, ajout d'îlots séparateurs ou de revêtements spéciaux sur la chaussée, par exemple des dos d'ânes légers.

institutionnelles et nécessitent donc de se situer dans une perspective de long terme, même si ce long terme peut, avec la volonté de toutes les parties impliquées, correspondre à un temps réel relativement court. Ajoutons que les mesures correctrices auront des effets immédiats sur les conditions de circulation et de sécurité alors que les mesures structurelles mettront en place les conditions de changements plus fondamentaux dont les effets ne pourront être que progressifs.

Tableau 43 : Les mesures proposées pour le traitement des facteurs générateurs d'accidents

	Mesures correctrices (à court et/ou moyen terme)	Mesures structurelles (à moyen et/ ou à long terme)
Mesures internes	<ul style="list-style-type: none"> - Application rigoureuse des sanctions internes (arrêt de travail) aux chauffeurs ne se conformant pas aux règles de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un nouveau syndicat réunissant tous les chauffeurs employés - Mise en place d'un programme de formation et de recyclage des chauffeurs
Mesures externes	<ul style="list-style-type: none"> - Instruction rigoureuse des infractions et arrêt des pratiques d'extorsion (racket) - Changement dans le mode de rémunération 	<ul style="list-style-type: none"> - Subventions au nouveau syndicat de chauffeurs afin de compenser le manque à gagner des chauffeurs en formation - Participation de représentants des artisans chauffeurs à l'AGETU

Lorsqu'on examine les trois principaux facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs, c'est à dire les contrôles routiers abusifs subis par les artisans chauffeurs, leur inexpérience des conditions de travail, et surtout les modalités de rémunération conduisant à une journée de travail de durée excessive, il serait très risqué, voire utopique d'envisager des changements durables à partir de mesures à court terme uniquement, compte tenu de la place encore très faible qu'occupe le transport artisanal gbaka dans le plan de transport en général. La nette différence dans le contrôle routier exercé sur le transport artisanal par rapport à la SOTRA, par exemple, ne saurait disparaître sans de profonds changements dans le comportement de tous les acteurs impliqués. Changements qui exigeront notamment une revalorisation du transport artisanal et de ses acteurs. C'est un processus de longue haleine.

8.2.2.1 Les mesures correctrices

Les mesures correctrices à implanter le plus dans un futur très proche, comprennent des incitatifs (changement dans le mode de rémunération, cessation du système de racket) et des sanctions (instruction plus rigoureuse des infractions et application plus stricte des pénalités prévues dans les règles de conduite par les syndicats). Seul le changement dans le mode de rémunération mérite ici un certain développement.

Nous avons montré au chapitre 7 qu'une hausse importante du salaire mensuel (de 40 000 FCFA à 125 000 FCFA, dans la formule 1) était envisageable de la part des propriétaires dans la mesure où ceci permettrait de simplement rejoindre le niveau de revenu net de ces chauffeurs non-salariés qui sont actuellement embauchés suivant la formule 2. Ce réajustement serait souhaitable dans la mesure où il contribuerait à la reconnaissance professionnelle des chauffeurs et surtout il faciliterait le contrôle sur le nombre d'heures travaillées en continu. L'octroi d'un salaire plus élevé, un revenu garanti peu importe le volume des recettes, peut en contrepartie être assorti d'exigences comme l'imposition d'un nombre maximal d'heures de travail, par exemple 12 heures. L'artisan chauffeur, le propriétaire et surtout le public y gagnent en même temps : le premier en réduisant ses heures de conduite évite les fatigues et autres soucis liés à ses revenus, le second reçoit ses recettes journalières de façon régulière et aussi son véhicule est mieux protégé contre les risques d'accidents, enfin les usagers et les autres partenaires de la route (dont les piétons) bénéficient d'une plus grande sécurité. Le calcul du revenu net est présenté au tableau 44. La négociation de changements de cet ordre est d'autant plus urgente qu'un consensus se dégage autour de l'enjeu de la sécurité dans le transport artisanal.

Tableau 44 : Revenu mensuel du chauffeur employé, avec salaire rehaussé et niveau maximal de 12 heures de travail par jour

	Formule 1	Formule 2
Recette journalière brute (Nombre de passagers par jour * tarif de l'usager	503*150 = 75 400 FCFA	75 400 FCFA
Dépenses journalières (nombre d'heures * 2 000 FCFA)	- 24 000 FCFA	- 24 000 FCFA
Recette journalière nette	51 400 FCFA	51 400 FCFA
Paiement au propriétaire	- 40 000 FCFA	- 35 000 FCFA
Recette journalière conservée	11 400FCFA	16 400FCFA
Jours travaillés	* 25	* 25
Recette mensuelle conservée	285 000 FCFA	410 000 FCFA
Salaire mensuel	+ 125 000 FCFA	0
Revenu mensuel	410 000 FCFA	410 000 FCFA

Mais il est probable que certains propriétaires refusent toute modification aux modalités de rémunération aussi longtemps que ne seront pas réduits les contingents de véhicules autorisés et que ne seront pas sanctionnés les clandestins. La hausse importante de la demande à satisfaire pourrait répondre à la première objection, si les responsables, syndicats et autorités publiques consentent à plafonner le nombre d'autorisations, le temps de la préparation et de l'adoption d'un nouveau plan de gestion des déplacements. Quant à la deuxième objection, elle disparaît dès lors que s'installe partout un régime plus strict de respect de la réglementation, à l'égard des infractions commises par les chauffeurs, des extorsions exercées par les forces de l'ordre et par extension des passe-droits que voudraient s'accorder les propriétaires fautifs.

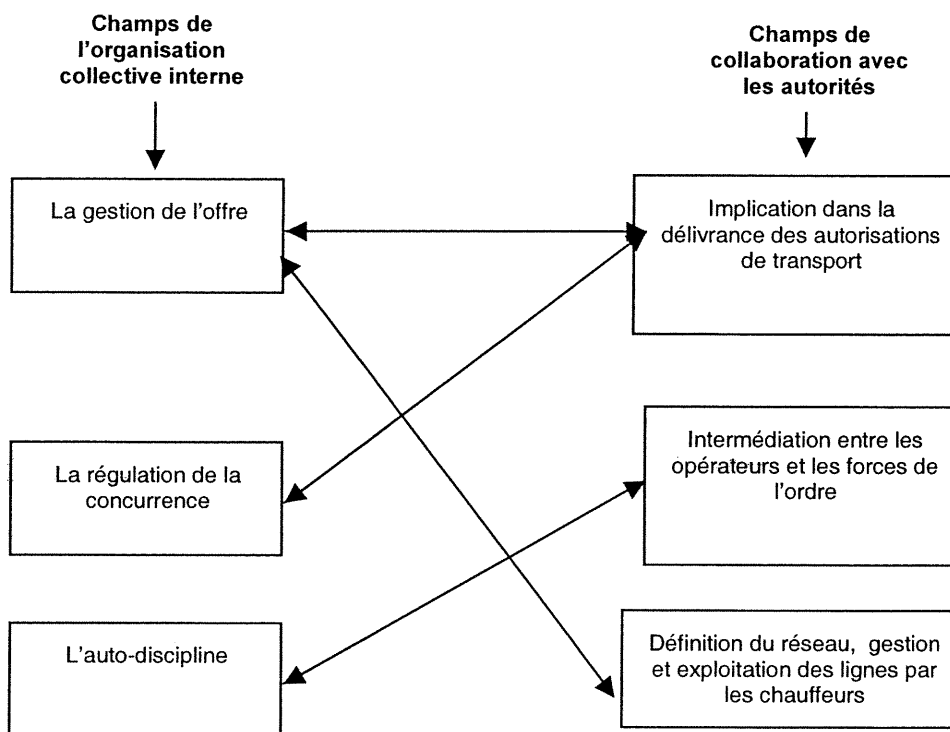
Il est certain que d'autres ajustements dans les conditions de rémunération seront nécessaires, par exemple pour tenir compte des disparités dans l'achalandage des circuits ou dans les coûts d'opération. Le premier geste, celui de relever de façon importante le niveau des salaires nous semble essentiel à court terme, mais il va de

soi qu'à moyen et à long terme ces négociations devront être entreprises par le nouveau syndicat à créer, sous la supervision de l'AGETU.

8.2.2.2 Les mesures structurelles

Parmi les mesures structurelles évoquées plus haut au tableau 43, c'est certainement la création d'un nouveau syndicat qui apparaît comme le plus susceptible d'entraîner des changements significatifs dans le comportement des chauffeurs et de contribuer à l'objectif de sécurité. Les associations de lignes des chauffeurs de gbaka, tel que présenté au chapitre 6, sont très actives et ont réussi jusqu'à présent à coordonner leurs actions sur le terrain. Pour aller plus loin, c'est-à-dire s'engager au plan stratégique et non seulement tactique, nous postulons qu'un nouveau syndicat doit être créé. Ce dernier doit être exclusivement voué aux intérêts des chauffeurs artisans. Les représentants des associations de lignes de gbakas que nous avons rencontrés réclament d'ailleurs unanimement une réorganisation profonde de la profession des artisans chauffeurs. Nous sommes toutefois d'avis que ceci ne sera possible qu'avec l'accord et l'encouragement de l'AGETU, représentant les autorités publiques. La reconnaissance réciproque pourrait se concrétiser dans des opérations conjointes de formation, dans des directives visant l'application rigoureuse de la réglementation, y compris les sanctions prévues, et dans la mise sur pied d'un comité chargé de suggérer des modifications au mode actuel de rémunération.

Figure 15.- Indicateurs de capacité d'auto-organisation des artisans chauffeurs de gbaka



Plusieurs actions, illustrées à la Figure 15, nous apparaissent comme des signes convaincants⁵¹ du dynamisme des syndicats quant à l'auto-organisation. L'offre du service est par exemple structurée géographiquement par un système de lignes stables gérées par des comités syndicaux qui siègent sur les places ou stations. Ces dernières constituent les nœuds ou les pôles du réseau gbaka (quatre à Adjamé, deux à Abobo, une à Anyama, deux à Yopougon, une à Dabou, et une à Bingerville). Les comités et le bureau inter-syndical qui en est issu décident de l'affectation des véhicules entre les lignes en fonction de la clientèle de chacune d'elles, de manière à ce que chaque véhicule atteigne au moins la recette quotidienne requise en vue de

⁵¹ Des actions du même genre ont également été observées dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne comme Bamako, Dakar, Lomé, Nairobi (Pradeilles.J, Garcia-Oriol, Tall, (1992))

payer les propriétaires. Chaque véhicule doit, à son arrivée, être enregistré sur un cahier à partir duquel les départs sont programmés selon l'ordre d'enregistrement des véhicules. Mais un comité syndical de base peut avoir la responsabilité de plusieurs lignes, ce qui rend l'affectation plus complexe. Or celle-ci doit être impartiale car, certaines lignes étant réputées meilleures que d'autres, les risques de dissension entre transporteurs et d'éclatement de l'organisation sont évidents. Le rôle majeur exercé par les syndicats dans la gestion de l'offre explique leur implication dans la délivrance des autorisations de transport au côté des autorités publiques.

La régulation de la concurrence effectuée par les associations syndicales passe par le système du ``tour'' et du ``remplissage''. Les véhicules ne repartent des places où ils arrivent pour charger leurs clients que dans leur ordre d'arrivée et une fois qu'ils ont fait le plein. Les ``pointeurs'' rémunérés par les syndicats assurent la gestion du système. La condition du ``remplissage'' systématique des véhicules avant départ sur les lignes a souvent été remise en cause, soit par ceux qui y voyaient une entorse au développement de la concurrence en vigueur dans le monde corporatif, soit par les usagers désireux d'améliorer la fréquence des gbakas. Les syndicats ont réagi en mettant en place une règle d'alternance suivant laquelle on fait passer un véhicule de grande capacité pour deux véhicules de petite capacité, de manière à satisfaire les usagers tout en préservant les intérêts des artisans chauffeurs de «petits» véhicules qui sont d'ailleurs les plus nombreux. Lors de notre enquête sur le terrain, nous avons constaté que le régulateur de ligne faisait souvent partir des véhicules de grande capacité avec un nombre de passagers équivalent à la capacité des petits véhicules.

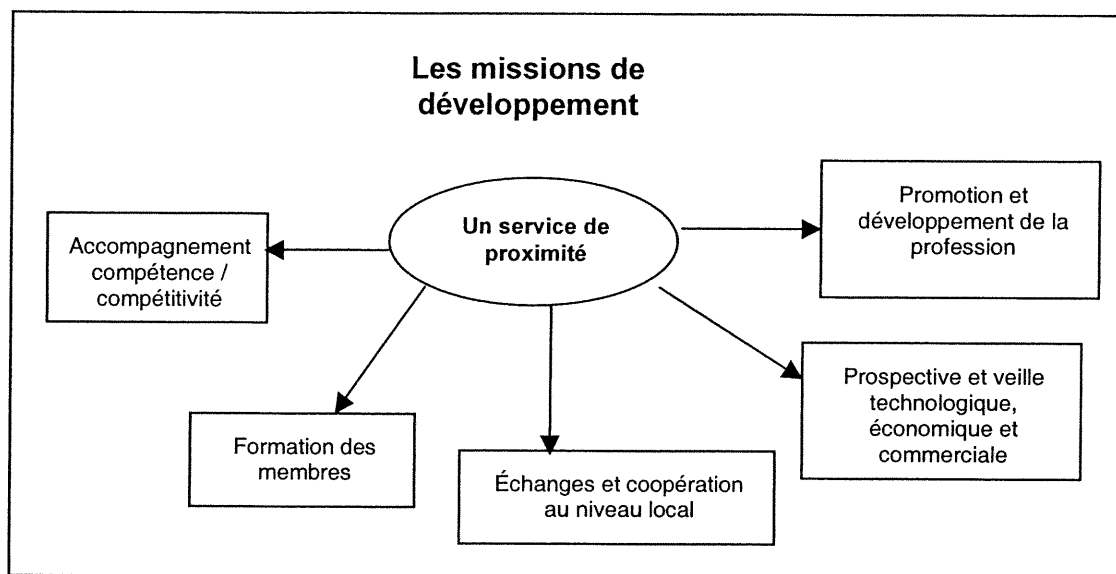
Enfin, l'auto-discipline au sein des artisans chauffeurs de gbaka est inséparable des règles et des instruments d'auto-organisation et d'auto-régulation des activités que nous venons de relever. Elles sont complétées par la prise en charge des sanctions liées aux infractions par les associations de chauffeurs elle-mêmes. Ce type de sanctions relève normalement des compétences de la police. Les mesures d'auto-discipline visent non seulement à imposer le respect parmi les membres pour les mécanismes et les structures élaborés, mais aussi à accréditer auprès des pouvoirs publics et des usagers l'organisation corporative et ses mandants, les artisans chauffeurs de gbaka, comme de vrais transporteurs professionnels, pleinement

responsables. Selon les responsables des syndicats, il est rare que, dans la gestion de l'offre, l'organisation de base soit contournée par des artisans chauffeurs. Tous les chauffeurs de gbaka sont actuellement affiliés aux associations de ligne et aucun chauffeur ne peut échapper présentement ni à la règle du tour de rôle et de remplissage, ni aux sanctions liées aux règles générales de la corporation. Ces quelques éléments concernant la capacité d'auto-organisation dont jouissent les artisans chauffeurs de gbaka démontrent leur autonomie face aux autorités publiques en matière d'organisation interne, autonomie qui s'est substituée au contrôle bureaucratique.

Nous émettons l'hypothèse selon laquelle avec le scénario contrasté, l'AGETU sera en mesure de tirer profit de cette capacité d'auto-organisation pour faire des artisans chauffeurs de gbakas des partenaires dans la planification et la gestion des transports collectifs et dans la promotion de la sécurité dans le déplacement des personnes. L'un des mécanismes essentiels d'une telle mission serait la création d'un Comité « Qualité » parmi les artisans chauffeurs avec pour responsabilités de sensibiliser, guider, accompagner et formaliser la démarche de progrès des membres en rapport avec l'objectif de sécurité. On peut s'attendre à ce que soient alors établis, comme à la figure 16 (adaptée d'une opération semblable menée en milieu agricole), plusieurs sous-comités chargés chacun d'une des missions de développement⁵². Trois de ces missions (Accompagnement compétence/compétitivité, Formation des membres, Promotion et développement de la profession) devraient apporter une contribution significative à l'objectif d'une plus grande sécurité dans le transport artisanal.

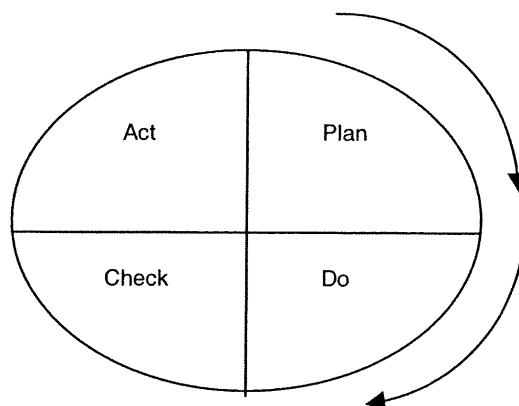
⁵² Le document de la «Fédération des industries et services de Côte d'Ivoire (2000) : Partenariat et Développement d'un réseau de PME/PMI Performant» donne quelques références des cas des associations semblables à celle des artisans chauffeurs, Édition du 28 septembre 2000, 54p.

Figure 16 : Les missions de développement de la structure syndicale



L'adoption de l'approche «management qualité» par le tandem AGETU/ Comité «qualité» du syndicat des artisans chauffeurs de gbaka devrait contribuer à la fois à accroître l'efficacité du service et le rendement en termes de sécurité des gbakas. Cette approche «qualité», qui est déjà en application dans les structures artisanales syndicales comme celle des agriculteurs et des fermiers, est essentiellement construite en s'appuyant sur la roue de Deming. Selon Deming la maîtrise de la qualité se divise en quatre activités, tel que représenté à la figure 17 ci-dessous :

Figure 17 : La roue de Deming



Plan (Planifier) : Définir une politique, des objectifs et formaliser l'ensemble des activités par des procédures écrites.

Do (Faire) : mener les activités conformément au plan en utilisant des outils de maîtrise en fonction du métier.

Check (Vérifier) : faire des contrôles, des autocontrôles, et inspections de l'ensemble des activités.

Act (Agir) : mener des actions correctives et préventives suites aux vérifications.

Source : D'après Norme Internationale (ISO/ DIS 9001) (1999). *Systèmes de management de la qualité-Exigences*, AFNOR, pp.20.

Le comité «qualité» pourrait à son tour s'appuyer sur cette approche, en veillant à ce que ces quatre activités soient appliquées au sein de chacune des trois missions fondamentales. Il aura surtout pour tâche de mener des études approfondies selon l'option de la roue de Deming, afin de suggérer des règles strictes à l'intérieur de la profession concernant la sécurité, notamment le respect du code de la route, l'interdiction de l'alcool et des stimulants, la maîtrise de la vitesse, etc. Si elles sont appliquées de façon efficace, les mesures esquissées peuvent réussir à obtenir un comportement plus sûr de l'artisan chauffeur au volant et satisfaire par extension, les attentes des usagers en matière de sécurité routière. Mais, cette liste n'est pas

exhaustive; l'important toutefois est de déclencher le processus de responsabilisation de chacun des acteurs concernés.

8.3. Conclusion

Le tableau 45 suivant est un bref récapitulatif de l'évolution du transport artisanal selon les deux scénarios esquissés ci-dessus.

Tableau 45 : État du transport artisanal selon les deux scénarios

		Scénario tendanciel	Scénario contrasté
hypothèses Facteur déterminant dans l'évolution		Croissance du marché et place importante jouée par les gbakas (tolérance des gbakas)	Professionnalisation du secteur artisanal, notamment par la création d'un syndicat autonome (reconnaissance des gbakas)
Changements structurels	Auto-gestion	Inefficacité dans l'organisation des artisans chauffeurs	Efficacité du comité «qualité» dans la gestion des artisans chauffeurs
	Rapports entre les acteurs	conflictuels	harmonieux
	Mode de rémunération	3 formules pratiquées et sans contrôle	Uniformisation du mode de rémunération par hausse de salaire substantielle
Résultats : qualité de service/sécurité		détérioration	Amélioration

En tenant compte de la politique actuelle de plan de transport du gouvernement ivoirien, développé au scénario tendanciel, la situation des gbakas en matière de sécurité routière semble très loin des préoccupations des autorités publiques. On ne peut qu'y constater une inefficacité dans l'organisation des artisans chauffeurs, des pratiques arbitraires des modes de rémunération et des conflits permanents avec les autorités publiques. De tout ceci, découlent des résultats déplorables de la qualité des services. Cependant, on peut parvenir à une situation meilleure dans une perspective de durabilité, cette fois, exprimée par le scénario contrasté, où la professionnalisation de l'artisan chauffeur reconnue, entraîne une efficacité d'un comité «qualité» dans la gestion des chauffeurs. Des rapports plus harmonieux avec l'agence de régulation l'AGETU contribueront à une amélioration de la qualité des services, entre autre celui de la sécurité des usagers.

CHAPITRE 9. CONCLUSION GENERALE

9.1. Rappel de la démarche et des acquis

L'amélioration des transports collectifs et de façon plus générale de la circulation des personnes dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne fait actuellement l'objet de nombreuses études et réflexions chez les planificateurs et les gestionnaires de transport. Ces efforts ont notamment porté sur la question de l'amélioration de la sécurité dans le transport artisanal, et surtout sur les conditions permettant d'obtenir un comportement plus sûr des chauffeurs au volant. Mais l'atteinte d'un tel objectif exigeait au préalable un aperçu global des enjeux de la planification de ces transports et une description de l'univers spécifique de ce transport dit «artisanal».

Concernant la problématique générale des transports collectifs, les grandes villes d'Afrique subsaharienne ont un point commun : les lacunes dans la gestion de l'ensemble du système de transport collectif. D'abord aucune forme de transport ne semble suffisamment efficace à elle seule pour répondre à l'ensemble des besoins des populations dont la grande majorité sont des «captifs absolus» ou des «exclus» du transport collectif. On observe actuellement un système désorganisé, une concurrence déloyale entre les différentes formes de transport. Le service, qu'il soit en autobus ou en transport artisanal est de mauvaise qualité. De même, le récent choix de la privatisation du service de transport dans ces villes est apparu plutôt comme un obstacle pour l'efficacité du système de transport global étant donné le manque de collaboration entre les deux modes de transport existant. De plus, les bénéfices de la privatisation n'ont jamais été atteints, et les conditions d'efficacité dans la régulation du service n'étant pas réunies, elles non plus n'ont donné aucune satisfaction. C'est ainsi que le peu d'engagement des gestionnaires et planificateurs sont dénoncées ici et là.

Pour expliquer cet état de fait, il faut prendre en compte de nombreux facteurs. Toutefois, selon Teurnier et Domenach (1998), deux de ces facteurs apparaissent comme les plus pertinents pour la sécurité routière dans le transport artisanal : l'absence d'expertise aussi bien chez les opérateurs que chez les autorités publiques et la non coopération voire la corruption de la police par rapport au

transport artisanal. Les entretiens avec les acteurs ont permis de corroborer l'importance du premier facteur et l'observation participante a confirmé l'incidence du second facteur comme générateur de comportement déviant chez les artisans chauffeurs au volant. Indépendamment des perturbations entraînées par les contrôles routiers des forces de l'ordre et de la manifestation apparente des carences en matière de formation des artisans chauffeurs, on a été conduit à mettre en valeur le rôle joué par les modes de rémunération dans l'allongement des heures de travail. Celles-ci constituent un facteur explicatif prépondérant des comportements agressifs, de la fatigue et du stress des chauffeurs au volant.

Jusqu'à présent, les autorités publiques se sont contentées de tolérer ce secteur, sans pour autant modifier ou adapter les règles qui régissaient les systèmes de transport en général. Ceci a eu pour résultat les nombreux handicaps qui jalonnent actuellement le parcours de ce secteur, dont notamment l'insécurité permanente ressentie par les usagers empruntant ce transport, tel que révélé dans l'enquête. Même si le service en autobus est peu satisfaisant, selon plusieurs études rapportées par Godard (1995), l'atout le plus cité par les usagers en faveur de l'entreprise publique d'autobus demeure celui de la sécurité. Au contraire, même si les usagers du transport artisanal, notamment les usagers de « gbaka » à Abidjan, semblent conscients des avantages de ce mode de transport, c'est quasi à l'unanimité qu'ils éprouvent un sentiment de peur, voire une phobie en empruntant quotidiennement le « gbaka ». Par conséquent, on reconnaît que le problème de l'insécurité apparaît comme un inconvénient majeur pour le développement de ce secteur et par extension pour le développement des transports collectifs en milieu métropolitain. C'est pourquoi, selon l'analyse des enjeux de la planification entreprise, il est apparu que c'est en parvenant à une régulation beaucoup plus affirmative et plus proche de la planification intégrée du territoire, c'est-à-dire une régulation fondée sur un nouveau partenariat public/privé/artisanat, que la situation pourrait évoluer positivement. Dans une telle perspective, seule une intervention pertinente des autorités publiques, en étroite collaboration avec les organisations des artisans chauffeurs, pourrait conduire à une amélioration durable des conditions de sécurité.

On a procédé au chapitre 2 (voir tableau 3) à une comparaison du transport artisanal avec les autres types de transport dont le transport informel clandestin et le transport conventionnel d'entreprise publique par autobus. Au contraire du transport

informel, le transport artisanal possède de nombreuses règles, internes et externes : des règles non écrites mais partout observées concernant la rémunération des équipages, des règles collectives définissant les modalités d'exploitation des véhicules en ligne, mais aussi des règles externes sous forme de réglementation publique (autorisations diverses, paiement de taxes). Et par opposition au transport conventionnel, on a trouvé une forte capacité d'auto-organisation chez les artisans chauffeurs de « gbaka », intéressés à promouvoir leur contribution auprès des gestionnaires des déplacements et soucieux de réhabiliter leur image auprès des usagers, démontrant ainsi leur intérêt à jouer un rôle important dans toute stratégie de planification des transports collectifs. Il reste une certaine confusion organisationnelle dans l'exploitation des véhicules artisanaux et un problème de clandestinité , comme d'ailleurs dans d'autres villes telles Dakar, Bamako, Lomé, Lagos ou Nairobi ,

Le transport artisanal possède d'importants atouts, comme on l'a rapporté au chapitre 3, mais il présente aussi plusieurs handicaps. On dénonce par exemple la congestion routière et la pollution liées à l'utilisation anarchique des voies de circulation. Mais, comme on l'a mentionné ci-dessus, le principal handicap est certainement l'insécurité découlant du comportement peu recommandable de la plupart des artisans chauffeurs au volant, avec la fréquence élevée d'accidents qui s'en suit. Quant à la vétusté des véhicules, c'est là un handicap d'ordre secondaire à Abidjan, par comparaison avec d'autres villes africaines comme Bamako, Lomé, Lagos et surtout Dakar.

Pour comprendre la fréquence élevée des accidents dans le transport artisanal, on a passé en revue au chapitre 4, les facteurs susceptibles d'intervenir dans la genèse des accidents de circulation, afin d'en tirer ceux qui pourraient être les plus déterminants dans le cas du transport artisanal : ce sont les facteurs mécaniques ou l'état dégradé des véhicules, les déficiences de l'environnement physique comme l'état dégradé de la voirie et les facteurs humains. Sans écarter l'influence possible des deux premières catégories de facteurs, on a suggéré que dans le cas des « gbakas » d'Abidjan les facteurs humains occuperaient la première place. Ces facteurs humains recourent le comportement insouciant des artisans chauffeurs de « gbaka » au volant et le harcèlement des forces de l'ordre (représentées sur le terrain

par les policiers et les gendarmes) lors des contrôles routiers exercés sur les artisans chauffeurs de « gbaka ».

Les résultats de l'observation participante présentés au chapitre 7, ont confirmé les différences substantielles des rapports qu'entretiennent les autorités publiques représentées par les forces de l'ordre avec les opérateurs de la Sotra et ceux des « gbakas ». S'ils sont harmonieux avec les premiers, avec les autres ils sont plutôt conflictuels. Cette confrontation entre les autorités publiques et les opérateurs artisanaux crée de nombreuses frustrations au sein des artisans chauffeurs et contribue à déshonorer la profession de chauffeur artisanal; elle apparaît surtout comme un élément qui contribue à augmenter les risques d'accidents des « gbakas », confirmant ainsi l'une de nos hypothèses. D'autres générateurs d'accidents ont aussi été observés : l'inexpérience des chauffeurs au volant, caractérisée par des carences en matière de formation, et surtout les modes de rémunération entraînant de longues heures de travail.

À Abidjan le transport artisanal est effectué en majorité non par un artisan propriétaire, mais par un employé, avec l'aide d'un receveur. Le mode de rémunération en vigueur, prévoit, et encore dans certains cas seulement, un maigre salaire mensuel accompagné par l'excédent des recettes journalières au-delà d'un seuil correspondant au paiement exigé par le propriétaire au début de la journée. Les artisans chauffeurs ont donc tendance à faire de longues heures de conduite (12, 13, voire 15 heures de conduite par jour) . En résumé, par la négation de leur identité professionnelle et les états de tension qu'ils vivent constamment, favorisés par les modalités de rémunération, les artisans chauffeurs constituent un gros risque pour le transport des personnes. C'est pourquoi dans le cadre des changements envisageables dans le scénario contrasté, on a suggéré au chapitre 8 de généraliser la formule comprenant un salaire mensuel et de réviser à la hausse ce salaire, tout en l'assortissant d'une limite absolue de 12 heures de conduite dans une journée. Ce sont là les termes d'une stratégie gagnante sur tous les fronts : l'utilisateur sera plus en sécurité, l'artisan chauffeur disposera d'un revenu de base beaucoup plus élevé et d'un contexte moins stressant pour travailler. Quant au propriétaire, il pourra compter sur une main d'œuvre plus professionnelle, une clientèle plus satisfaite et des pertes moins élevées en raison de la diminution dans le nombre d'accidents.

Par les champs de compétence⁵³ qui lui sont attribués, l'AGETU, nouvelle agence de régulation du secteur de transport collectif à Abidjan, pourrait aussi fortement contribuer à atteindre l'objectif de traiter efficacement les trois facteurs générateurs de comportement déviants des chauffeurs de « gbaka », y compris celui des modes de rémunération des chauffeurs salariés, à condition toutefois de s'assurer la collaboration du Comité «Qualité» qui sera mis sur pied par le nouveau syndical local des chauffeurs de gbaka. Comme on l'a montré au chapitre 6 et 8, les travailleurs ont toutes les aptitudes pour mettre en place et gérer un syndicat local des artisans chauffeurs dont l'action contribuera grandement à la nécessaire coordination entre les modes de transport de personnes. La création d'un Comité «qualité» pourrait contribuer à la formation des artisans chauffeurs, à l'application rigoureuse des sanctions en cas d'infraction, et la modification des règles de rémunération, des mesures jugées essentielles pour améliorer la sécurité des usagers.

Enfin dans la perspective de voir évoluer efficacement les « gbakas » auprès des autobus de la Sotra et de la Sotu à venir, l'AGETU munie des autres champs de compétence tels que le suivi, l'organisation et le contrôle du secteur de transport en général et le pilotage de la planification du secteur en particulier, se chargera de faire éviter la concurrence déloyale entre les autobus de la Sotra, de la Sotu et les minibus « gbakas ». Elle pourrait contrôler les monopoles qui sont bien précisés sur la carte des projets d'aménagement de transports collectifs 2000-2005, garantir les droits d'accès au marché, et surtout assurer la qualité de service. Cependant, l'AGETU doit mettre tout en son pouvoir pour qu'il existe un équilibre entre la flexibilité et la fidélité aux règles qui seront établies pour ces trois principaux modes de transport. Trop de flexibilité dans la régulation peut provoquer des groupes mieux organisés que d'autres. Les groupes mieux organisés auront tendance à contrôler activement et parfaitement le processus de régulation. Tandis qu'une rigidité exagérée ne permettra pas de corriger les erreurs commises et entravera dans une certaine mesure,

⁵³ les champs de compétence sont les suivants : Le suivi, l'organisation et le contrôle du secteur de transport en général. Le pouvoir d'autorisation pour les modes de transport, notamment les conventions de concession des artisans chauffeurs de « gbaka ». Le pilotage de la planification du secteur et la mise en place des instances consultatives permettent d'informer et de tenir compte des problèmes que rencontrent les opérateurs.

l'adaptation à l'évolution du marché des différents opérateurs en compétition. L'AGETU pourrait par ailleurs certifier le respect de certaines règles minimales de régulation qui seront mises en place et qui permettront un service équitable dans toutes les zones à desservir dans la grande région d'Abidjan et ses banlieues. Elle ne s'attellera pas à le faire non seulement dans les zones les plus attirantes pour les opérateurs, mais également dans les zones périphériques éloignées où il existe une demande de transport élevée. Dans ces zones, il est probable qu'un manque de contrôle puisse provoquer l'apparition d'un autre secteur "tempo" au sein du secteur artisanal de transport lui-même. Clandestin, non affilié au syndicat local des artisans chauffeurs de « gbaka », ce secteur périphérique n'appliquera pas certainement les règles ~~interne~~ interne et externe de sécurité en vigueur.

Afin de maintenir un certain équilibre dans l'équité sociale, dans une décennie proche, la tendance qui se dessinera à Abidjan et ses banlieues devrait structurellement s'apparenter au schéma suivant : coexistence public/privé/artisanat (Sotra, Sotu , train de banlieue, gbakas et woro-woros). Ce schéma devrait persister et s'accroître pour prendre la forme d'un schéma d'organisation dont la complexité s'étendra avec le développement urbain lui-même, la modification des missions, des statuts et des modalités d'organisation internes des différents modes de transport. Dans cette perspective, il faudrait conjuguer modernisation et adaptation au contexte typique africain en général et plus précisément à celui de la Côte d'Ivoire. Une telle perspective exige que tous les opérateurs, dans leur quête de profit, considèrent les besoins réels des usagers et évitent la toute propulsion au monopole. En outre, sous l'égide de l'AGETU, la nouvelle problématique à laquelle doivent faire face les autorités publiques de la place est de permettre la participation active du secteur artisanal « gbaka ». Cela, en vue de favoriser le marché et de contrôler tous ses aspects pour que la concurrence ne provoque pas un déséquilibre dans l'équité sociale et n'affecte pas les deux premiers objectifs du transport en général : mobilité et accessibilité. Le plan stratégique en perspective de l'AGETU pourrait être perçu de la façon suivante : construire un niveau de sécurité maximal au transport artisanal en appliquant les mesures suggérées relatives aux facteurs générateurs des comportements déviants des artisans chauffeurs où sont réellement impliqués ces derniers dans le traitement de ces éléments générateurs de risques d'accidents; faire du transport artisanal « gbaka » un des principaux contributeurs dans l'offre du

service de transport collectif dans la grande région d'Abidjan et ses banlieues; s'assurer que les populations ne rejettent plus le « gbaka » à cause du problème de l'insécurité; garantir que tout se fait dans le respect des standards de qualité et de sécurité, notamment chez les artisans chauffeurs; créer et maintenir un marché parfait avec une concurrence impeccable provoquant chez les artisans chauffeurs de « gbaka » le besoin d'être performant afin de sauvegarder leur réhabilitation professionnelle auprès de l'AGETU et des usagers réguliers de « gbaka ».

9.2. Nouvelles avenues de recherche

Au plan théorique, on a une idée claire et précise du transport artisanal. C'est un mode de transport dont la propriété est atomisée et dont l'exploitation est soumise à certaines formes de règles externes et de règles internes spécifiques à la profession. Ces traits caractéristiques relatifs aux règles internes et externes sont perçus comme des enjeux de taille par les pouvoirs publics. Grâce à ces enjeux importants, le secteur artisanal pourrait être reconnu en tant qu'une activité à protéger et à valoriser dans les pays en développement. À cause de la nature des caractéristiques de ce secteur qui s'apparente au secteur informel, une telle suggestion pourrait ne pas faire l'unanimité chez les chercheurs habitués à des concepts dichotomiques. Bien que quelques-uns d'entre eux aient tenté, à plusieurs occasions, de modéliser le secteur informel sur la base constitutive d'activités bien spécifiques, ils pencheraient difficilement pour une telle suggestion. Pourtant, le secteur artisanal, en dépit des difficultés qu'il véhicule, pourrait pertinemment constituer un objet ou un sujet d'investigation pour les chercheurs s'intéressant spécifiquement aux problèmes du marché du travail des pays en développement. Le domaine de la connaissance du secteur artisanal demeure un champ peu labouré. Beaucoup reste à faire dans cette direction. En somme, le secteur artisanal dans la structuration économique, sociale et culturelle des pays en développement plus qu'un élément constitutif du secteur informel, est un secteur qui tend à s'affranchir de cette tutelle et à devenir un secteur autonome et productif.

Au plan méthodologique, l'emploi de la technique d'observation participante en tant qu'outil d'enquête sur le terrain mérite qu'on s'y arrête pour souligner d'une part, son réel apport, d'autre part, pour relever les failles et les limites inhérentes à

une telle entreprise méthodologique. Dans le cas de notre recherche, il était question pour nous d'assumer le rôle d'un agent neutre en surveillance des véhicules gbakas en circulation sur les deux itinéraires choisis. Ce rôle consistait à relever systématiquement les conduites et traits caractéristiques des échanges entre les agents de l'ordre et les artisans chauffeurs pris en faute, au moment des accidents. Il consistait également à recueillir les réactions des usagers et autres témoins. À cet effet, nous avons relevé sur place tous les faits et gestes des acteurs concernés. On a pu récupérer les écarts effectifs qui se manifestaient entre ce que l'on dit faire et ce que l'on fait réellement (Cf. chapitre 7). Mais, beaucoup d'éléments nous ont échappé et portent atteinte sans aucun doute aux faits rapportés. Il aurait été plus intéressant de suivre de très près les acteurs considérés. En d'autres termes, après avoir relevé les faits sur place, il aurait fallu poursuivre l'exercice dans d'autres lieux et à d'autres moments. On aurait pu noter le comportement des chauffeurs au moment où ils reprennent leur véhicule et vont descendre les usagers ou encore lorsqu'ils rentrent chez eux. Les différents sentiments des chauffeurs et des usagers à l'intérieur des véhicules, à la descente des véhicules après les événements seraient des variables appréciables dans l'analyse. Pour que cet outil d'observation participante soit plus efficace, il aurait fallu y intégrer une place de suivi plus complète. À ce niveau, nous rejoignons Gauthier (1998 : 244) quant il propose que l'observation participante doit en principe être perçue comme une approche utilisant l'observation directe de façon beaucoup plus large. Pour lui, la familiarité que doit développer le chercheur par rapport à la situation doit dépasser de beaucoup, dans ce contexte, le seul avantage négatif de minimisation d'un biais possible : elle doit être utilisée activement pour permettre une appréhension de la situation se voulant plus complète, plus dense et plus significative. Cette approche sous le vocable "d'observation directe" doit rassembler non seulement la collecte de données par observation "pure", mais aussi une série d'approches complémentaires (collectes documentaires, échanges ou entrevues avec les participants) permettant de mieux décrire le sens des actes et événements observés. Avec une telle nouvelle approche, les significations qu'on donnera à ces actes et événements observés deviendront un élément essentiel de la description adéquate d'une situation.

Au plan stratégique, notre réflexion s'inscrit dans le cadre de la formation des intervenants en matière de sécurité routière. La formation professionnelle continue

doit être une préoccupation majeure pour garantir la qualité de la sécurité routière. L'obtention de la qualité de la sécurité exige que l'on tire un meilleur parti du potentiel humain, car aucun objectif économique ne peut être atteint de façon durable si l'on ne forme pas les hommes. Le patrimoine humain d'une organisation est le bien le plus précieux, en ce sens qu'il en est l'unique instigateur et le seul bénéficiaire : « l'homme est au commencement et la fin ». De cette réflexion, il ressort que, le succès des mesures proposées pour réduire la fréquence des accidents ne peut être effectif que si une structure institutionnelle plus efficace est immédiatement mise en place. De plus, les personnes qui gèrent la sécurité doivent également être formées afin que celles-ci puissent comprendre tous les enjeux associés à la sécurité et coordonner les interventions proposées. La formation que l'on propose s'inspire du séminaire "d'intégration interdisciplinaire sur la sécurité" présenté par le laboratoire sur la sécurité des transports du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Toutefois, cette formation ne serait possible et pertinente que si elle est adaptée au contexte des villes en développement, surtout celles qui disposent d'un secteur artisanal important. La formation proposée s'adresse à des personnes responsables de programme ou de projets visant à planifier, mettre en œuvre ou évaluer toutes les activités reliées à la sécurité routière. Cette formation de type séminaire explore sous l'angle des facteurs technologiques, comportementaux, sociaux et environnementaux, les principales causes d'insécurité et de traumatisme ainsi que les moyens connus de prévention incluant le recours aux politiques publiques. Une priorité est accordée aux méthodes, aux outils et aux technologies nécessaires pour permettre aux intervenants de planifier, de mettre en œuvre et d'évaluer des programmes de promotion de la sécurité. Cette formation interdisciplinaire sur la sécurité routière tentera donc de donner une connaissance générale en fournissant une compréhension de l'ensemble du phénomène, en intégrant davantage une approche multidisciplinaire et en se débarrassant des préjugés inculqués par les médias d'information, par l'approche legaliste du problème ou par le milieu familial. En harmonie suffisante avec la politique de la sécurité routière en général, l'action de formation doit être permanente. Elle doit s'étendre à tout le personnel institutionnel, toucher tous les niveaux hiérarchiques. Les artisans chauffeurs estiment que la sécurité des gbakas passe par l'entretien constant de leur véhicule sans aucun reproche à leur comportement au volant. Or c'est à travers une formation de connaissance générale que les artisans chauffeurs prendront conscience

de la large part des facteurs comportementaux dans la production fréquente des accidents. En somme, cette formation aura pour effet d'accentuer le niveau qualitatif des artisans chauffeurs quant à leur perception des principales causes d'insécurité des « gbakas » et les moyens connus de prévention.

Par ailleurs, de façon stratégique, pour mener à bien la vérification des mesures que nous avons suggérées, il aurait fallu les examiner à fond et faire des rapprochements avec d'autres grandes villes d'Afrique Subsaharienne. Dans certains contextes comme Nairobi au (Kenya) ou Lagos au (Nigeria), d'autres types de mesures internes et externes, structurelles et correctrices sont en application. Dans ces contextes, les syndicats des artisans chauffeurs ont un rôle d'intermédiation entre les opérateurs et les autorités publiques représentées sur le terrain par les forces de l'ordre. Ces syndicats veillent à ce que les véhicules ne soient pas soumis à un contrôle externe, mais interne. Ils agissent auprès de leurs membres pour qu'ils soient tous en règle par les réglementations internes qui sont appliquées avec une certaine vigueur. La formation des chauffeurs s'effectue à l'intérieur de la corporation. Elle est longue et chemine selon des étapes largement socialisées, et elle concerne aussi le recyclage des chauffeurs qui en ont besoin. Dans quel contexte environnemental ces mesures s'appliquent-elles? Est-ce parce que les syndicats des artisans chauffeurs regroupent des personnages très influents que les relations avec les autorités s'effectuent facilement? Est-ce parce que les transports artisanaux sont assurés par un seul propriétaire, très riche et influent que la formation des chauffeurs a été instaurée? Cette formation est-elle efficace? Bien qu'alléchante, la tendance observée ailleurs ne pouvait changer le contenu de nos conclusions. Pour que cela soit possible, il aurait fallu disposer des données, ou plusieurs expériences de projets pilotes. Toutefois, bien qu'on ne puisse pas se prononcer objectivement sur ces mesures, en se basant sur la littérature générale existante, il apparaît que ces mesures ne peuvent pas réellement répondre aux solutions des problèmes concrets relevés au sein des artisans chauffeurs.

Enfin, comment valoriser la question artisanale de transport dans la ville d'Abidjan, dans ses communes périphériques et banlieues? Sous quelles dimensions? Il apparaît à première vue que l'élément le plus précieux paraît être l'autonomie professionnelle des artisans chauffeurs et l'attribution d'un monopole de l'organisation des transporteurs artisanaux issu des trois principaux syndicats

existants. Le syndicat local des artisans chauffeurs de « gbaka » devrait être reconnu de plus en plus largement comme interlocuteur des pouvoirs publics sous l'égide de l'AGETU. En tout état de cause, des pas significatifs et progressifs dans le sens d'un monopole ou d'un quasi-monopole de fait, sinon de droit, sont expérimentales. Ainsi, la réalisation de cet élément est possible dans la mesure où avec la mise en place de l'organisme de régulation l'AGETU, perçue comme un facteur de stabilité institutionnelle, grâce à ses champs de compétence, serait capable d'assurer la planification des transports collectifs dans des conditions cohérentes. La question est de savoir si, dans un nouveau contexte de partenariat public/privé/artisanat, le pouvoir réel dont disposera cet organisme pour jouer son rôle de régulateur, permettra l'intégration des transports artisanaux. L'enjeu à proposer à l'AGETU serait de créer une intervention beaucoup plus équilibrée sur la définition du cadre dans lequel les opérateurs multiples doivent exercer leurs propres responsabilités. Pour cet organisme, c'est de réussir à transformer une concurrence entre ces modes de transport, en action coordonnée visant à tirer le meilleur parti des avantages offerts par chacun. Il reste dans cette régulation pour l'organisme de nombreux défis à relever, qui sont autant d'avenues de recherche : l'offre d'une tarification intégrée à l'avantage notamment des usagers sur ces différents modes de transports, et l'amélioration de la capacité de la voirie à satisfaire les exigences propres au transport artisanal « gbaka ».

RÉFÉRENCES

ABÉTO C; (1989); **Les transports informels et de transition à Abidjan : Problèmes et perspectives**, Mémoire de maîtrise présenté à l'école des gradués de l'Université Laval, 148p.

ADOLÉHOUMÉ A; (2000); **Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des macro-entreprises de transport urbain en Afrique Subsaharienne : le cas des gbakas à Abidjan**, Cotonou, Actes du SITRASS 5, 97p.

ALEXANDER I & MAYER.C; (1997); **Incentives on private infrastructure companies**, in Banque Mondiale, Working Papers : Infrastructure and urban developmen(<http://www.Worldbank.org/html/dec/publications/Workpapers/home.html>) no 1736. pp 34-45

ALOKO N J, AKA K A; (1996); **Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-ville ou woro-woros à Abidjan Cocody**, in *Revue tunisienne de géographie* n0 29, pp17-23.

ANDAN O; FAIVRE D'ARCIER B; RAUX C; (1994); **Mouvements, déplacements, transport : la mobilité quotidienne**, dans « Encyclopédie d'économie spatiale, concepts-comportements-organisations»; Paris, Economica , 427p.

ANSART P; (1990); **Les sociologies contemporaines**, Paris, Éditions du seuil. 233p.

ARMSTRONG-WRIGHT A; (1993) ; **Public transport in third world cities**, London, HMSO.76p

AUBERT N; PAGES M; (1989); **Le stress professionnel**, Paris, Éditions Klincksieck, 276p.

BANQUE MONDIALE; (2000); **Working Papers : Infrastructure and urban development**;<http://www:Worldbank.org/html/dec/publications/Workpapers/home.html>) pp 9-14.

BANQUE MONDIALE; (1998); **Rapport Annuel**, *Washington* D.C, pp45-64 (<http://www.worldbank.org/htm/fpd/privatesector/priv-ent.htm>).

BANQUE MONDIALE; (1997b); **Rapport sur le développement dans le monde, l'État dans un monde en mutation**, *Washington* D.C.pp28-45.

BANQUE MONDIALE; (1997a); **The private sector in infrastructure : strategy regulation and risk**. *Washington*, D.C, pp34-45.

BANQUE MONDIALE; (1996); **Sustainable transport : priorities for policy reform**, *Washington*, D.C. pp21-32.

BANQUE MONDIALE; (1994); **Rapport sur le développement dans le monde, une infrastructure pour le développement**; *Washington* D.C, pp37-43.

BAOUNI.T, HADJIEDJ.A, (2000); **Transport et politique urbaine dans l'agglomération d'Alger**, in *Transportation Research* Part A, vol. 29 B, no 6, pp310-319.

BEAULNE B; (1991); **Traumatisme, Comprendre pour Prévenir**, Les publications du Québec, Québec, 78p.

BLANCHET A ; GHIGLIONE.R ; (1987) ; **Les techniques d'enquêtes en sciences sociales: observer, interviewer, questionner**, Saint-Etienne, Dunod.78p.

BIEBER A; MASSOT. M.H & ORFEUIL. J.P; (1994); **Prospects for daily Urban Mobility**, in *Transport Reviews*, Vol.14, No 4, 1994, PP323-332.-

BISSON A; (1981); **Analyse des causes et des conséquences des accidents de la route, Cadre de recherche : concepts, objectifs, sources et données**, Québec, Régie de l'assurance automobile du Québec, 35p.

BIT (1972); **Employment, Incomes and Equality. A Strategy for Increasing productive employment in Kenya**, Genève, 23p.

BODSON P; ROY P M; (1995); **Peut-on formaliser le secteur informel**, dans «Politique d'appui au secteur informel dans les pays en développement» Ville et Développement, *Économica*; 196p.

CAMARA P; & BANISTER D; (1993); **Spatial Inequalities In The Provision of Public transport in Latin American Cities**; *Transport Reviews*, Vol. 13, no 4, PP364-367.

CHRISTENSEN HOWARD B ; (1983) **La statistique démarche pédagogique programmée**, Édricompo 653p.

CHU X; & POLZIN. S. E; (1998); **The Value of Having A Public Transit Travel Choice**, *Journal of public transportation*, Vol. 2 No. 1. pp 121-132.

COLTON T. (1974) **Statistics in medicine** Little, Boston, Brown and Company, 172p.

COQUERY-VIDROVITCH C et NEEDELEC. S; (1991); **Tiers-monde: l'informel en question?** Paris, l'harmattan 98p.

DARCHE B; (1998).; **Financing Mechanisms at the subnational level in emerging markets borrowings and privatizations/concessions** in Banque Mondiale, Infrastructure Notes (<http://www.worldbank.org/html/fpd/urban/publicat/>) pp 3-13.

DAWSON S, BETH et all, (1994), **Biostatistics : Basic & Clinical**. Appleton & Lange, Norwalk, Connecticut, Second Édition, pp 98p.

DE SOTO H; (1994); **L'autre sentier : la révolution informelle dans le tiers-monde**, Paris, la Découverte, 301p.

DE SOTO H; (1993); **L'autre sentier. Une révolution invisible dans le tiers-monde**, Paris, Litec, 245p.

DÉPELTEAU F; (1998); **La démarche d'une recherche en science humaine. De la question de départ à la communication de résultats**, Québec, Les Presses de l'Université de Laval; 417p.

DESLAURIERS J P; (1991); **Recherche Qualitative, Guide Pratique**, Montréal, McGraw-Hill, 84p.

DIONNE.G; LABERGE-NADEAU.C; DESJARDIN.D; MESSIER.S; VANASSE.C; (1994), **Analyse des facteurs qui expliquent les taux et les gravités des accidents routiers impliquant des chauffeurs professionnels au Québec**, Centre de Recherche sur les transports, Publication 977, Université de Montréal, 84p.

DOERINGER PB; (1988); **Market Structure, Jobs, And Productivity: Observations from Jamaica**, *World development*, Vol. 16, No 4, pp 1-2.

DWILYAHU D; (1997); **Examen de la sécurité routière en Afrique**, Extrait du 3^e Congrès de la sécurité routière en Afrique, publié par le CEA, 12p.

ECUYER R; (1990); **Méthodologie de l'analyse développementale de contenu : méthode GPS et concept de soi**, Presse de l'Université du Québec, Sillery, 472p.

FAXAS L; (1994); **Déréglementation ``informelle'' et ``Asiatization-coopérativation'' du transport collectif urbain : Le cas de Santo Domingo, République Dominicaine**, Paris, CADIS/EHESS, 45p.

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES ET SERVICES DE CÔTE D'IVOIRE; (2000); **Partenariat et Développement d'un réseau de PME/PMI Performant**, document interne publié du 28 septembre 2000, 54p.

FERRANDEZ F; (1995); **Etude détaillée d'accidents orientée vers la sécurité primaire : Méthodologie de recueil et pré-analyse**, Presse de l'ENPC, 244p.

FIELDS G; (1990); **La modélisation du marché du travail et le secteur informel : le théorique et l'empirique** dans OCDE, «Nouvelles approches du secteur informel», Paris, 141p.

FIELDS G ; (1975); **Rural-Urban Migration, Urban unemployment and underemployment, and job search activity**, In LDCS, *Journal of Development Economics*, Vol no 4 pp3-14.

FLEURY D; (1998); **Sécurité et urbanisme : La prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain**, Presse de l'école nationale des ponts et chaussées, 280p.

FORTIN M; (1988), **L'écho-texte : lire pour écrire en atelier assisté de l'ordinateur**, Collège de Sherbrooke, département français, 132p.

GAKENHEIMER R;. (1999); **Urban Mobility in the Developing World**. *Transportation Research Part A*, Vol. 33, pp634-668.

GAUTHIER B; (1998); **Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données**, troisième édition, Presses de l'Université du Québec, 514p.

GODARD X; (1995); **Mobilité et intégration des deux roues dans une politique intermodale en Afrique sub-saharienne**, Communication dans le symposium international sur la gestion urbaine dans les villes en développement, Montréal, juin 1995, 12p.

GODARD X; (1994); **Les transports dans les villes du sud : La recherche de solutions durables**, Karthala-Codatu/INRETS, 358p.

GODARD X; (1992); **Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et d'échanges économiques, nord-sud**, Paris, l'Harmattan, 233p.

GODARD X et TEURNIER P; (1992); **Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement**, Paris, Karthala et INRETS, 198p.

GOMEZ I J & MEYER J ; (1993); **Going private**, *Washington*, pp23-42.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Ministère des Transports; (1995); **Planification des transports et Révision des Schémas d'Aménagement**, Dépôt-Légal, Bibliothèque National du Québec, 134p.

GUERARD J C; (1998); **Méthodes quantitatives en finance. La statistique comme source d'informations**, École des Hautes Études Commerciales (HEC), Notes de cours du programme de certificat (code 30-610-94), 62p.

GWILLIAM K M; (1998); **Urban bus operators' association**, in Banque Mondiale Infrastructure Notes, (<http://www.worldbank.org/html/fpd/urban/publicat/>) 15p.

HADDON W ; (1972); **Highway safety phenomena**, in *the Journal of Trauma*, march 1972, Vol 12, no.3, pp201-207.

HENSHER D A; & BEESLEY, M. E; (1997); **Market, politics And Environment Policy Issues For Public Transit**, *Journal Of Public Transportation*, Vol. 1, No 4, pp167-178.

HURIOT J P; PERREUR J; (1994); « **L'accessibilité** », dans **Encyclopédie d'économie spatiale, concepts-comportements-organisations**, sous la direction de Auray J P; Derycket P H; Huriot J P; Paris, Économica, pp323-344.

INRETS; (1990); **Politique de transport urbain en Afrique Subsaharienne : Étude du cas d'Abidjan**, sous la direction de Pierre Teurnier et Silué Siélé, Rapport de 52p.

ISTED; (2000); **Politique Commune de Sécurité Routière Des Pays de l'UEMOA**. Rapport Final, 123p.

ISTED (1999); **Sécurité routière et développement**, 21^e édition du congrès de l'association mondiale de la route, Rapport no 16, sous la direction de Michel Henry, 10p.

ISTED; (1998); **Compte rendu de la réunion des directeurs des transports terrestres d'Afrique de l'ouest et du centre**, Cotonou, les 27 et 28 avril 1998, sous la direction de Béatrice Adoléhoumé, 82p.

JACOBSEN U; (1992); **Transport Networks For Peripheral Regions**, *Transportation Research Part A*, Vol.29A, No 2, pp200-212.

JAVEAU C ; (1982); **l'enquête par questionnaire**, Bruxelles, Éditions de l'université de Bruxelles, 56p.

JULIEN P A; LAMONDE P; LATOUCHE D; (1975); **La Méthode des scénarios : une réflexion sur la démarche et la théorie de la prospective**, Paris, La documentation Française, 134p.

KOUABENAN D R; (1990); **Les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire, Voies d'analyse et de recherche**, France, RTS N0 25, INRETS, Arcueil,76p.

LACHAUD J; (1990); **Le secteur informel urbain et le marché du travail en Afrique au sud du Sahara** dans «Nouvelles approches du secteur informel», Paris, Turnhan et al., OCDE.54p.

LEVY P S; LEMESHOWL S; (1980) **Sampling for Health professionals** Lifetime learning publications Belmont, California a division of Wadsworth, Inc, 123p.

LEWIS S; COOK P; & MING M ; (1990); **Comprehensive Transportation Models: Past, Present And Future**, *In Transportation Quarterly*, Vol. 44. No3, pp260-279.

MAIRIE D'ABIDJAN; (1994); **Contribution de la mairie de la ville d'Abidjan à la définition d'une nouvelle politique des transports urbains**, Document interne publié du 23 Novembre 1994, 34p.

MAIRIE D'ABIDJAN; (1996); **Décongestion du trafic des gbakas sur le boulevard Degaulle dans la commune d'Adjamé**, Document interne publié en février 1996, 13p.

MANDON-ADOLÉHOUMÉ B; (1994); **Secteur privé et service public : résultats et perspectives, les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif urbain**, dans « les transports dans les villes du sud », sous la Direction de Xavier Godard, Karthala-Codatu, 358P.

MARQUEZ G; (1994); **La situation en Amérique Latine, dans «les entreprises informelles dans le monde**, Québec, Les Presses de l'Université Laval; 406p.

MARTEAU J F; ZORO-BI N; (1998); **Les points et perspectives des transports urbains à Abidjan**, Cotonou, Communication du Séminaire du SITRASS 5, 12p.

MBEMBA I; (1989); **Le secteur informel: un aperçu des aspects conceptuels et méthodologiques; quelques cas de l'Afrique sahélienne**, Centre Sahel, série dossier no3, pp23-42.

MENENDEZ A; (1991); **Access to basic infrastructure by the urban poor**, Washington, pp24-45.

MERLIN P; (1988); **Stratégies pour les transports urbains**, Paris, New-York, Masson, 45p.

MERLIN P; (1991); **Géographie, économie, et planification**, France, Editions PUF, 184p.

MERLIN P; (1984); **La planification des transports urbains : les enjeux et les méthodes**, Paris, New York, Masson , 123p.

MEZGHANI M; (1998); **La gestion de la circulation urbaine et ses impacts sur l'énergie et la pollution atmosphérique**, in Codatu VIII, pp513-523.

MIERZEJEWSKY E A; (1998); **A Strategic Approach To The transportation Planning Process**, *Journal Of Public Transportation*, Vol. 2 No 1 24-43.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS TERRESTRES; (1995); **Politique sectorielle des transports urbains, Rapport de synthèse préparatoire au séminaire de Dakar 20 et 21 septembre 1995**, Juin 1995, 47p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DES TELECOMMUNICATION; (1995); **Déclaration de politique générale dans le secteur des transports en Côte d'Ivoire**, Direction et contrôle des grands travaux, 82p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT; (1989); **Projet de création d'une autorité organisatrice des transports urbains dans la région de Dakar**, BCEOM, 80P.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS; (1989); **Les taxis-villes à Abidjan**, Direction et Contrôle des Grands travaux, Vol VII, 68p.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS; (1989); **Synthèse des données relatives au système de transport urbain à Abidjan**, Direction et Contrôle des Grands travaux, Vol XII, 56p.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS; (1989); **Transports collectifs par minibus à Abidjan (gbakas)**, Direction et Contrôle des Grands travaux, Vol II, 52p.

MINISTÈRE DU LOGEMENT, DU CADRE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT.; (1996); **Étude d'urbanisme pour actualisation du schéma directeur d'Abidjan**, Étude n0 4, phase 1, du juillet 1996, 152p.

MUCCHILLI A; (1994); **Les méthodes qualitatives**, Paris, Presses universitaires de France, 124p.

MUHLRAD N; (1998); **Sécurité des transports collectifs urbains : Implications institutionnelles**, dans « **La politique de déplacements urbains, outil du développement**», in Codatu VIII, 539p.

MUHLRAD N; (1994); **Les accidents de la route : recueil et gestion des données et besoins de formation**. Acte du SITRASS 3, Système d'information et de formation, Dakar, Lyon, France, INRETS, Arcueil & LET, 434p.

NASSER.H; (1996); **Étude de la criminalité routière des gbakas dans le transport intra-urbain à Abidjan**, Mémoire de maîtrise, Université d'Abidjan, 69p.

NORME INTERNATIONALE (ISO/ CD2 9000); (1999); **Systèmes de management de la qualité-Principes essentiels et Vocabulaire**, AFNOR, 62p.

NORME INTERNATIONALE (ISO/ DIS 9001); (1999); **Systèmes de management de la qualité-Exigences**, AFNOR, 26p.

OSER; (1999); **Études des accidents de mini-cars (gbakas) affectés au transport urbain des voyageurs**, sous la sous-direction des Études, service accidentologie, pour l'année 1997, document de 7p.

OSER; (1998), **Document de rapport des accidents d'automobiles**, sous la direction des études, service informatique, pour l'année 1997, document de 25p.

PAUZÉ A; (1984) ; **Technique d'entretien et d'entrevue**, édition PUF, 233p.

POOLER J A; (1995); **The use of spatial, separation in the measurement of transportation accessibility**, in *Transportation Research* Part A, Vol.29A, No 6, pp420-428.

PRADEILLES J; GARCIA-ORIOU, TALL; (1992), **L'organisation corporative des chauffeurs de taxis collectifs à Bamako et Lomé**, dans communication Codatu VI in « les transports dans les villes du sud », sous la Direction de Xavier Godard, Karthala-Codatu, pp231-239.

QUIVY R et CAMPENHOUDT L; (1995); **Manuel de recherche en sciences sociales**, Paris, Dunod, 45p.

REBELO J & BENVENUTO P; (1995); **Concessions of busways to the private sector**, in Banque Mondiale, Working Papers : Infrastructure and urban developmen,(<http://www.Worldbank.org/html/dec/publications/Workpapers/home.html>) NO. 1546.62p.

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE, Ministère des Travaux Publics; (1989); **Transports collectifs par Minibus à Abidjan (Les Gbakas)**, Direction et Contrôle des grands travaux, Volume II, 70p.

RONDINELLI D. A; & CHEEMA G.S; (1988); **Urban service in developing countries: public and private roles in urban development**. in *Transportation Research* Part A, Vol.28A, No 5, 412p.

RTS; (1990); **Recherche-Transports-Sécurité**, Revue de l'INRETS no.25, pp23-36.

SACHS C; (1990); **Politiques publiques et habitat populaire**, Paris, Éditions de la maison des sciences de l'homme, 123p.

SANTOS M; (1980); **Dix Essais sur les villes des sous-développés**, Paris, Éditions OPHRYS, 43p.

SERVANT L.; (1995); **Intégration et complémentarité des systèmes de transport urbains dans les grandes métropoles**, sous la direction de XAVIER GODARD, dans «Mobilité et transports dans les villes en développement : Transferts de modèles et Échanges Économiques Nord-Sud», Ed. L'Harmattan, pp134-145.

SMITH W; (1997); **Utility Regulators-Roles And Responsibilities**. In Banque Mondiale, «Public Policy For Private Sector» (<http://www.worldbank.org/html/fpd/notes>) note no15. pp121-129.

SOTRA, DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA FORMATION; (2000); **Réflexion sur le centre de formation**, sous la direction de Gilbert Katoh, Document interne publié du 28 août 2000, 13p.

SOTRA, DIRECTION DES ETUDES ET DU DÉVELOPPEMENT; (1999); **Analyse des accidents de circulation 1991-1998**, sous la Direction exploitation Sotra Sécurité Plus, Document publié du décembre 1999, 33p.

SSATP; (2000); **Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique Subsaharienne : Le cas des gbakas à Abidjan**, Cotonou, Actes du Sitrass 5, p97.

SSATP; (2000); **Sub-saharan Africa transport policy program: Urban Mobilty, tenth steering committee Meeting**, Cotonou, Benin, October 30-31 1999, 75p.

STUART D G; (1997); **Goal-Setting And Performance Measurement In Transportation Planning And Programming**, *Journal Of public transportation*, Vol. 1 No 2 72p.

TEURNIER P, DOMENACH O; (1998); **Rôle de la puissance publique : Du contrôle étatique au laisser-faire**, in « Politique de transport urbain» sous la direction de Xavier Godard, Karthala-Codatu, PP 47-67.

TEURNIER P; MANDON-ADOLEHOUMÉ B; (1994); **L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : Le cas de Dakar**, France, Codatu/ INRETS, 114p.

TOMASZ S; (1997); **Cités de l'avenir- Renforcement des capacités pour les cités de l'avenir**, Centre des Nations Unies pour les Établissements Humains; <http://www.unhabitat.org/wh>

TOSSOU C; (1995); **Les taxis-motos urbains de Cotonou : sécurité et environnement**, dans « La politique de déplacements urbains, outil du développement», in Codatu VIII, 134p.

TYSON W.J; (1995); **Bus Deregulation-The Planning Dilemma**, *Transport Reviews*, Vol. 15, No 4, pp213-222.

VASCONCELLOS E A; (1997); **The demand for cars in developing countries**, *Transportation Research Part A*, Vol.31, No3, 258p.

VERNA G; (1994); **Légalité-Légitimité : la dialectique de l'informel**, in « Les entreprises informelles dans le monde», sous la direction de Rolando Arelland, Yvon Gasse et Gérard Verna, Les presses de l'Université Laval, Ste-Foy, Québec, pp 7-30.

VILLE D'ABIDJAN; (1997); **Programme Triennal 1998-2000**, Document interne publié du décembre 1997, 43p.

WARREN W D; (1993); **A Transportation View Of The Morphology Of Cities.**
Transportation Quarterly, Vol. 47, No 3, pp321-323.

ANNEXE A : QUESTIONNAIRES

Aux usagers

- 1- Selon vous, quelles sont les principales raisons du choix du gbaka comme moyen de transport, et quelles sont les qualités que vous appréciez le plus? Commentaire
- 2- Parmi les raisons citées, quelle place accordez-vous à la sécurité? Comment l'appréhendez-vous? Commentaire
- 3- Comment luttez-vous contre l'insécurité en tant qu'utilisateur quotidien de gbaka? Commentaire
- 4- A ce sujet, examinez-vous souvent l'état du véhicule avant de l'emprunter? Commentaire

Aux artisans chauffeurs

- 1- Êtes-vous un chauffeur professionnel? Membre d'un syndicat de chauffeur artisanal?
Au sein du syndicat où vous évoluez, comment appréciez-vous vos relations avec les autorités de la place? Commentaire
- 2- Combien de fois en deux jours, êtes-vous l'objet de contrôle des forces de l'ordre?
Comment appréciez-vous ces contrôles? Commentaire
- 3- Des enquêtes démontrent que l'itinéraire que vous empruntez arrive en tête des accidents qui se produisent sur toute l'étendue de l'agglomération d'Abidjan, et de nombreux gbakas y sont impliqués, selon vous qu'est-ce qui explique cela? Et Que faites-vous au sein de votre syndicat, pour lutter contre ce fléau? commentaire
- 4- A part l'obtention du permis de conduite, avez-vous déjà suivi une formation professionnelle de conduite? N'est ce pas l'un des facteurs de mesure efficace de sécurité? Votre opinion là dessus? Commentaire

Aux autorités administratives, de l'entreprise d'autobus Sotra, et aux responsables du syndicat des chauffeurs gbakas

Il faut rappeler que les questions soumises aux autorités étaient regroupées autour de trois grands termes reflétant les modes d'intervention (la responsabilité de la direction, l'organisation, les moyens disponibles

La responsabilité de la direction

Quelle est votre opinion face à la situation des gbakas en matière de sécurité?

Commentaire

Quelle est la vision globale, et les consignes de votre politique en matière de qualité de service de transport collectif, plus particulièrement celle relative à la sécurité routière, notamment la sécurité des usagers de gbakas? Commentaire

Êtes-vous sûr que votre politique est comprise, mise en œuvre et entretenue à tous les niveaux? Quelles en sont les preuves? Commentaire

A cet effet, quelle forme de relation entretenez-vous avec le syndicat de chauffeurs des gbakas, voire les artisans chauffeurs, en vue d'une éventuelle étroite collaboration, afin de déclencher des actions permettant d'améliorer la sécurité des usagers? Commentaire

Selon vous, quelles sont les mesures susceptibles de créer un comportement sûr de la part des artisans chauffeurs, en terme d'auto-contrôle? Commentaire

Organisation

Comment exécutez-vous et vérifiez-vous les tâches qui ont une incidence sur la qualité de service de transport collectif, notamment celle relative à la sécurité?

Commentaire

Faites-vous un bilan pour vous assurer que la qualité de service en matière de sécurité demeure satisfaisante, une de vos nombreuses exigences en terme d'objectifs à atteindre? Commentaire

Les moyens

Quels sont les moyens mises en place pour atteindre vos attentes, et visions politiques en terme de qualité de service de transport collectif, et plus particulièrement celle relative à la sécurité?

ANNEXE B : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES CONSULTÉES

Noms des responsables	structures	responsabilité
-Beugré Nestor	OSER	service exploitation
-Coulibaly Ouattara	Sécurité(ministère)	lieutenant
-Diomandé Camara	syndicat des chauffeurs	secrétaire général
Ouattara Barthélémy	transport(ministère)	directeur(terrestre)
-Yai Vincent	SOTRA	service stratégique
-Yoro Celestin	OSER	service sécurité et
-Zunon Rémi	SOTRA	formation