

**LES TAXIS COMMUNAUX OU "WORO-WORO" ET
L'ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS
A ADJAME (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)**

**The "Woro-woro" (communal taxis) and the environment of the collective
urban transport in Adjame (Abidjan, Ivory Coast)**

J.ALOKO*

ABSTRACT

Since the early 90's, the urban taxis called "woro-woro", have appeared in Abidjan City to make up for the conventional public transport. Recently, it has spread into the outlying districts. Owing to its situation, the municipality of Adjame presents a good example of this phenomenon.

Surveys carried out in Adjamé, and also in the neighbouring areas of Cocody and Attécoubé, show the difficulties involved in attempting to introduce in Adjamé the "woro-woro" whose legal status is not yet determined.

RESUME

Les taxis communaux baptisés "woro-woro" sont apparus sur le territoire de la ville d'Abidjan. (ALOKO, 1997) au cours des années 1990. Ils suppléent les carences du secteur conventionnel des transports publics et depuis quelque temps, gagnent du terrain à partir des communes de la périphérie (BONFILS, 1992). Par sa situation, la commune d'Adjamé présente une bonne illustration de ce phénomène.

Des enquêtes réalisées à Adjamé, ainsi qu'à Cocody et à Attécoubé, communes voisines montrent les problèmes que pose à Adjamé le développement de ce moyen de transport dont le statut légal n'est pas encore fixé.

¹*UFR des Sciences de l'Homme et de la Société, B.P.V. 34, Université de Cocody, ABIDJAN, Côte d'Ivoire

INTRODUCTION

Une bonne mobilité est un indicateur du bon niveau de fonctionnement de la machine urbaine. Les transports en commun sont perçus comme des facteurs susceptibles d'y contribuer durablement. C'est une bataille que les gestionnaires des pays du Nord tentent d'engager, car à la question de la fluidité du trafic s'adjoint de plus en plus celle de la préservation d'un environnement sain débarrassé d'une partie de la pollution de l'air tant sonore que visuelle.

Hélas, ces préoccupations n'ont pas toujours reçu des échos favorables dans les pays en développement comme le nôtre, confrontés à la misère et à l'opacité de l'espace. Quoiqu'il en soit, le faible pouvoir d'achat des ménages interdit à une majorité de personnes l'accès aux voitures individuelles (SANE, 1997). Abidjan n'échappe pas à cette réalité: si quelque 16 %, 30 % par contre, se déplacent uniquement à pied. La structure des modes de déplacements révèle que 49,14% du trajet domicile-travail utilisent des moyens de transports publics de grande capacité.

La variété des moyens de transports qu'ils appartiennent aux secteurs conventionnels ou aux secteurs dits informels, assure la mobilité des Abidjanais (BONFILS, 1992). Le taux de motorisation des ménages (34,7 pour 1000 habitants), contribue à fixer le temps moyen journalier des trajets du domicile au lieu de travail à 90 minutes.

Ainsi, à côté des transports conventionnels assurés par la SOTRA¹ s'est développé un secteur informel des transports, structuré selon une logique mal intégrée par les planificateurs urbains au développement de la ville d'Abidjan (MEITE, 1992). Les moyens de ce secteur informel sont: a) les "gbakas" qui sont des véhicules usagés affectés au transport collectif et b) les "woro-woro", véhicules de 5 à 6 places usagés mais tolérés pour remplir les fonctions de taxis collectifs à l'intérieur des limites d'une commune. Ils se sont développés dans le périmètre des banlieues pour répondre à une demande de mobilité exprimée par une catégorie d'usagers (BONFILS, 1992).

Aujourd'hui, le phénomène concerne l'ensemble de l'espace urbain. Le cas de la commune d'Adjamé nous a paru intéressant. Nous nous proposons d'analyser les atouts et les contraintes de ce système de transports par rapport aux différentes configurations de la commune d'Adjamé ainsi que les logiques mises en œuvre pour assurer son fonctionnement dans un environnement peu favorable.

¹ SOTRA: Société des Transports Abidjanais, a été créée en 1960, pour assurer le transport public de voyageurs à Abidjan dans le cadre d'une concession d'exploitation entre Renault-Saviem et l'Etat de Côte d'Ivoire.

ELEMENTS DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE EN TRANSPORT ET L'EMERGENCE DES WORO-WORO

POSITION GEOGRAPHIQUE DE L'ESPACE D'ADJAME

Trois spécifications caractérisent le mieux l'espace de la commune d'Adjamé: centralité, exigüité, et densification.

La configuration actuelle de la commune d'Adjamé s'explique par l'histoire. Elle constituait avec Treichville, le couple de quartiers africains chargés, pendant la colonisation, d'encadrer physiquement et de fournir la main-d'œuvre bon marché au quartier européen, le Plateau. Adjamé est située sur un plateau dominant les baies du Banco et de Cocody; elle est limitée au nord par la commune d'Abobo, au sud par la Commune du Plateau, à l'est par celle de Cocody et à l'ouest par la commune d'Attécoubé.

Adjamé se présente comme une langue de terre dans le prolongement de la presqu'île du Plateau; d'est en ouest, elle ne dépasse jamais 1450 m de largeur, tandis que du nord au sud, elle mesure entre 4750 m et 6500 m de longueur. Les distances moyennes y sont ainsi assez faibles et s'inscrivent dans l'échelle de parcours de la marche à pied.

Aujourd'hui, sa proximité avec le principal centre administratif et des affaires, le Plateau a contribué à réduire la demande de transport public de voyageurs hors transport de transit. La contiguïté des communes du Plateau et d'Adjamé, notamment la partie sud de celle-ci où vivent 80% de la population justifie la faiblesse des flux de transports publics en direction du Plateau ayant pour origine la Commune d'Adjamé (SECK,1993). Et pourtant, plus d'un million de voyageurs accèdent au Plateau chaque jour. En effet, le Plateau accueille la presque totalité des fonctions administratives, les grands établissements des secteurs privés, publics et parapublics.

LE CONTENU SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DE L'ESPACE D'ADJAMÉ

Le contenu socio-démographique et économique de la commune de Cocody présente des forces et des faiblesses eu égard à la question des transports urbains, en général et les besoins de mobilité par les taxis collectifs en particulier.

A l'origine, Adjamé était au même titre que Treichville, un quartier africain pourvoyeur de main-d'œuvre bon marché pour la ville européenne, le Plateau. Adjamé a connu une croissance démographique rapide (Tab.I). Il est passé de 38.434 habitants en 1955 (2ème rang après Treichville) à 234.000 habitants en 1993 (1^{er} rang), multipliant sa population par 6 en 38 ans. C'est en effet une population essentiellement composée de personnes aux ressources modestes, comme l'atteste la configuration de l'habitat;

celui-ci est dominé à 51% par les cours communes, les habitats à loyers modérés (18%) et quelques maisons individuelles groupées (17,4%).

Sur le plan de la population, la commune d'Adjamé enregistre de fortes densités. Entre 1955 et 1993, elle a enregistré le taux de croissance de densité le plus élevé de l'ensemble des communes de la ville d'Abidjan; celle-ci passe, en effet, de 90 habitants au km² en 1955 à 314 habitants au km², soit un facteur de 3,5 alors que le taux de progression moyen pour la ville entière est de l'ordre de 1,6.

Tab. I. - Extension spatiale et croissance démographique des quartiers fondateurs de la ville d'Abidjan.

COMMUNE	1955			1993			
	Superficie %	Population		Superficie		Population	
		Nombre	Densité hab./ha	Ha	%	Nombre	Densité hab./ha
Plateau	11,3	8.816	26	315	1,6	14.000	44,4
Treichville	21,7	51.062	79	770	3,9	127.000	165
Adjame	14,4	38.434	90	745	3,7	234.000	314
Abidjan	52,6	120.051	76,9	18.000	91	2 286.000	127

Sources: nos recherches

LE DISPOSITIF ROUTIER ET AUTRES ÉQUIPEMENTS CONCERNÉS PAR L'ANIMATION DES FLUX.

La fonction du transport vise à mettre en relation des espaces ayant des fonctions complémentaires (WOLKOWITSH, 1973, E. MERENNE, 1992, OWEN, 1970). Pour assurer à celle-ci des conditions optimales, il importe d'intégrer au schéma spatial, (territoire et nœuds), l'analyse du réseau des voies de circulation (HAEGETT, 1973, CLAVAL, 1980).

Pour atteindre un bon niveau d'articulation des complémentarités de l'espace, la commune d'Adjamé s'est structurée autour de quelques grands axes majeurs et des voies communales d'aération de l'espace articulés sur le schéma suivant:

Du sud vers le nord:

-l'Autoroute de l'Ouest longe, au Plateau, la Baie du Banco pour pénétrer sur 6 km, à partir de sa frontière sud, le territoire de la commune d'Adjamé.

-le Boulevard Nangui Abrogoua: c'est l'axe majeur qui rythme la vie de la cité. Il se forme à l'intersection du Boulevard Carde et de l'Avenue Bir-Hakeim. Il traverse Adjamé dans son centre, le plus animé, logeant presque tous les grands services, équipements et activités qui donnent vie et confèrent son cachet le plus authentique à cette cité chargée d'histoire.

-l'Avenue 13: c'est le prolongement du Boulevard Carde. Cette avenue relativement étroite ne connaît pas les excès de l'animation des rues commerçantes, sauf sur son tronçon sud, entre Saint-Michel et le quartier Ebrié.

-le Boulevard du Général de Gaulle, débute, à Adjamé, à l'intersection avec l'Avenue Reboul. Cette avenue dessert un certain nombre de quartiers (Fraternité, 220 Logements, Quartiers Ebrié1, Ebrié 2)

Trois axes principaux jettent un pont entre les parties est et ouest de la Commune d'Adjamé:

-Le Boulevard du Général de Gaulle et son prolongement, l'Autoroute du Nord; il relie (Yopougon-Niangon, Attécoubé) à la partie Est de la ville (Cocody, Abobo).

-La Voie Express Est-Ouest reliant les communes de Yopougon, d'Attécoubé, d'Adjamé et de Cocody.

-Enfin l'Avenue Reboul.

Une série de voies secondaires contribuent à apporter une aération dans le tissu urbain, parfois plus serré, (sud-est), parfois plus lâche (est du Boulevard Nangui Abrogoua).

Cette hiérarchie du réseau, ici comme ailleurs, assure une double mission complémentaire:

-assurer un niveau acceptable de fluidité de l'espace au bénéfice des services de transport;

-permettre la complémentarité des sous-espaces rendus inégaux par les disparités de niveaux d'attractivité des équipements et des services.

En effet, Adjamé offre un éventail très complet de toutes les activités et des services nécessaires aux commodités de la vie. Ceci fait de sa population, l'une des mieux dotées du point de vue des infrastructures et des services.

En fait, son antériorité par rapport à la majorité des communes d'Abidjan a permis à la commune d'Adjamé de bénéficier d'un bon niveau d'équipements diversifiés et de statut inégal; ceux-ci vont de la réponse aux besoins simples de biens, de services domestiques et quotidiens aux sollicitations plus complexes et plus rares. Ils induisent naturellement des rythmes, des cercles de fréquentation et des amplitudes spatiales différenciés. Marchés, commerces modernes, commerces informels, services administratifs publics et entreprises privées impriment ainsi à l'espace des empreintes différenciées par le statut des acteurs, la diversité de leur origine géographique, le niveau d'usage de leur rapport aux équipements et services sollicités.

Ainsi, en plus des équipements et services relativement modernes (marchés, commerces, services publics et privés scolaires et de santé). SANOGO (1996) a recensé 1971 activités et services sur 48,13% de l'espace d'Adjamé (boutiques spécialisées, quincailleries, restaurants, réparation et vente de véhicules automobiles, d'appareils électroménagers, menuiserie-ébénisterie, bijouterie, blanchisserie).

Cette concentration et cette diversité d'activités et de services est de nature à favoriser des besoins de mobilité d'amplitude spatiale hétérogène, car les services banaux ainsi que les services plus rares, y sont relativement disponibles.

L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES "WORO-WORO"

TYPOLOGIE D'UNE ACTIVITÉ INFORMELLE MONTANTE

Un certain nombre de traits caractérisent la structure et le fonctionnement des taxis communaux ou "woro-woro".

Les caractéristiques du réseau de lignes (Tab.II)

Tab.II. - Caractéristiques du réseau des lignes.

ORIGINE	DESTINATION	DATE DE CREATION	NOMBRE DE VEHICULES	TARIF (f cfa)	DISTANCE (km)
---------	-------------	------------------	---------------------	---------------	---------------

Lignes intracommunales autorisées

Williamsville	Cinéma-Liberté	1995	35	100	3
Williamsville	Eglise St Michel	1995	35	100	5

Lignes intercommunales autorisées

Adjamé gare routière	Cocody INADES	nov. 1994	14	125	7,5
Adjamé gare routière	Cocody II Plateau	juin-94	50	125	6
Adjamé grand marché	Cocody Inadès	mars-94	10	125	8,5
Madjamé Mosquée	Attécoubé	1994	75	100	5

Sources: diverses sources et enquêtes

Le réseau de lignes des taxis communaux à Adjamé est relativement récent. C'est en 1994 que les "woro-woro» ont été mis en service à Adjamé à partir d'une tentative de ce mode de transport, initié à Cocody (ALOKO,1997).

A l'origine, il s'agissait pour ses initiateurs, des personnes privées ivoiriennes souhaitant exercer des activités de transport dans le secteur informel, d'assurer les liaisons entre les communes de Cocody, Adjamé et Attécoubé pour tirer partie des avantages historiques (quartier fondateur, structure ancienne, bon niveau d'équipement) et géographiques (position centrale et de transit) d'Adjamé.

Malgré le monopole de service public concédé à la SOTRA, notamment dans les relations entre communes, quatre lignes intercommunales relient Adjamé à la Commune d'Attécoubé et à celle de Cocody. Celles-ci représentent la destination dominante avec 75% des lignes intercommunales. Les taxis communaux à Adjamé naissent et s'affirment dans une logique de la nécessité, liée à la demande de transport. Cependant celle-ci est porteuse de germes de conflit institutionnel et géographique, notamment avec la SOTRA avec laquelle elle partage l'espace.

Les deux lignes intra-communales sont plus récentes (1995). Les taxis communaux n'ont pas privilégié, à Adjamé, la desserte intra-communale; l'exiguïté, la centralité de l'espace et son bon niveau de desserte en équipement divers dont ceux des transports, n'y sont pas étrangers.

Les caractéristiques du parc des véhicules de transport "woro-woro" à Adjamé

Le parc de véhicules affectés aux activités de transport est estimé à 219 unités. Véhicules usagés de seconde main en provenance d'Europe, ils sont acquis à des prix avantageux, compris entre 800 000 et 2 500 000 FCFA. Les marques de véhicules les plus couramment utilisées sont, par ordre d'importance, Renault, Mitsubishi, Toyota, Nissan et Citroën. L'âge moyen de ces véhicules est de 8 années. Mal entretenus, ces véhicules présentent souvent, un état de dégradation avancé.

L'équipement, la capacité, le fonctionnement au regard des autres formes de transport

Il s'agit de mettre en perspective le fonctionnement des taxis communaux à la lumière du poids et du rôle des autres formes de transports urbains sur le territoire communal.

La commune d'Adjamé se caractérise par une double particularité:

- sa position géographique en situation de nœud de transit entre les communes septentrionales, véritables cités-dortoirs (Abobo, Yopougon, Anyama) et les bassins d'emplois administratifs, commerciaux et industriels (Plateau, Treichville et Port-Bouët-Vridi).

- l'organisation de l'espace urbain communal est un autre trait distinctif de la commune; ainsi cet espace déjà exigu, présente de fortes disparités dans l'occupation spatiale des habitats, des hommes, des équipements et pôles d'attraction. (BNETD, 1997):

- la partie nord est dominée par des espaces naturels; ses marges orientales abritent quelques équipements administratifs, scolaires et industriels et un habitat populaire minoritaire (-de 20% de la population).
- le centre urbain véritable à Adjamé, c'est sa moitié sud: les zones d'habitat s'y concentrent ainsi que la très grande majorité des équipements scolaires, sanitaires, les activités, les services, les infrastructures de transport à l'échelle de la ville.(+ de 80% des équipements et des hommes). Cet ensemble d'équipements, concentrés sur un territoire exigu a mis en évidence une variété de pôles d'attraction urbains pour les besoins des populations.

L'inégalité de statut des pôles d'attraction urbains et leur articulation avec les nœuds de transports communaux pose la question du destin de ces espaces, en terme d'émergence ou d'affaiblissement.

La compétition pour la maîtrise de l'espace d'exploitation qui naît entre les différents moyens de transport sur un espace aussi réduit exacerbe la logique des conflits. Ils sont d'ordre spatial, institutionnel. Nous y reviendrons.

TYOLOGIE D'UN TRANSPORT ANTERIEUR (LES "GBAKA")

Le rôle des "gbakas" dans la fluidité du trafic à Adjamé (fig. 1)

L'exploitation à Adjamé de lignes de transports par les "gbakas" est antérieure à la création des taxis communaux et de la SOTRA. Dans les années 1950, le service des transports collectifs était assuré de façon dominante par des fourgonnettes "1000 kg", les « "gbakas" d'aujourd'hui.

Malgré le monopole d'exploitation concédé à la SOTRA, à sa création, en 1960, (YOBOUET KOUAME, 1990) les Pouvoirs Publics ne suppriment pas totalement les « gbakas » dont l'utilité est depuis longtemps attestée; un contingent de 73 véhicules est autorisé pour assurer l'approvisionnement des marchés. Mais, du fait de leur souplesse de fonctionnement, les "gbakas", strictement interdits de circuler dans le centre ville, réussiront à s'imposer comme un moyen de transport incontournable au point de multiplier leur parc de véhicules par dix.

Cependant, si leur empreinte est partout présente dans la configuration des flux qui animent les réseaux de lignes au cœur d'Adjamé, la fonction de mise en communication des espaces est plus nuancée dans le strict périmètre de la commune incluant origine et destination. Il en va autrement des lignes du réseau ayant une destination ou un départ extra communal.

Tab.III. - Répartition des "gbakas" selon les lignes exploitées.

LIGNES	VEHICULES		PLACES	
	Nombre	%	Nombre	%
Adjamé-Anono	16	2,2	352	2,8
Adjamé-Akouédo	14	1,9	308	2,3
Adjamé-Lokodjro	20	2,7	440	3,4
Adjamé-Port Bouet	21	2,9	462	3,5
Adjamé-Yopougon-Nian Niangon	242	33	4 192	32,6
Adjamé-Abobo-Anyama	392	53,5	6 664	52
Adjamé-Bingerville	28	3,8	442	3,4
Total lignes	733	100	12 860	100

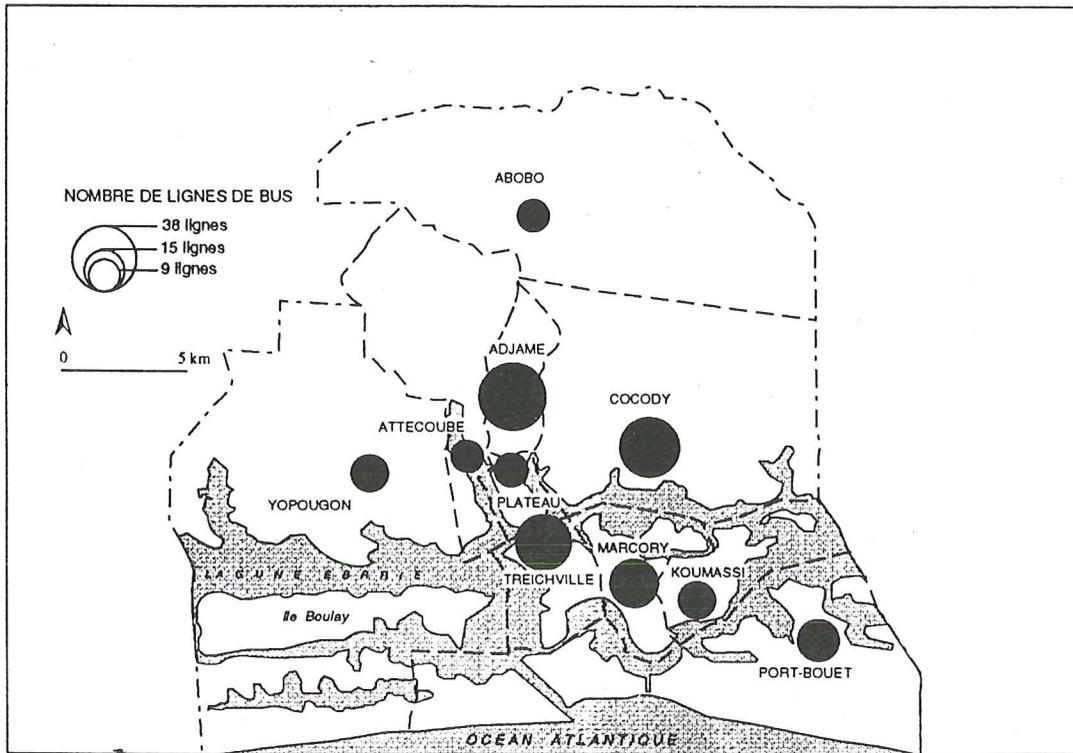
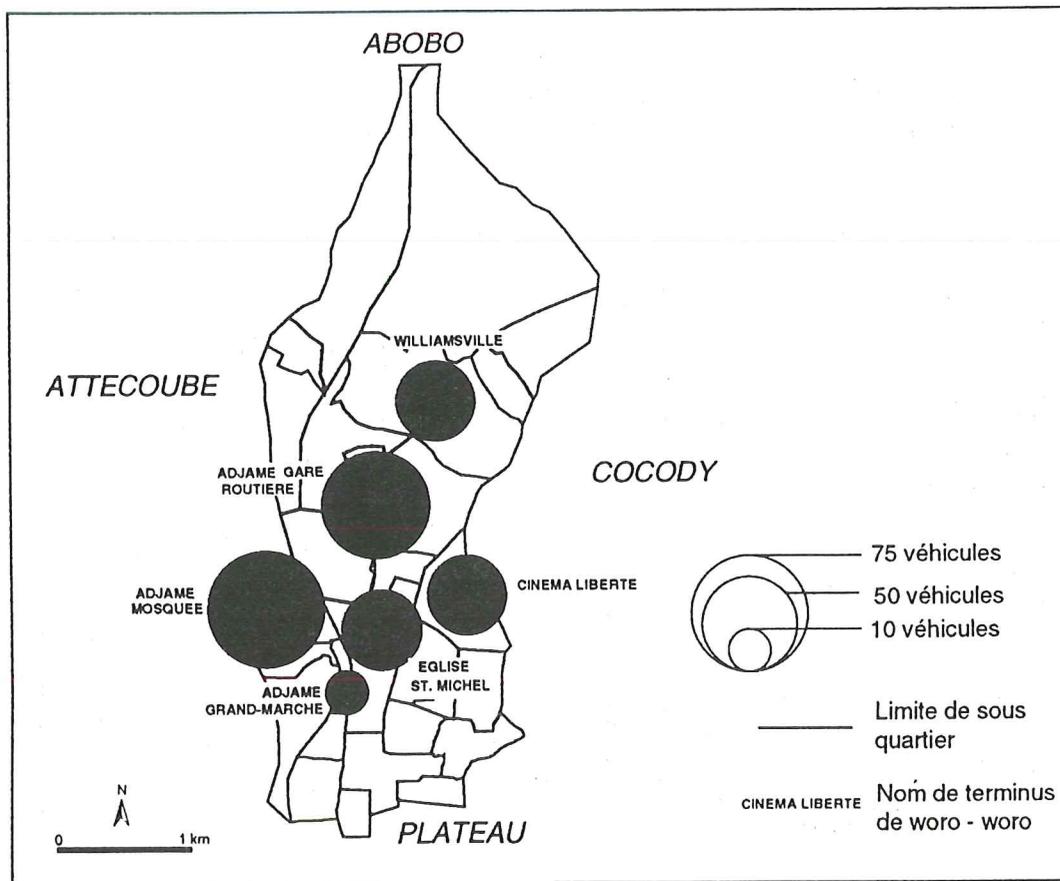


fig.1. - Nombre de lignes de bus "gbaka", par commune à Abidjan



Conception et réalisation : IGT-LATIG Octobre 1999

fig.2. - Localisation et hiérarchie de l'offre de transport par "woro-woro" à Adjame

Ainsi que l'atteste le tableau de synthèse (Tab.III), sur le plan géographique, l'ensemble des lignes du réseau s'effectue au départ d'Adjamé, devenue une véritable plaque tournante, reliant aux centres nerveux de la vie économique et sociale, les communes et les quartiers à la périphérie d'Abidjan.

Sur le plan statistique, les destinations Yopougon-Niangon et Abobo-Anyama sont les plus fréquentées; elles desservent les quartiers-dortoirs où se réfugient, le soir, les travailleurs des administrations publiques et privées. Ce sont 12.860 places que les "gbakas" offrent ainsi à la demande des usagers.

Le rôle dirigeant de la SOTRA dans l'offre de transport à Adjamé

Une des fonctions essentielles des transports est de réduire le rapport espace/temps créé par la distance géographique. Le secteur conventionnel des transports, (la SOTRA) doté du régime du monopole d'exploitation des quartiers centraux (YOBOUET-KOUAME, 1990) a développé un réseau de desserte relativement dense (Tab.IV).

Adjamé apparaît comme la commune la plus pourvue en offre de transport. Ainsi 38 lignes de la SOTRA sur les 55 que compte la Société de transports urbains desservent l'ensemble de la commune; ce sont près de 500 autobus qui, de jour comme de nuit, parcourent le tissu urbain communal; cependant, les taux de concentration et de fréquentation des lignes, inégaux, se calquent sur les indications offertes par la diversité et le statut inégal des pôles desservis.

Adjamé arrive ainsi en tête des communes avec 69,1 % des lignes du réseau. Le Plateau vient en seconde position avec 56,4 %, suivi de Treichville (38, 2 %).

Tab.IV. - Indicateurs du réseau de desserte de la SOTRA: la place de la commune de Treichville

COMMUNE	SUPERFICIES		LIGNES			
	Ha	%	Nombre	%	Ha/Ligne	Rang
Plateau	315	1,97	31	56,36	10,2	1er
Adjamé	745	4,66	38	69,1	19,6	2è
Treichville	770	4,82	27	49,1	28,5	3è
Marcory	1125	7,04	21	38,18	53,6	4è
Koumassi	870	5,45	12	21,82	72,5	5è
Port Bouet	1 750	10,96	15	27,27	116,7	7è
Attécoubé	685	4,29	9	16,36	76	6è
Yopougon	3335	20,88	15	27,27	222	8è
Cocody	3 695	23,14	10	18,18	369,5	10è
Abobo	2 680	16,78	9	16,36	297,7	9è
Total	15 970	100	55	100	290,4	

Sources: nos enquêtes

Les densités d'implantation des réseaux sont, par ordre de grandeur, plus élevées au Plateau (10,2 hectares / ligne), à Adjamé (19,6 hectares / ligne) et à Treichville (28,5 ha / ligne) qu'elles ne le sont dans les communes périphériques.

D'une façon générale, on peut observer des rapports étroits entre la logique d'organisation et de fonctionnement du réseau des lignes et la dimension géographique des espaces des communes (CLAVAL, 1981). Les espaces centraux sont en effet plus resserrés avec une plus forte densité des réseaux.

Les communes de Cocody, Abobo et Yopougon situées à la "périphérie" géographique, ont des ratios (ha/ligne) les plus faibles aussi bien en valeur relative qu'en valeur absolue. Il est vrai que ce sont les communes d'extension de la ville, où les lotissements urbains se réalisent. Les opérations immobilières s'y développent en surface et de façon très discontinue. Ainsi on observe un décalage entre le peuplement des habitations et l'implantation des lignes d'autobus, liée au souci de rentabilité minimum.

L'intervention des taxis communaux dans le fonctionnement de l'espace urbain à Adjamé (Tab.V et fig 2).

Les taxis communaux jouent à Adjamé, un rôle d'appoint nécessaire pour une catégorie d'usagers; ils apportent une variété fort appréciée dans les modes de prise en charge des besoins de mobilité d'une catégorie de la population. Au regard de la taille des "gbakas" et des autobus de la SOTRA; (75.000 places pour la SOTRA et 150.000 places "gbakas") et du poids qu'ils exercent dans la configuration des réseaux dans l'espace (flux, rythme, émergence ou affaiblissement de certains espaces), les taxis communaux (219 véhicules, 840 places assises) misent sur d'autres types d'avantages pour assurer un fonctionnement normal et organiser l'espace à leur avantage. Pour y aboutir, ils s'appuient sur un mode de fonctionnement articulé dans l'espace sur deux échelles de parcours.

Sur les 219 véhicules recensés sur l'ensemble du réseau, 149 véhicules, soit 68,04% sont affectés à la desserte intercommunale. Les quatre lignes intercommunales qui les animent observent une orientation Est-Ouest très marquée:

- la ligne Adjamé-mosquée-Attécoubé vient en première position avec une concentration de 75 véhicules, soit 50,30% du parc destiné aux lignes intercommunales.
- la ligne Adjamé-Gare routière-Cocody II Plateaux, avec 50 véhicules, soit 33,5% du parc de véhicules, vient en seconde position;
- la ligne Adjamé-Gare routière-Cocody-INADES, avec 14 véhicules, soit 9,4% du parc, arrive en troisième position;
- la marche se ferme avec la ligne Adjamé-Grand-Marché-Cocody-INADES comptabilisant 10 véhicules dans son parc, soit 6,7%.

Au total, les taxis communaux, de création relativement récente, n'ont pas apporté de bouleversements significatifs dans la géographie des transports dans la commune d'Adjamé. Ils ont tenté de s'adapter à la configuration spatiale des quartiers de la commune en tirant avantage des pôles d'attraction urbains, générateurs des flux de

transport. Cette logique de comportement a été observée, avec quelques nuances, dans les autres types de transport, d'où l'émergence des conflits larvés ou ouverts.

TAB.V. - Fonctionnement des lignes de "Woro-Woro" et niveau de trafic

Origine /destination	N. moyen		Trafic moyen		Flux moyen		Flux total	
unités	véhicules		voyages. véhicule ⁻¹ .jour ⁻¹		voyageurs. véh ⁻¹ .j ⁻¹		voyageurs.jour ⁻¹	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Williamsville	35	50	34	49	136	49	4 760	49
Cinéma Liberté		16		17		17		17
Williamsville	35	15	36	51	144	51	5 040	51
Eglise St-Michel		16		18		18		18

Lignes intracommunales 70 100 35 100 140 100 9 800 34

Adjamé-mosquée	75	50	30	22	120	23	9 000	48
Attécoubé		34		15		15		32
Adjamé-gare routière	14	9	36	37	128	24	1 792	10
Cocody-Inadès		6		18		16		6
Adjamé-gare routière	50	34	32	24	128	24	6 400	34
Cocody II plateau		23		16		16		23
Adjamé-grand marché	10	7	38	3	150	29	1 500	8
Cocody-Inadès		5		18		19		5

Lignes intercommunales 149 100 34 100 132 100 18 692 66

Total général	219		35		137		28 492	100
Moyenne générale	36,5		34,3		134,3			

PROBLEMES POSES A L'AMENAGEMENT

LES VOIES DE CIRCULATION A L'EPREUVE DE L'APPARITION DES "WORO-WORO"

Traditionnellement, le réseau de voirie à Adjamé, toutes classes confondues, est l'un des plus saturés de l'espace abidjanais; l'étroitesse des rues en damiers, vétustes qui plus est, la configuration étirée de l'espace, son exigüité, sa centralité et sa situation de commune-carrefour entre la partie Nord et le Sud de la capitale, auxquels s'ajoute une forte densité humaine, la plus élevée de l'espace abidjanais, concourent à asseoir cette réalité.

L'apparition des taxis communaux, ces dernières années, a contribué à amplifier ce phénomène, non du fait de leur nombre, mais à cause de leur mode de gestion informelle, caractérisé par une prise de liberté affirmée par rapport à un code de bonne conduite interne et externe; ainsi, au plan interne, alors que la règle est de s'en tenir aux têtes de pont des stations, beaucoup de taxis communaux optent pour la maraude; cette pratique a des inconvénients: surcharge de la voirie, arrêts intempestifs sur la chaussée, concurrence déloyale sur les espaces- arrêts réservés à la SOTRA, risques d'accrochages et d'accidents. Sur le plan externe, on observe le long de quelques axes déjà saturés, une multiplication, voire un étirement des espaces d'exploitation des taxis communaux (têtes de pont, arrêts intermédiaires et /ou terminaux) se faisant et se défaisant au gré d'initiatives désordonnées de groupements corporatistes uniquement mus par des intérêts de clientèle.

Dans ce contexte, les questions relatives à la gestion d'un environnement géographique et social sain sont reléguées au second plan. Ceci aboutit parfois à des contradictions d'intérêt et à des conflits

LES CONFLITS DANS L'ESPACE AVEC LES AUTRES ACTEURS

Les conflits dit-on, sont nécessaires à une bonne régulation sociale; ceux des conflits qui naissent dans l'espace d'Adjamé, de la présence des taxis communaux sont, pour schématiser, de deux ordres de nature.

A un premier niveau, ces conflits, sont d'ordre institutionnel, réglementaire et légal; ils opposent d'une part l'intérêt corporatiste et le clientélisme des collectivités décentralisées, la nécessité collective exprimée par la demande et de l'autre, l'ordre et l'autorité, la force du droit et les excès de la pratique sur le terrain. Les acteurs de cette confrontation sont dans un camp, les propriétaires et gestionnaires au quotidien des taxis communaux, l'administration municipale d'Adjamé et une partie de plus en plus importante des usagers, de l'opinion publique et de l'électorat des maires; dans l'autre camp, on retrouve la ville d'Abidjan et la SOTRA.

Au niveau institutionnel, le conflit naît de ce que la ville d'Abidjan se reconnaît la compétence exclusive en matière d'organisation des transports urbains à Abidjan. Or les taxis communaux sont de fait gérés par la Mairie d'Adjamé qui accordent les

autorisations d'exploitation des lignes et perçoit des droits et taxes; ce contexte est exploité par la SOTRA dont la Police opère des descentes sur certaines lignes pour en interdire l'exploitation au motif qu'elle en a le monopole.

A un second niveau, celui de l'espace proprement dit, les conflits entre les taxis communaux, les "gbakas" et les autobus de la SOTRA sont quasi quotidiens; aujourd'hui les espaces d'exploitation de chacun des moyens de transport ont fini par se superposer. La compétition pour attirer la clientèle n'est plus seulement liée aux caractéristiques propres de chaque moyen de transport, mais aussi à des facteurs tels la disponibilité des véhicules, la capacité effective de l'offre de transport; ceci est particulièrement vrai aux heures de pointe du matin et du soir.

Ce qui est en cause est d'ordre géographique; l'exiguïté et la densité de cet espace-carrefour conduisent au chevauchement spatial des têtes de pont des taxis communaux, des gares, des arrêts d'autobus de la SOTRA. La compétition pour l'accès et le contrôle d'une concentration de pôles d'attraction urbains générateurs de la demande de transport sont à l'origine des conflits spatiaux.

TAB.VI. - Concentration des pôles d'attraction urbains d'articulation de l'offre et de la demande de transport à Adjamé: taxis communaux et SOTRA

NŒUDS URBAINS	LIGNES SOTRA		VEHICULES "Woro-woro"	
	Nombre	%	Nombre	%
220 Logements -Liberté	10	26,3	17	7,8
Gare Nord SOTRA	17	44,7		
Gendarmerie Agban	3	7,9		
Cité policière-commissariat Central	7	18,4		
Institut de Santé Publique, Mairie, Grand Marché, Mosquée, Commissariat de police	17	44,7	74	33,8
SITARAIL	7	18,4		
Saint Michel	5	13,2	17	7,8
Établissements Williamsville	4	10,5	35	16,0
Sanctuaire Marial	1	2,6		
TOTAL	37/38	67,3/100	143/219	53/100

Sources: Nos enquêtes

Pour assurer le bon niveau de fonctionnement de la machine urbaine, des équipements et des services structurent l'espace urbain (CLAVAL, 1981). Ils forment, sous le jeu des forces de concentration, des économies d'échelle et des économies externes et deviennent ainsi des nœuds urbains attractifs (PERROUX, 1964).

L'observation du tableau VI laisse apparaître des situations d'inégalité dans le statut des nœuds urbains identifiés. Ces inégalités se mesurent par le niveau d'intimité observé entre la nature et le niveau des pôles urbains communaux et le niveau de concentration des nœuds de transports par où s'articulent l'offre et la demande de transport (MERENNE, 1995). Parmi les facteurs-clés de cette intimité, il semble qu'il faille privilégier des paramètres liés au taux de fréquence et d'usage, le statut (local,

intra-communal ou inter-communal), le niveau de concentration géographique des infrastructures sollicitées.

La SOTRA a su calquer son réseau de têtes de pont et de lignes de desserte sur les indications fournies par le réseau des nœuds communaux attractifs (les grands équipements, les services, les activités). Ainsi, 37 lignes sur les 38 lignes de la SOTRA à Adjamé desservent ces 9 pôles de convergence des populations.

La logique qui guide l'implantation des têtes de pont et, incidemment, les lignes des taxis communaux, est identique à celle observée à la SOTRA. A l'exception majeure de la Gare Nord où la SOTRA concentre exclusivement et très autoritairement 44,7 % de l'ensemble de ses lignes avec interdiction ferme faite aux taxis communaux d'y jamais accéder, les autres nœuds urbains significatifs sont conjointement investis.

De même que la SOTRA, les taxis communaux exploitent à fond les avantages de la concentration géographique des nœuds urbains. Ainsi, le complexe de nœuds composé d'une demi-douzaine d'équipements concentre-t-il le nombre maximum de véhicules sur les têtes de lignes du réseau des taxis communaux.

Pour tenir compte de leur taille et la capacité réelle de l'offre, les nœuds des taxis communaux se confondent avec quatre nœuds urbains identifiés sur le territoire de la commune d'Adjamé, lesquels commandent aussi les facteurs de localisation du réseau de la SOTRA. Voici comment les facteurs géographiques et les contradictions d'intérêts conduisent à l'expression des conflits.

LA CORRECTION ET LA POURSUITE DES AMÉNAGEMENTS DOIVENT TENIR COMPTE DE CETTE NOUVELLE ACTIVITÉ ISSUE DES NOUVELLES RÉALITÉS SOCIALES

Les processus spatiaux comme les phénomènes sociaux sont des réalités en devenir. Ils se marquent d'un cachet de perfectibilité qui appelle des développements et des corrections nécessaires tout au long de leur fonctionnement. L'espace de la commune d'Adjamé n'est pas en reste. Depuis 5 années, il est confronté à l'irruption par effraction des taxis communaux sur son espace. Ce défi est complexe: il n'a pas été inspiré par la Mairie, mais conçu par des initiatives privées. De ce fait, il est toléré, car il répond aux besoins exprimés par une catégorie de la population; le problème, c'est que son existence-même et son fonctionnement sont aux marges de la loi; dans ces conditions, quelles attitudes adopter?

La précarité de l'environnement, des aménagements physiques et des conditions d'exercice des taxis communaux trouve une part d'explication dans le statut légal de ce moyen de transport. Aussi, le premier aménagement à opérer vise-t-il sa reconnaissance comme une composante à part entière des transports urbains à Abidjan. A partir de là, un certain nombre de mesures sont susceptibles d'améliorer le rendement interne et externe du système.

La formation et l'information des acteurs est un des volets importants de cette démarche. C'est elle qui fait des acteurs du système de transport, des gestionnaires avertis de l'espace, du temps et de l'entreprise, soucieux de construire un environnement géographique et humain gratifiant pour eux et pour la collectivité.

L'amélioration des infrastructures de communication et des équipements de transport devra retenir l'attention de la collectivité (Mairie) et des promoteurs privés désireux d'étendre et de moderniser le réseau des taxis communaux; la demande de transport est importante et elle ira en s'accroissant avec l'amélioration de l'environnement et des conditions de l'offre. Les taxis communaux se situent dans un créneau porteur combinant les avantages des taxis horométriques (confort) et l'accessibilité financière des moyens de transport de grande capacité (SOTRA, "gbakas").

CONCLUSION

Par sa position centrale, près du Centre des Affaires, le Plateau, par sa relative autonomie due au rôle des services, des équipements et des commerces, par l'exiguïté de l'espace, Adjamé, vieux tissu densifié (D.C.G.T.X., 1986) semblait se suffire quant aux transports urbains conventionnels et des "gbakas".

Le début des années 1990 a vu la mise en œuvre des taxis communaux ou "woro-woro". Ils sont apparus pour diversifier les moyens de transports. Les contraintes et les atouts identifiées dans le fonctionnement des taxis communaux plaident pour une amélioration sensible de ce système de transport afin qu'il devienne véritablement le complément des autres moyens de transports pré-existants.

Nous avons essayé de montrer que le développement des taxis communaux à Adjamé ne traduit pas nécessairement des besoins intrinsèques mais aussi une demande des populations extérieures à la commune, en provenance de Cocody et d'Attécoubé.

Pour assurer celle-ci, une double relation s'est établie, s'articulant sur la trame suivante:

- un réseau de lignes interne aux limites strictes d'Adjamé, de direction sud – nord, axé sur le quartier de Williamsville;
- un ensemble de lignes extra-communales, d'orientation est-ouest, organisées en direction des communes de Cocody et d'Attécoubé.

Les schémas de liaisons observant des logiques de fonctionnement à la fois spatiales, démographiques et économiques:

- les têtes de lignes du réseau des taxis communaux sont sensibles aux nœuds urbains qui commandent le système de relations;
- cependant, pour tenir compte des situations acquises ou propres au secteur des transports collectifs présents sur le terrain, (autobus, "gbakas"),
- les taxis communaux jouent sur les avantages conférés par leurs caractéristiques propres.

Au total, les taxis communaux apportent une variété dans la fonction de transport sur l'espace communal d'Adjamé.(G. BONFILS,1992). Cette présence reste un appoint aux moyens de transport existant.

L'organisation de l'espace urbain, le statut important des nœuds autour desquels la machine urbaine s'ordonne, les lignes de force qui structurent le territoire communal, rappellent que, à côté des transports conventionnels (SOTRA) et des "gbakas", les transports communaux ou "woro-woro" ont un rôle à jouer dans l'environnement des transports collectifs à Adjamé. Il reste à réglementer tout ce potentiel spatial, humain et économique au mieux des intérêts de tous pour que les facteurs de conflits se réduisent et pour que triomphe un espace d'ordre, d'harmonie et de complémentarité.

BIBLIOGRAPHIE

- ACTES DE CODATU III. Urban transport in developing countries constraints & potential.
- ACTES DE CODATU V., 1990. Transport urbain dans les pays en développement. Sao Paulo, Brésil.
- AKA KOUADIO, A., 1988. L'organisation des transports collectifs à Abidjan (Côte d'Ivoire). Thèse de Doctorat de l'Université de Paris X Nanterre, 341p.
- ALOKO-N'GUESSAN, J., 1997. Essai d'analyse des facteurs d'émergence des taxis-ville ou "woro-woro" à Abidjan-Cocody .Revue Africaines, *Revue du Cercle d'Etudes Africaines*, 4, 10-20 septembre.
- ALOKO-N'GUESSAN, J., 1996 Abidjan-Cocody et les taxis communaux: logiques de fonctionnement des réseaux; (inédit) 31 p. Université d'Abidjan.
- CLAVAL, P., 1981. *La logique des villes*, LITEC, 633 p.
- CLAVAL, P., 1980. *Eléments de géographie humaine*, LITEC, 1980, 304 pages.
- D.C.G.T.x. 1989. Cartes des modes d'occupation des Sols. échelle 1/25000, Abidjan.
- GODARD, X., 1992. L'organisation des transports urbains: les acteurs, les méthodes. In: Actes du SITRASS, LET-INRETS. 232 p.
- GODARD, X. & TEURNIER, P. 1972. *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Editions Carthala.
- MERENNE, E., 1991. Géographie des transports. Nathan, 199 p.

