



SEPTEMBRE 2022



CHANGEMENT ORGANISATIONNEL ET SOCIAL AU SEIN DU TRANSPORT ABIDJANAIS

ENQUETE EXPLORATOIRE D'UN SYSTEME DE TRANSPORT COMPLEXE

LEO FOURCADE
MASTER PEPS

Politiques Environnementales & Pratiques Sociales

Remerciements

Je tiens à remercier toute l'équipe APIMAMA pour m'avoir fait confiance et m'avoir donné la chance de visiter un si beau pays qu'est la Côte d'Ivoire.

Merci à **Sylvia Becerra**, ma tutrice de stage, pour son temps, ses conseils et son engagement dans la transdisciplinarité des sciences quelles qu'elles soient afin de donner un autre regard sur notre réalité.

Merci à **Alain Bonnassieux**, pour sa sagesse, ses connaissances et ses réflexions qui ont très largement enrichi les miennes. Merci de m'avoir accompagné durant près d'un mois en Côte d'Ivoire et de m'avoir fait découvrir une grande partie des secrets de ce pays magnifique.

Merci à **Cathy Liousse**, pour l'opportunité qui m'a été donnée de faire ce stage.

Merci à **Marine Scandella** et **Mathilda Jossinet**, pour leur bonne humeur, leurs encouragements et cette balade en forêt.

Merci à **Véronique Yoboué**, pour l'accueil en Côte d'Ivoire.

Merci à **Boris**, pour sa gentillesse, sa disponibilité et les sandales artisanales.

Merci aux **personnes enquêtées**, qui ont pris le temps de répondre à mes questions.

Enfin, merci à **Geoffrey Carrère**, mon professeur référent, pour sa gentillesse, son temps, sa disponibilité et ses encouragements quand je pensais me tromper. Merci d'avoir pris le temps pendant vos vacances pour me voir, et merci encore de me soutenir.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Remerciements | |
| Table des matières | |
| Table des illustrations..... | |
| Figures | |
| Tableaux | |
| Vocabulaire et sigles | |
| Introduction | 1 |
| La pollution de l'air : un danger pour la santé | 1 |
| Contribution du secteur des transports | 2 |
| Le projet APIMAMA | 3 |
| Etude sociologique, sociotechnique et systémique | 4 |
| 1. Contexte et problématique..... | 6 |
| 1.1 Contextes géographique, économique, historique et social en Côte d'Ivoire et à Abidjan | 6 |
| 1.1.1 La Côte d'Ivoire : une histoire tourmentée | 6 |
| 1.1.2 Le district d'Abidjan, une mégapole africaine d'influence | 8 |
| 1.2 Emissions de polluants et système de transport..... | 9 |
| 1.2.1 Les sources de pollution à Abidjan | 9 |
| 1.2.2 Un système de transport populaire et artisanal..... | 10 |
| 1.3 Identification des enjeux autour du système de transport abidjanais | 14 |
| 1.3.1 Problèmes structurels et infrastructurels | 15 |
| 1.3.2 Problèmes organisationnels et de gestion..... | 16 |
| 1.4 Problématisation et cadre conceptuel | 17 |
| 2. Questions environnementales, méthodologie et enquêtes..... | 20 |
| 2.1 Questions environnementales en Côte d'Ivoire..... | 20 |
| 2.1.1 Lois, Décrets et Engagements | 20 |
| 2.1.2 Les acteurs du système de transport | 23 |
| 2.2 Méthodologie..... | 28 |
| 2.2.1 Choix des enquêté·es..... | 28 |
| 2.2.2 Méthode de collecte de données..... | 30 |
| 2.2.3 Traitement des données | 31 |
| 2.3 Enquête, terrain et point de vue réflexif du sociologue sur l'enquête | 31 |
| 2.3.1 La courte durée de l'enquête | 31 |
| 2.3.2 La difficulté d'accès aux acteurs gouvernementaux et institutionnels..... | 32 |
| 2.3.3 Caractéristiques socio-démographiques de l'enquêteur | 32 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.3.4 | Compréhension et approximations..... | 32 |
| 3. | Résultats de l'enquête..... | 33 |
| 3.1 | Aspects législatifs..... | 33 |
| 3.1.1 | Réglementation routière et formation..... | 33 |
| 3.1.2 | Corruption des agents de police..... | 35 |
| 3.2 | Aspects organisationnels et politiques..... | 38 |
| 3.2.1 | Concentration des activités dans un hyper pôle..... | 38 |
| 3.2.2 | Fausse décentralisation de l'Etat..... | 39 |
| 3.2.3 | Gare routières et syndicats, des acteurs qui freinent le développement..... | 40 |
| 3.3 | Dynamisation du système de transport par l'émergence de nouveaux modes..... | 42 |
| 3.3.1 | Organisation, logistique et clientèle..... | 42 |
| 3.3.2 | Charges obligatoires et rare accès à la propriété..... | 44 |
| 3.3.3 | Litiges et politiques publiques..... | 45 |
| 3.3.4 | Evolution des pratiques des taxis compteurs..... | 46 |
| 4. | Chapitre 4 : Futurs projets de mobilité, AMUGA et préconisations..... | 47 |
| 4.1 | L'AMUGA..... | 47 |
| 4.1.1 | Raisons d'être de l'organisme..... | 47 |
| 4.1.2 | Outils et moyens pour le changement..... | 48 |
| 4.1.3 | Objectif de restructuration du réseau..... | 48 |
| 4.2 | Principaux enjeux actuels..... | 50 |
| 4.2.1 | Mise en place de la concertation..... | 50 |
| 4.2.2 | Développement du transport lagunaire et des modes alternatifs..... | 50 |
| 4.2.3 | Vision écologique..... | 51 |
| 4.2.4 | Partage de données et ruissellement des informations..... | 51 |
| 4.3 | Projets de mobilité en cours..... | 53 |
| 4.3.1 | Le BRT, un couloir rapide de bus..... | 53 |
| 4.3.2 | Un métro à Abidjan ?..... | 53 |
| 4.4 | Remarques et préconisations pour le projet APIMAMA..... | 56 |
| 4.4.1 | Prendre en compte l'ensemble des acteurs existants..... | 56 |
| 4.4.2 | Travailler en collaboration avec l'AMUGA..... | 56 |
| 4.4.3 | Maintenir des objectifs à la hauteur des enjeux..... | 57 |
| | Conclusion..... | 58 |
| | Bibliographie..... | |
| | Articles universitaires..... | |
| | Sites internet..... | |
| | Ressources officielles du gouvernement..... | |
| | Informations en ligne..... | |

Annexes.....

ANNEXE n°1 : Route de Grand Bassam.....

ANNEXE n°2 : Route d'Adjamé.....

ANNEXE n°3 : Construction du pont entre Plateau et Cocody.....

ANNEXE n°4 :Construction du pont entre Plateau et Cocody, côté Cocody.....

ANNEXE n°5 :Voiture transportant de l'igname et émettant un gros nuage de fumée.....

ANNEXE n°6 : SUV devant le péage du pont Félix Houphouët-Boigny.....

ANNEXE n°7 : Route bitumée, Yopougon.....

Table des illustrations

Figures

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Carte de la Côte d'Ivoire | 6 |
| Figure 2 : Carte du district d'Abidjan, 2007 | 8 |
| Figure 3 : Taxi compteur d'Abidjan - 12 mai 2022 (Photo de Marine Candela)..... | 10 |
| Figure 4 : Taxi communal de la commune de Cocody - 28 avril 2022 (photo de Mathilda Jossinet)..... | 11 |
| Figure 5 : Gbaka d'Abidjan - 23 février 2020 (Photo de Pierrekonan)..... | 11 |
| Figure 6 : Une pinasse à Abidjan - 6 mars 2020 (photo de Yves CG.)..... | 13 |
| Figure 7 : Bateau-bus de la compagnie SOTRA - 10 octobre 2009 (photo de Hussein Abdallah) | 13 |
| Figure 8 : Chronologie du projet de métro (Source : site gouvernemental du métro) | 54 |
| Figure 9 : Tracé du métro d'Abidjan (Source : site gouvernemental du métro) | 55 |

Tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Mobilités en chiffres - Parts Modales en 2020 (site AMUGA) | 12 |
| Tableau 2 : Les acteurs du système de transport ivoirien et leurs fonctions | 23 |
| Tableau 3 : Les principaux acteurs institutionnels du système de transport ivoirien et abidjanais | 28 |
| Tableau 4 : Les acteurs complémentaires du système de transport ivoirien et abidjanais | 29 |
| Tableau 5 : Les documents et charges liées à la mise en circulation d'un véhicule gbaka en 2007 (Source : Enquête réalisée par Tiémoko Doumbia en 2007)..... | 37 |

Vocabulaire et sigles

OMS : Organisation Mondiale de la Santé.

SICTA : Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile

APIMAMA : *Air Pollution Mitigation Actions for Megacities in Africa* (Actions d'atténuation de la pollution atmosphérique pour les mégapoles en Afrique).

ANR : Agence Nationale de la Recherche.

BRT : *Bus Rapid Transit* (Couloir Rapide de Bus).

VTC : Véhicule de Transport avec Chauffeur.

Wharf : Appontement perpendiculaire à la rive auquel les navires accostent d'un côté ou de l'autre (Larousse)

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat.

DAA : District Autonome d'Abidjan.

OCDE : Organisation de Coopération et Développement Économique.

DACCIWA : *Dynamics-Aerosol-Chemistry-Cloud Interactions in West Africa* (Interactions Dynamiques-Aérosols-Chimie-Nuages en Afrique de l'Ouest)

Transporteurs artisanaux : Conducteurs de Gbakas, Woro-woro, taxis compteurs.

SOTRA : Société des Transports Abidjanais.

PPP : Partenariat Public-Privé.

Gbakas : minicars de 18 à 20 places.

Woro-woros : taxis communaux ou collectifs.

AMUGA : Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan.

STL : Société de Transport Lagunaire.

CITRANS : Compagnie Ivoirienne de Transport lagunaire.

SIR : Société Ivoirienne de Raffinage.

PMUA : Projet de Mobilité Urbaine du grand Abidjan.

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes.

ARTI : Agence de Régulation du Transport Intérieur.

FDTR : Fonds de Développement du Transport Routier.

FER : Fonds d'Entretien Routier.

BNETD : Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement.

CSCI : Convention de la Société Civile Ivoirienne.

HCPTR : Haut Conseil du Patronat des entreprises de Transport Routier.

DGDDL : Direction générale de la Décentralisation et du Développement Local.

AAI : Administrative Indépendante.

ARTI : Autorité de Régulation du Transport Intérieur.

AGETU : AGENCE des Transports Urbains.

SDUGA : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan.

SDTUGA : Schéma Directeur des Transports Urbain du Grand Abidjan.

STAR : Société de Transport Abidjanais sur Rail.

PAR : Plan d'Action de Réinstallation.

GIE : Groupe d'Intérêt Economique

Introduction

La pollution de l'air : un danger pour la santé

D'après les différents rapports de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), plus de 9 personnes sur 10 respirent un air dont les taux de polluants dépassent les limites fixées par l'OMS. Pollution définie comme étant la contamination de l'environnement intérieur ou extérieur par tout agent chimique, physique ou biologique qui modifie les caractéristiques naturelles de l'atmosphère¹. Ses sources les plus courantes sont les appareils à combustion d'usage domestique, les véhicules à moteur, les installations industrielles et les brûlages de déchets et de forêts. Cette pollution atmosphérique est la cause de plusieurs maladies respiratoires et cardiovasculaires, et est responsable de 7 millions de décès prématurés par an. Chez l'enfant, elle entrave le développement des poumons, limite la fonction pulmonaire, provoque des infections respiratoires et aggrave l'asthme. Chez l'adulte, les cardiopathies ischémiques et les accidents vasculaires cérébraux sont les causes les plus courantes de décès prématuré attribuables à la pollution de l'air extérieur, et de nouvelles données montrent également que celle-ci peut aussi être à l'origine du diabète et de maladies neurodégénératives (OMS, 2021).

Avec les changements climatiques, la pollution de l'air est l'un des principaux dangers environnementaux pour la santé. "La pollution de l'air est une menace pour la santé dans tous les pays, mais elle frappe surtout les populations des pays à revenu faible ou intermédiaire." Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus, Directeur général de l'OMS. En effet, le continent africain est particulièrement touché par ce fléau et concentre dans ses mégapoles des taux importants de particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}). Ces particules, provenant principalement des activités humaines liées à la combustion de combustibles fossiles, sont une réelle menace pour la santé car elles sont capables de pénétrer profondément le système pulmonaire et la circulation sanguine. Sans régulation, les émissions de polluants provenant d'Afrique vont considérablement augmenter, et l'émission de carbone dit organique pourrait représenter 50% des émissions globales d'ici 2030 (C. Liousse et al, 2014).

¹ Définition sur le site français de l'OMS.

Contribution du secteur des transports

Le secteur du transport, avec environ 25%, représente une part très importante des émissions terrestres globales, se plaçant en deuxième position derrière le secteur de la production d'énergie. Il représente à lui seul près de 14 gigatonnes de CO₂ émises en 2016² et est responsable de la majorité des émissions de particules fines. Le nombre de véhicules individuels ne cesse de grimper et les pays du Sud, notamment les pays d'Afrique sub-saharienne, sont principalement touchés par ce phénomène. Véritable facteur de développement économique et social, le transport joue un rôle primordial dans l'accès à des services de santé et d'éducation mais aussi dans l'accès à l'emploi.

En Côte d'Ivoire et particulièrement à Abidjan, le système de transport, bien que peu efficace, reste une composante essentielle du paysage urbain, social et économique. Il permet près de 10 millions de déplacements journaliers (sans compter la marche) et est composé essentiellement de transporteurs artisanaux qui représentent environ 30.000 véhicules³. D'après la feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire, les émissions de polluants liées au transport routier (de marchandises ou d'usagers) ont triplé de 2005 à 2016. Elles pourraient atteindre 25% des émissions globales du pays d'ici 2030, plaçant le transport comme deuxième source d'émission du pays à égalité avec l'agriculture et après la production d'électricité. Ce phénomène peut s'expliquer par un fort taux de croissance du pays depuis 2012 ce qui a permis une importante croissance du taux de motorisation. Sur la période 2013-2016, le taux de croissance moyen annuel des immatriculations de véhicules importés a atteint 17,6 % (SICTA⁴, 2017).

Ces nombreuses statistiques soulignent l'importance et la nécessité pour Abidjan, mais aussi les autres mégapoles mondiales, d'accéder à un système de transport efficace, c'est-à-dire moins polluant et mieux organisé, accessible, équitable et rapide.

² Rapport de l'IEA (International Energy Agency) 2016.

³ TRANSPORT : La nécessaire émergence des transports durables en terre d'Eburnie", bilan Climate Change 2020.

⁴ Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile

Le projet APIMAMA

Le projet *APIMAMA* (*Air Pollution Mitigation Actions for Megacities in Africa, soit Actions d'Atténuation de la Pollution atmosphérique pour les Mégapoles en Afrique*) a pour objectif de contribuer à réduire les risques sanitaires liés à la pollution de l'air issue de toutes sources de combustion des villes africaines. L'évaluation de l'impact de la mise en place de stratégies d'atténuation des émissions de polluants et de changements de pratiques, d'organisation de l'espace urbain mais aussi d'action publique est primordiale. Ce projet se focalise sur les villes d'Afrique où la pollution de l'air, déjà très élevée, risque de croître démesurément par les effets combinés de la croissance démographique et des taux importants d'urbanisation dans cette région du monde. A ce titre, le projet *APIMAMA* propose une méthodologie et une stratégie appliquées à la ville d'Abidjan, capitale économique de Côte d'Ivoire, ville laboratoire, qui pourront être ensuite étendues à d'autres villes d'Afrique présentant des caractéristiques semblables. Ce projet combine questions de recherche et questions sociétales, questions environnementales et questions sociologiques, avec une approche multi-outils et multi-échelles.

S'inscrivant dans la démarche écosociosystémique et globale du projet *APIMAMA*, ce rapport vise à l'identification et l'analyse des leviers et contraintes de transformations de l'action publique influençant les émissions de polluants à Abidjan. Dans le projet global *ANR* (Agence Nationale de la Recherche), ce travail doit contribuer à formuler des scénarios de réduction d'émissions de polluants dans le système de transport. L'Etat ivoirien met en place depuis quelques années des mesures et décrets afin de limiter les émissions de polluants, la question est de savoir comment parvenir à ces objectifs, autrement dit l'effort à fournir dans chaque secteur, sur le plan politico-organisationnel, mais aussi pour articuler les actions dans une seule et même stratégie. En particulier l'analyse de l'instrumentation des différentes politiques actuelles de la ville pour le système de transport. Cela permettra de comprendre les leviers et contraintes qui peuvent influencer la mise en œuvre de la stratégie publique de réduction de la pollution de l'air.

Etude sociologique, sociotechnique et systémique

Afin de réaliser au mieux cette mission dans le temps imparti, plusieurs volets du système de transport ivoirien et abidjanais ont été étudiés :

- Un premier volet concerne les futurs projets de transports collectifs comme la ligne de métro Nord-Sud ou encore la ligne de *BRT (Bus Rapid Transit, soit Couloir Rapide de Bus)* Est-Ouest, pour lesquels des questions organisationnelles se posaient. Comment sont mis en œuvre ces projets et quelles sont les compétences qui peuvent être mobilisés ? Quels sont les modes de coordination entre acteurs publics et autres structures (opérateurs privés, organisations de la société civile) qui sont mis, ou pas, en place ? Quelles réglementations et les politiques publiques encadrent les projets mis en œuvre dans l'espace urbain et social d'Abidjan, et de quelle manière ?
- Un deuxième volet s'intéresse aux mesures et décrets créés en 2017 et portés sur le renouvellement du parc automobile ivoirien. En particulier, un premier décret limite l'âge d'importation des véhicules⁵ et un second limite la durée limite d'utilisation des véhicules⁶. La mise en place de ces mesures, il y a environ 5 ans, amène plusieurs questionnements. D'abord sur leur efficacité : y a-t-il eu des changements réels sur les émissions de polluants et sur le parc automobile, positifs ou négatifs ? Comment ces mesures ont été appliquées et ont-elles été respectées ? D'autres questions portent sur les projets et stratégies qu'elles ont pu faire apparaître.
- Le troisième et dernier volet concerne l'apparition d'un nouveau mode de transport : les *VTC (Véhicule de Transport avec Chauffeur)*. Profitant des codes implicites de l'emploi dans le système de transport abidjanais, plusieurs entreprises de *VTC* comme *Yango* et *Uber*, ont su se développer dans le paysage urbain d'Abidjan. L'apparition de ce nouveau mode de transport soulève des interrogations et notamment sur les changements qu'ils peuvent amener dans les autres solutions existantes, et plus particulièrement chez les taxis compteurs. Les *VTC* participent-ils à résoudre les problématiques environnementales et de

⁵ Décret n°2017-792 du 06 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en côte d'ivoire (mise en application le 01 Juillet 2018)

<https://amuga.ci/wp-content/uploads/2021/02/Decret-n%C2%B02017-792-du-06-decembre-2017-portant-limitation-de-lage-des-vehicules-doccasion-importes-en-Cote-dIvoire.pdf>

⁶ Décret n° 2017-793 du 7 Décembre 2017 portant fixation des durées d'exploitation des véhicules affectés au transport public ou privé de personnes ou de marchandise (mise en application le 01 Juillet 2018)

<https://amuga.ci/wp-content/uploads/2021/02/Decret-n%C2%B02017-793-du-06-decembre-2017-portant-fixation-des-durees-dexploitation-des-vehicules-affectes-au-transport-public-ou-prive-de-personnes-ou-de-marchandises.pdf>

mobilités d'Abidjan ? Le mode organisationnel de ces entreprises contribue-t-il au développement du système de transport à Abidjan ?

Ce rapport a pour but d'apporter un regard sociologique, sociotechnique et systémique aux problèmes d'émissions de polluants sur le continent africain et plus précisément à Abidjan. En identifiant les principaux leviers d'actions et acteurs du système de transport abidjanais, il permet une première approche et un premier regard sur une composante complexe et non moins importante de la ville d'Abidjan.

Trois chapitres structurent le présent rapport. Dans le premier chapitre sont exposés les contextes social, économique et environnemental de la Côte d'Ivoire et d'Abidjan ainsi que les caractéristiques du système de transport et les différents problèmes qui lui sont reliés. Le cadre théorique et les hypothèses de l'enquête seront aussi détaillés.

Le deuxième chapitre aborde la façon dont l'Etat de Côte d'Ivoire ainsi que le district d'Abidjan se saisissent des questions environnementales. Nous présenterons aussi la méthodologie de l'enquête et les difficultés rencontrées durant la période de terrain.

Enfin, le dernier chapitre porte sur les résultats de l'enquête sociologique réalisée. Il permettra de préciser les enjeux et problèmes identifiés par les enquêtés dans le système de transport, ainsi que leur rapport aux problématiques environnementales.

1. Contexte et problématique

Dans un premier temps sont présentés les contextes géographique, économique, historique et social de la Côte d'Ivoire et d'Abidjan, suivis des caractéristiques et contraintes du système de transport abidjanais. Enfin, la problématisation et le cadre conceptuel de cette enquête sont développés.

1.1 Contextes géographique, économique, historique et social en Côte d'Ivoire et à Abidjan

1.1.1 La Côte d'Ivoire : une histoire tourmentée

Située dans le golfe de Guinée, la Côte d'Ivoire est caractérisée par un climat subéquatorial, des températures élevées tout au long de l'année et deux saisons des pluies. Elle a basé son développement sur l'importation de ressources agricoles comme le cacao, le café et plus récemment, la banane⁷. Ancienne colonie française, la Côte d'Ivoire récupère son indépendance en août 1960 sous la présidence de Félix Houphouët-Boigny.

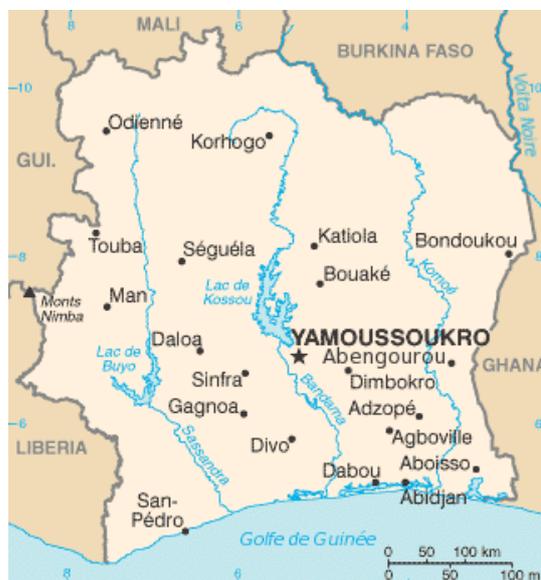


Figure 1 : Carte de la Côte d'Ivoire

Abidjan, la capitale économique, initialement capitale politique avant que de devenir Yamoussoukro en 1983, est le principal pôle d'activité et démographique du pays. . Initialement un village de pêcheurs, elle s'est construite autour de la lagune Ebrié, véritable ressource économique et alimentaire. L'expansion d'Abidjan est fortement liée à l'époque colonialiste durant laquelle les colons français s'installèrent et initient la construction d'un chemin de fer en 1906, de wharfs en 1927 et du canal de vridi en 1950 permettant de relier la lagune Ebrié et l'océan Atlantique. Abidjan est un important carrefour économique, ses ports la placent au centre des échanges avec les pays et villes à l'intérieur des terres comme Ouagadougou, capitale du Burkina-Faso, et Bamako, capitale du Mali. De grands axes commerciaux sont créés entre ces pays. La ville se développe grandement grâce à ses activités portuaires et se place comme

⁷ La Côte d'ivoire est le 4ème fournisseur de banane d'Europe (Cantrelle N. et Lescot T., 2020)

pôle d'activité principal en Côte d'Ivoire. Cette concentration d'activités provoque de grandes migrations vers Abidjan et un fort exode rurale à l'intérieur du pays. En 40 ans la population abidjanaise est passée de 500.000 habitant·es en 1970 à presque 6.000.000 aujourd'hui. Lors du recensement de 2014, environ 50% de la population totale de Côte d'Ivoire est urbaine et presque 40% de cette population est concentrée à Abidjan, soit ~4.500.000 habitant·es (RGPH, 2014). Ces chiffres ont grandement évolué et d'après certains acteurs et le RGPH⁸ préliminaire de 2021, la population d'Abidjan avoisinerait les 6.000.000 d'habitant·es lors de l'enquête. Cette croissance démographique couplée à la concentration d'activités commerciales, industrielles et portuaires, a favorisé une forte urbanisation et un étalement urbain très conséquent. L'arrêt en 1980 de la politique de logement contribua à une forte urbanisation anarchique, non contrôlée et ce dans toutes les directions (I. Kassi, 2007).

La Côte d'Ivoire a subi deux crises majeures depuis son indépendance. A la fin des années 70, une crise économique bouscule le pays et oblige les autorités à réduire les dépenses et les investissements dans le développement urbain, périurbain et infrastructurel du pays, et par conséquent de la ville d'Abidjan. Un deuxième effet de cette crise est la paupérisation des classes moyennes alors même que celle-ci continuait de fortement croître (J-F. Steck, ABIDJAN). L'économie ivoirienne n'offrant plus de quoi subsister, la population s'est concentrée sur une économie informelle. La seconde, qui découle directement de la première, est une crise politico-militaire dans les années 2000. Après la mort du président Houphouët-Boigny, le pays n'a pas trouvé de *leader* capable de poursuivre les projets initiés. Henri Konan Bédié, le successeur, réintroduit le concept d'ivoirité ce qui va avoir pour conséquences une véritable ségrégation entre les ethnies du Nord, majoritairement musulmanes, considérées comme n'étant pas véritablement ivoiriennes et les ethnies du Sud, majoritairement chrétiennes. Cette xénophobie est renforcée par la crise économique précédente durant laquelle la création d'emplois a été très affaiblie. Après les élections de 2000, Laurent Gbagbo prend le pouvoir et continue à soutenir le concept d'ivoirité. Lors de cette décennie, des affrontements entre plusieurs forces armées ont eu lieu, provoquant la mort de milliers de personnes. Le conflit opposant "Les rebelles" du Nord face aux "Loyalistes", armé du pouvoir en place, a pris fin en 2007. En 2010, des élections sont organisées et Alassane Ouattara, le président actuel, les gagne. Il se détache du concept d'ivoirité et entraîne le pays dans une stratégie très libérale de

⁸ Recensement Généraux de la Population et de l'Habitat fait en 2014.

développement. Depuis 2011, le PIB du pays a un taux de croissance d'en moyenne +7% par an⁹, sans compter la crise COVID 19.

1.1.2 Le district d'Abidjan, une mégapole africaine d'influence

La ville d'Abidjan a changé de statut plusieurs fois dans son histoire, passant, après Treichville et Grand-Bassam, de chef-lieu de la colonie française en 1934 à capitale de la Côte d'Ivoire jusqu'en 1983. Date à laquelle Yamoussoukro devient la capitale politique et administrative du pays après une décision de l'ancien président Félix Houphouët-Boigny. Malgré ce changement de statut, la ville d'Abidjan reste le cœur de l'économie ivoirienne regroupant près de 60% des industries du pays dans son site portuaire.¹⁰ A l'image de la Côte d'Ivoire, la ville connaît un développement économique impressionnant. Lieu d'échanges privilégié entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest, elle est le cœur des affaires entre l'Afrique occidentale et le monde entier.. Son port, qui sert de lieu de transit aux produits ivoiriens, et notamment au cacao et café, insuffle un dynamisme précieux à l'économie abidjanaise.

En 1980, la ville d'Abidjan est dotée du statut de communauté urbaine qui est composée de dix communes : Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouët, Treichville et Yopougon. En 2001, la loi n°2001-478 modifie le statut d'Abidjan et la ville devient donc un district. De plus, cette même loi lui adjoint trois sous-préfectures : Anyama, Bingerville et Songon.

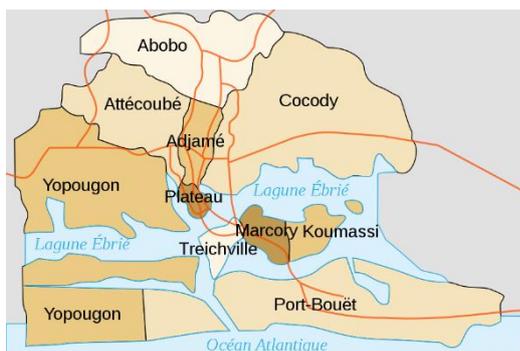


Figure 2 : Carte du district d'Abidjan, 2007

En 2014, après la loi n°2014-453, le statut d'Abidjan est encore une fois modifié pour devenir ce qu'il est aujourd'hui, le District Autonome d'Abidjan (DAA). Cette loi fait du district une entité territoriale dotée de la personnalité morale et d'une autonomie financière. Ces compétences sont d'établir et de faire appliquer plusieurs points comme notamment la protection de l'environnement et la planification de l'aménagement du territoire.

Placé sous la tutelle du Ministère chargé des Collectivités territoriales, il est géré par le Conseil et dirigé par le Gouverneur dans le Bureau du Conseil.

⁹ Données de la Banque Mondiale.

¹⁰ Site officiel du district autonome d'Abidjan.

Le Conseil est composé à un tiers de personnes représentatives des activités économiques, sociales, culturelles et scientifiques du District, de représentants d'associations de développement ainsi que de personnalités reconnues pour leur compétence. Ils sont nommés par décret pris en Conseil des Ministres. Les deux tiers restants sont désignés au sein des Conseils municipaux des communes composant le District.

Le Bureau du Conseil est dirigé par un Gouverneur nommé par décret par le président de la République et qui a un rang de Ministre. Ensuite le Bureau est composé de Vices-gouverneurs nommés, parmi les membres du Conseil, par décret en conseil des Ministres.

Le Conseil décide des domaines relevant de sa compétence et est consulté dans les projets de développement. Le rôle du District Autonome d'Abidjan est principalement celui de coordinateur et régulateur.

1.2 Emissions de polluants et système de transport

1.2.1 Les sources de pollution à Abidjan

Véritable fléau, les émissions de polluants et leurs conséquences sur les organismes en Afrique sont, d'après l'OCDE (Organisation de Coopération et Développement Économique), responsables de plus de morts prématurées que l'eau non potable ou la malnutrition infantile. Les données sur la pollution de l'air à Abidjan sont, comme dans beaucoup de pays africain, peu abondantes. Malgré cela, des dispositifs sont mis en place et des mesures sont prises afin d'essayer de réduire ces émissions. Même avec l'absence de données scientifiques denses, la pollution atmosphérique prend une place importante dans l'agenda politique. Signe que le problème s'intensifie et que la pollution est perçue comme dangereuse, chose qui ne l'était pas auparavant. Des études récentes sur les polluants en Côte d'Ivoire, et plus spécifiquement à Abidjan, identifient plusieurs sources principales. En effet, le programme DACCIWA¹¹ en 2016, a permis d'identifier et de hiérarchiser les différentes sources anthropiques de polluants :

- Les feux domestiques ainsi que les feux pour le travail artisanal comme le fumage de poisson, émettent une grande quantité de polluants. Bois et charbon sont peu contrôlés, les combustions sont souvent incomplètes et les individus, en fonction de leurs activités, doivent rester autour, maximisant ainsi l'inhalation des ces fumés et les problèmes sanitaires associés.

¹¹ *Dynamics-Aerosol-Chemistry-Cloud Interactions in West Africa* (Interactions Dynamiques-Aérosols-Chimie-Nuages en Afrique de l'Ouest)

- Le brûlage de déchets à ciel ouvert est lui aussi responsable d'une grande quantité de polluants. N'ayant pas un système de traitement de déchets efficace et cohérent avec la densité de population, la population abidjanaise brûle les déchets pour s'en débarrasser. Ces déchets sont constitués de différents plastiques, métaux, produits chimiques et matières organiques. Les fumées qui se dégagent de ces feux sont donc fortement chargées en PM2.5 et PM10 de nombreuses substances.
- Le trafic routier, comme dans beaucoup d'Etat dans le monde, est responsable d'importantes émissions de polluants. Le parc automobile ivoirien est très vétuste, grandissant et la moyenne d'âge des véhicules est supérieure à 20 ans. Les embouteillages interminables et incessants en favorisent les émissions.

1.2.2 Un système de transport populaire et artisanal

Le transport ivoirien et plus particulièrement le transport d'usagers, semblable à beaucoup de systèmes de transport ouest africains, est caractérisé par l'importante présence de transporteurs artisanaux privés ou/et informels ou/et populaires. Aujourd'hui encore, il est impossible de nommer avec précision ce type de transport. Irene Kassi (2007, p.18-20) illustre que "*l'informalité*" ne décrit pas bien ce type de transport à Abidjan, notant les multiples façons dont le secteur a toujours été soumis à l'autorisation municipale, à la fiscalité et à la régulation spatiale. Cependant cela reste flou et les autorisations sont parfois contournées. Dans ce rapport, ces acteurs du système du transport seront des transporteurs artisanaux privés.

Avant l'indépendance de la Côte d'Ivoire, les transports étaient assurés par des transporteurs non-conventionnel ou artisanaux utilisant des minicars d'une capacité de 20 places environ appelé "1000 kg Renault" sur des lignes fixes, des voitures particulières (taxis collectifs) d'une capacité de 5 à 6 places sur des lignes plus ou moins régulières et des taxis compteurs semblables aux taxis européens.



Figure 3 : Taxi compteur d'Abidjan - 12 mai 2022 (Photo de Marine Candela)



Figure 4 : Taxi communal de la commune de Cocody - 28 avril 2022 (photo de Mathilda Jossinet)

Peu après l'indépendance du pays, une stratégie de développement d'un système de transport en commun se met en place et la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) est officiellement créée en 1960, fruit d'un Partenariat Public-Privé (PPP). Les transports artisanaux -mis à part les taxis compteurs, ne répondant plus aux besoins de la ville moderne qu'Abidjan allait devenir, ont fortement été régulés dans le but d'être

supprimés. La régulation consistait à mettre ces modes de transport dans la clandestinité, en rejetant les minibus sur le transport interurbain et suburbain et cloisonner les taxis collectifs à l'intérieur des communes, avec une couleur de taxis différentes pour chaque commune (Lombard et Zouhoula Bi, 2008). De plus, l'obtention d'un certificat de transport et une assurance spécifique au transport de personne est demandé. Malgré ces dispositions, la crise économique n'a pas permis de développer la flotte de bus de la SOTRA comme l'avait prévu l'Etat. En parallèle, le taux de croissance démographique d'Abidjan ne cessé de croître, entraînant un fort étalement urbain et donc un agrandissement des espaces. Ces facteurs ont créé un important besoin de mobilité provenant de la population. Afin de répondre à des besoins grandissants auxquels les autorités ne répondaient pas, les réglementations en vigueur concernant les modes de transports populaires se sont assouplies avec la libéralisation et décentralisation des transports (Lombard et Zouhoula Bi, 2008).

La population répond donc elle-même, en partie, à ses besoins toujours croissants de mobilité à l'aide des minicars de 18 à 20 places appelés *gbakas*¹², des taxis communaux ou collectifs aussi appelés *woro-woros*, modes de transports auparavant rejetés. Ces différents types de véhicules sont issus de l'importation depuis l'Europe de véhicules déjà considérés comme obsolètes. Appelés "France Au



Figure 5 : Gbaka d'Abidjan - 23 février 2020 (Photo de Pierrekonan)

¹² Appelés ainsi de par leur vétusté.

Revoir", leur importation a été facilitée avec la libéralisation à l'importation des voitures de tourisme usagées, le 3 janvier 1996 (N'G. Hassy. et J. Kablan, 2010).

Le travail de transporteur fait office de métier refuge, lors des différentes crises et manques d'emplois, le domaine du transport artisanal capte et a capté les licenciés des industries et les jeunes en recherche d'emplois (Haeringer, 1988). Métier facile d'accès et d'autant plus facilité par des mesures facilitant l'acquisition de voitures d'occasion provenant d'Europe. En 2002, le nombre de *gbakas* était d'environ 3.000 véhicules pour 800.000 trajets par jour¹³.

| Mode / moyens de déplacements | Proportion par mode /jour | Nombre de déplacements /jour | Part modale déplacements motorisés | Part modale en transports publics | Part modale en transports en commun |
|-----------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Marche | 43,57% | 7 363 330 | | | |
| Taxis collectifs (Wōrō-wōrō) | 13,84% | 2 338 510 | 24,52% | 30,15% | 32,43% |
| Minibus (Gbaka) | 19,18% | 3 241 111 | 33,99% | 41,79% | 44,95% |
| Bus (SOTRA) | 7,55% | 1 276 090 | 13,38% | 16,45% | 17,70% |
| Transport par autocar | 1,36% | 229 606 | 2,41% | 2,96% | 3,18% |
| Bateaux-bus (SOTRA, STL, CITRANS) | 0,74% | 125 109 | 1,31% | 1,61% | 1,74% |
| Motos | 1,36% | 230 680 | 2,42% | | |
| Taxis compteurs | 3,23% | 545 752 | 5,72% | 7,04% | |
| Voiture particulière | 9,17% | 1 549 812 | 16,25% | | |
| TOTAL | 100% | 16 900 000 | 100% | 100% | 100% |

Tableau 1 : Mobilités en chiffres - Parts Modales en 2020 (site AMUGA)

¹³ Source STC et CERTU, janvier 2002.

En 2020, l'AMUGA (Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan) compte près de 3.200.000 trajets par jour¹⁴ et le nombre de *gbakas* serait estimé à 8.000 véhicules. Aujourd'hui, le transport artisanal, et particulièrement les *gbakas* et *woro-woros*, représentent une part majeure de la mobilité à Abidjan, notamment grâce à leur disponibilité -à contrario du système de transport en commun, leur flexibilité et leur coût pour les usager-es, qui est relativement faible. En plus de ces modes de transport, on retrouve ce qui est appelé taxi banalisé. Ces véhicules particuliers, individuels, sans certificat, transportent des usager-es sur tout le district d'Abidjan. Plus épars et illégaux, ces taxis entrent en concurrence directe avec les taxis compteurs et, contrairement à ces derniers, ne paient pas de taxes. Cependant, malgré ces différents points, le transport populaire n'arrive pas à répondre au besoin de mobilité toujours grandissant de la population.

Le système de transport abidjanais est aussi composé de transport lagunaire formel avec des bateau-bus, géré par trois entreprises : la SOTRA, STL (Société de Transport Lagunaire) et CITRANS (Compagnie Ivoirienne de Transport lagunaire), et est complétée par du transport dit "informel", fait par de petites embarcations, souvent précaires et peu sécurisées, appelées *Pinasses*.



Figure 6 : Une pinasse à Abidjan - 6 mars 2020 (photo de Yves CG.)



La première gare de bateau-bus est créée en 1980 sur la commune du Plateau par la SOTRA. Le transport lagunaire est peu développé, il représente environ 0,7%¹⁵ des trajets journalier fait à Abidjan, alors que la lagune relie 8 des 13 communes du district d'Abidjan.

Figure 7 : Bateau-bus de la compagnie SOTRA - 10 octobre 2009 (photo de Hussein Abdallah)

Avec près de 40% des trajets journalier, la marche est le premier mode de transport des abidjanais-es. Cependant ce mode de transport est plus imposé qu'un choix pour les

¹⁴ Tableau 1, AMUGA.

¹⁵ Tableau 1, AMUGA.

populations, en particulier les populations pauvres qui effectuent 60% de leurs déplacements à pied (Rapport de la Banque Mondiale, 2019). Cela s'explique par le coût du transport pour les ménages et notamment pour les ménages les plus précaires où ce coût représente environ 30% de leur revenus mensuel. La distance à parcourir pour accéder à l'emploi est parfois grande car les populations pauvres vivent le plus souvent dans la périphérie d'Abidjan, communes parfois éloignées des centres d'activités que sont le Plateau ou Marcory (Rapport de la Banque Mondiale, 2019). Les infrastructures piétonnes sont peu présentes à Abidjan et ont souvent d'autres usages comme le stationnement des véhicules ou utilisé comme étale pour la vente de diverses marchandises, de plus elles sont fortement dégradées.

On retrouve dans le système de transport abidjanais l'importante présence de véhicules individuels privés dans les trajets journaliers motorisés, qui est d'environ 16%. D'après la Feuille de route de la mobilité durable, ce taux pourrait grandement s'accroître atteignant 21% en 2025. En plus des voitures privées, Abidjan voit apparaître depuis quelques années le transport en moto et en taxi-tricycle, aussi appelé *saloni*. On retrouve ce mode de transport à la périphérie d'Abidjan à faible coût (environ 100 CFA) où ils offrent un service du dernier kilomètre reliant les grands axes aux quartiers populaires (J. Doherty, V. Bamba et I. Kassi, 2021).

1.3 Identification des enjeux autour du système de transport abidjanais

Des études et rapports, comme celui de la Banque Mondiale en 2019, mettent en lumière différents points qui peuvent expliquer les importants embouteillages et les fortes émissions de polluants à Abidjan. Nous présenterons dans un premier temps, les points concernant les problèmes structurels et infrastructurels du système de transport. Dans un deuxième temps, seront présentés, les points concernant les problèmes de gouvernance et les points sur les problèmes organisationnels.

1.3.1 Problèmes structurels et infrastructurels

Le système de transport abidjanais comprend les transporteurs publics et privés, tous les modes de transports et les infrastructures avec lesquels ils interagissent. Ce système comprend donc les voiries (routes, ponts, carrefours, échangeurs, etc.), les arrêts (bus, bateau-bus, gares routière, etc.) ou encore les feux de signalisation.

Différents rapports et études soulignent la vétusté ou l'inexistence des infrastructures routières. La densité des voies bitumées à Abidjan est faible. En 2015, la part des routes bitumées à Abidjan était de 0,35 mètre par habitant·es alors que la moyenne internationale des pays en développement est de 1 mètre (Rapport Banque Mondiale, 2019). En comparaison, l'Allemagne est à 8,1 mètre par habitant·es. Les voies bitumées sont inégalement et inéquitablement réparties dans la ville, les communes plus aisées comme Le Plateau ou Cocody en possèdent plus alors que des communes comme Yopougon (plus grande communes d'Abidjan et la plus peuplée) sont en fort déficit. Les voies principales sont aménagées et les voies secondaires ou parallèles sont délaissées ce qui favorise la massification des véhicules sur ces axes centraux.

L'état des routes bitumées est souvent très mauvais. Les conditions climatiques spécifiques de la Côte d'Ivoire telles que la forte humidité, les fortes chaleurs ainsi que les fortes pluies endommagent les voiries très rapidement. L'entretien représente un problème supplémentaire, car la planification et les ressources financières manquent. De plus, les routes parallèles et de contournement étant inexistantes ou pas aménagées, il est difficile de mettre en place des travaux de réaménagement sans créer d'importants embouteillages.¹⁶ La vétusté des voiries et leur inégale répartition joue un rôle important dans l'usure des véhicules. En plus des conditions climatiques et des poussières provenant du Sahara, les véhicules se voient fortement endommagés par les différents nids de poules et irrégularités des routes.

En plus des problèmes de voirie, Abidjan possède très peu de transport de masse. La SOTRA, responsable du transport en bus et bateau-bus des usager·es, ne parvient pas à assurer un service convenable et répondant aux besoins de la population. La flotte est trop peu importante, le faible nombre de lignes et les multiples embouteillages ne permettent pas aux bus de respecter les horaires. Malgré cela, les bus de la SOTRA restent très utilisés car sont peu coûteux et permettent l'accès à la mobilité.

¹⁶ Lors de l'enquête de terrain, l'axe Adjamé-Abobo était la cible de réaménagement. Il était impossible de contourner les travaux, créant un très grand embouteillage et cela toute la journée.

A contrario, les transporteurs artisanaux sont nombreux et répondent plus facilement aux besoins en mobilité de la population. Leur facilité d'accès et leur présence considérable sont leur force. Cependant, leur nombre est aussi un problème car les nuisances provoquées par le parc automobile abidjanais sont élevées. La moyenne d'âge des véhicules qui circulent est d'environ 20 ans et sont donc des véhicules très polluants, sans filtres à particules et dangereux. En Afrique, le taux de mortalité sur la route est très important, 27.5 morts pour 100.000 habitant-es. A Abidjan, ces accidents impliquent souvent des transporteurs artisanaux.

1.3.2 Problèmes organisationnels et de gestion

Chacuns des problèmes présentés ci-dessus jouent un rôle dans les fortes émissions de polluants ainsi que la difficulté de la population à se déplacer. Mais c'est surtout leur combinaison et des défaillances de gestion et d'organisation qui l'expliquent.

Le système de transport abidjanais regroupe une multitude d'organismes qu'ils soient privés, en partenariat public/privé ou publiques. Ils permettent la mise en place de projets ainsi que la gestion et l'organisation des différents domaines du système de transport. Principalement géré par le ministère des transports, un nombre important d'autres ministères interviennent en plus des collectivités locales qui s'occupent du stationnement, d'octroyer les licences de taxis, de la gestion des gares routières, de la maintenance des voiries et autres. Les textes régissant les transports posent parfois un problème d'inadaptation aux réalités actuelles. Les différentes compétences et textes de ces structures (collectivités territoriales, directions des transports, agence privés, etc) entrent parfois en conflits ou se chevauchent. Ces différents conflits entraînent un désordre opérationnel et organisationnel qui se traduit par une confusion des rôles, une mauvaise responsabilisation et un manque de coordination de la part des différentes structures. Dans sa thèse, Meite Youssouf¹⁷, souligne l'inefficacité des réglementations et un certain laxisme dans le cadre opérationnel qui accentue l'absence d'objectivité dans les décisions et la mise en place de projets. En effet, durant la présente enquête plusieurs enquêtés ont mis en lumière ces difficultés et cette inefficacité.

« Il y a beaucoup de confusion. Le gouverneur ne peut pas venir voir un maire et lui dire : pourquoi tu n'as pas fais ci ou fais ça, non. Il a son domaine de compétence, le maire a son domaine de compétence, mais souvent ces deux compétences s'entrechoquent. Par exemple, on dit que les boulevards sont gérés par le District. Donc l'axe qui va de l'Hôtel Ivoire jusqu'à

¹⁷ Youssouf Meite, « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) », Université de Strasbourg, 2014.

Angré, mais s' il y a un problème sur le boulevard, c'est le maire qu'on cherche. Alors qu'on dit que c'est géré par le district... Pourquoi on cherche le maire ? » **MC_01**

Le fait que ces différentes structures entrent en conflit amène une perte de responsabilité de celles-ci car elles se rejettent les responsabilités.

En plus de ces problèmes de conflit, les divers projets d'aménagement mis en place par les différentes entités (la création de ponts, de voies supplémentaires ou encore de nouveaux modes de transports) ne possèdent pas de "fil rouge", de guide commun afin que tous ces projets soient coordonnés. De ce fait, les projets mis en place par les agences étatiques ou privées ne communiquent que très peu et des conflits de compétences peuvent, là aussi, apparaître.

Ces deux points ci-dessus seront plus amplement abordés dans la suite de ce rapport car depuis 2020, une entité étatique nommée AMUGA (Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan) a été créée afin de répondre, entre autres, à ces deux problématiques.

1.4 Problématisation et cadre conceptuel

Divers écrits m'ont permis d'étoffer mon questionnement sur le fonctionnement du système de transport abidjanais. Dans cette partie seront présentés plusieurs de ces concepts et travaux ainsi que les interrogations en lien avec mon enquête.

Les travaux de Jérôme Lombard, de Irène Kassi-Djodjo ainsi que de Marie Richard Zouhoula Bi sur la place des transporteurs artisanaux dans les systèmes de transport ouest-africain et le rôle des gares routières dans le tissu urbain, ont mis en perspectives plusieurs points identifiés durant l'enquête. Les compétences des transporteurs artisanaux sont insuffisantes pour répondre à la demande des populations cependant, ces transporteurs sont la pierre angulaire de la mobilité. Avec un espace urbain en expansion continue, ils proposent et offrent un service que l'Etat ne peut pas fournir pour l'instant, ce qui crée de multiples conflits au sein de l'espace public de transport. Les lignes les plus rentables sont disputées par les transporteurs, les syndicats se battent pour le contrôle des gares routière, les collectivités territoriales, les agences étatiques et l'Etat central se renvoient les diverses responsabilités. Ces différents constats ont fait émerger plusieurs questions : Si les transporteurs artisanaux sont si importants et prennent une place presque centrale dans le système de transport, comment sont-ils considérés par les institutions et les agences étatiques chargées de la gestion du système de transport ? Comment sont-ils incorporés ou pas aux différents plans et schémas de mobilités urbaines ? Quelle est la place réelle des gares routière dans la mise en œuvre de projets de mobilité dans la ville

d'Abidjan et quel est le rôle des syndicats dans ces projets ? Quelle est la source du pouvoir décisionnel de ces syndicats ?

Ces questionnements font écho à l'organisation du système de transport et surtout, aujourd'hui, à sa réorganisation avec l'arrivée de futurs modes de transport (métro et BRT) ainsi que la mise en place de plans et projets de mobilité par l'AMUGA. L'Etat ivoirien avec ces agences étatiques vont créer un nouveau cadre de mobilité centré autour de gros projets de transport collectifs. Ces politiques et ces actions publiques amènent avec elles un changement organisationnel du système de transport et de ce fait un changement social qui touche la totalité des acteurs du système (agences, transporteurs, usagers, etc.). Les problèmes de mobilité sont depuis longtemps inscrits dans l'agenda politique ivoirien et des politiques publiques sont mises en place afin de résoudre ces problèmes. *« Elle représente donc la réponse de l'Etat à un changement de la réalité sociale qui se traduit par un état de fait jugé politiquement inacceptable. »*¹⁸

Cependant, les actions publiques mises en place restaient, jusqu'à aujourd'hui, moins réformatrices du système de transport (création de voiries, de ponts, de schémas de mobilité, d'agences étatiques, etc.). Les futurs projets de transport collectif (avec les plans de mobilités parallèles) ont comme objectifs de changer profondément l'organisation du système de transport ivoirien. *« Les gouvernants sont tenus d'inscrire leur action sous le signe du changement et de faire en permanence la démonstration de leur capacité d'action sur le réel par l'engagement de politiques nouvelles sous-tendues par l'impératif de « modernisation ».* »¹⁹ Jacques Chevallier nuance ce propos en soulignant le risque que cette politique se heurte à la mauvaise volonté des services qui vont l'appliquer ainsi qu'à des résistances sociales. Cette notion prend encore plus de sens dans les pays sub-sahariens et renvoie à la théorie de Jean-Pierre Olivier de Sardan sur les normes officielles et les normes pratiques. *« Le fonctionnement de toute action collective, de toute bureaucratie, et, au-delà, de toute organisation ou de toute profession ne peut jamais se réduire à la seule application des règles du jeu formelles et suppose toujours une part importante relevant de l'informel. »*²⁰ C'est l'écart entre ces "règles du jeu" formelles et informelles qui va être intéressant d'étudier dans le système de transport.

¹⁸ Knoepfel, Peter, Frédéric Varone, and Serge Terribilini. "Changement Social, Politiques Publiques et État Institutionnaliser Le Changement?" *Revue Européenne Des Sciences Sociales* 36, no. 110 (1998): 151–69.

¹⁹ Jacques Chevallier, « Politiques publiques et changement social », *Revue française d'administration publique* 115, n° 3 (2005): 383-90.

²⁰ Jean-Pierre Olivier de Sardan, « 3. Un concept exploratoire : les normes pratiques », in *La revanche des contextes, Hommes et sociétés* (Paris: Karthala, 2021), 109-62.

Le cadre donné par l'Etat, les institutions et les agences face à l'application réel et les modifications de ces règles par les acteurs. Par exemple, la conduite pour laquelle il existe un code de la route mais qui est remanié et adapté à la réalité par les conducteurs ou encore les pratiques corruptives qui illustrent parfaitement cet écart entre officiel et informel. Dans le cas de la mise en place d'un nouveau cadre via les futurs transports de masses, l'utilisation et l'organisation réelle sera différente de celle attendue. Il va y avoir des résistances et des interprétations différentes par les acteurs cependant les projets sont si imposants que le changement social risque d'être très important. Toutefois, ces affirmations n'ont pas encore de réponses, ces projets ne sont pas encore en place mais on peut se questionner sur l'anticipation de ce changement social par les institutions et les agences étatiques. Est-ce que l'écart entre le formel et l'informel est-il anticipé ? Comment est-il anticipé ? Comment les politiques publiques et l'organisation du système de transport mettent-ils en lumière un changement social ?

Ces ensembles de questions ainsi que la mission d'identifier et d'analyser les potentiels leviers d'actions institutionnels, organisationnels et individuels à la diminution des émissions de polluants, me font m'interroger sur la place des acteurs dans le système de transport et surtout leur place au sein des arènes décisionnelles de ce système. Le changement social va affecter une grande partie de la population abidjanaise et va cibler particulièrement les transporteurs artisanaux. Un changement organisationnel en profondeur est prévu par plusieurs institutions et agence via des plans et schéma de mobilité mais ces chauffeurs sont-ils informés ? Quels sont les acteurs intermédiaires entre ces transporteurs et ces institutions qui peuvent permettre une transition et un changement ?

2. Questions environnementales, méthodologie et enquêtes.

Dans un premier temps, la manière dont les questions environnementales sont saisies par l'Etat de Côte d'Ivoire est exposée, puis les différents acteurs et institutions jouant un rôle ainsi que les actions, décrets et lois mis en place sont développés. Dans un deuxième temps, est présentée la méthodologie d'enquête et enfin l'enquête en elle-même avec ses contraintes et sa réalité.

2.1 Questions environnementales en Côte d'Ivoire

2.1.1 Lois, Décrets et Engagements

Les questions environnementales ont depuis longtemps leur place dans l'agenda politique ivoirien. En 1996 est écrit le Code de l'Environnement afin de définir les termes de pollution et pollution de l'air. Il vient donner aux questions environnementales une place plus centrale dans les actions politiques. Plusieurs objectifs sont visés :²¹

- *« Protéger les sols, sous-sols, sites, paysages et monuments nationaux, les formations végétales, la faune et la flore et particulièrement les domaines classés, les parcs nationaux et réserves existantes ;*
- *Etablir les principes fondamentaux destinés à gérer, à protéger l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles, de lutter contre toutes sortes de pollution et nuisances ;*
- *Améliorer les conditions de vie des différents types de population dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant ;*
- *Créer les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;*
- *Garantir à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ; - Veiller à la restauration des milieux endommagés. »*

Ainsi, cette loi a pour but de protéger l'environnement et la population. Cependant, cette même loi stipule que l'Etat doit fixer des seuils de pollution atmosphérique, or cela n'a jamais été fait avant la loi de 2017. De plus, ce code mentionne aussi un système de pollueur-payeur qui a été mis en place seulement en 2012.

²¹ Article 2 de la loi n°96-766 du 5 octobre 1996 portant Code de l'environnement.

En 2014, une nouvelle loi ciblant le changement climatique²² voit le jour et met en place une large liste des principes généraux nécessaires à la mise en œuvre du développement durable. Replaçant ainsi l'économie au centre des préoccupations et voulant faire du secteur privé un acteur du développement durable.

Au niveau international, la Côte d'Ivoire s'est engagée depuis des dizaines d'années sur différents sujets environnementaux. Dans les années 80 et 90, le pays ratifie plusieurs accords concernant la gestion des déchets dangereux avec notamment leur transport transfrontalier et leur élimination. En 2007, l'Etat s'engage et signe le protocole de Kyoto, créé en 1997. Quelques années après, en 2009, la Côte d'Ivoire ratifie un accord des plus important, qui guide aujourd'hui la mise en place de différentes actions et projets environnementaux. En effet, l'accord cadre régional pour l'Afrique Occidentale et centrale sur la pollution atmosphérique, aussi appelé "Accord d'Abidjan", concerne de multiples sources de pollution et notamment les industries, les activités minières, les déchets, la déforestation, la pollution intérieure ainsi que les transports et le carburant. Enfin, le plus récent accord à avoir été signé est l'accord de Paris en 2015, qui engage le pays à lutter et à empêcher que la température mondiale n'augmente de 2°C ainsi que de favoriser une transformation mondiale vers un développement propre et durable. Ainsi, la Côte d'Ivoire fixe un objectif ambitieux qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 28% à l'horizon 2030.

Concernant le domaine du transport et suite à ces différents engagements nationaux ainsi que plusieurs rapports comme celui de la Banque Mondiale en 2019 ou le document de planification des actions, afin de réduire les polluants climatiques de courte durée, la même année, des mesures et des plans ont été créés. Les multiples objectifs sont :

- Renouveler progressivement le parc automobile en promouvant le contrôle des émissions lors des visites techniques, l'étiquetage des véhicules et l'instauration du bonus-malus. Deux décrets ont été créés en 2017 afin de limiter l'âge maximum d'importation des véhicules en Côte d'Ivoire et de limiter leur durée maximale d'utilisation sur le territoire.²³
- Proposer un Diesel plus propre et moins soufré en mettant en œuvre un projet d'unité de désulfuration au niveau de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR).

²² Loi n° 2014-390 du 20 Juin 2014 d'orientation sur le développement durable

²³ Ces deux décrets seront plus explicitement détaillés ultérieurement.

- Faciliter la transition vers des combustibles plus propres comme le gaz ou l'électricité en promouvant des transports de masses plus écologiques.

En plus de ces mesures, l'association *Climate Chance* et des acteurs non-étatiques (collectivités, secteur privé, partenaires publics et organisations de la société civile) ont réalisé sous la tutelle du Ministère des Transports le *Projet feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire*. Ce document a pour objectif, tout en s'appuyant sur la Feuille de Route Mondiale et s'inspirant de celle du Maroc, d'intégrer les stratégies nationales pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre et de soutenir les stratégies nationales de la Côte d'Ivoire ainsi que son ambition de devenir un pays émergent, à travers la mise en œuvre d'un modèle de développement à forte valeur ajoutée et prospérité partagée.

2.1.2 Les acteurs du système de transport

Ces deux domaines transversaux que sont les transports et l'environnement voient une multitude d'acteurs graviter et créer des projets en lien avec leurs problématiques.

Tableau 2 : Les acteurs du système de transport ivoirien et leurs fonctions

| Type d'acteur | Acteur | Fonction |
|---------------|---|--|
| Ministères | Ministère des Transport | <ul style="list-style-type: none"> • Créer les conditions d'un accès facile des populations à des services de transport durables et de qualité; • Le renforcement des capacités des acteurs des services de transport ; • La modernisation et l'accroissement des infrastructures de base des services de transport ; • L'accroissement de la flotte de transport en commun. <p>Le PMUA (Le Projet de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan)</p> |
| | Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier | <ul style="list-style-type: none"> • La maîtrise d'ouvrage; • Le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier; • L'entretien; • La réglementation de la gestion des infrastructures. |

| | | |
|--|---|--|
| | Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme. | <ul style="list-style-type: none"> • L'élaboration et contrôle de la mise en œuvre des politiques, de la législation et de la réglementation en matière d'urbanisme, domaniale et foncière urbaine; • L'élaboration, approbation et promotion des outils de planification, notamment des schémas directeurs d'urbanisme; • L'assistance aux collectivités territoriales en matière d'urbanisme; • La gestion du domaine urbain. |
| | Ministère de l'Environnement et du Développement Durable | <ul style="list-style-type: none"> • Planification et contrôle de la politique en matière d'environnement, évaluation, études et plan ; • Mise en œuvre du Code de l'Environnement et de la législation en matière de Protection de la Nature et de l'Environnement ; • Elaboration et mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le domaine du développement durable ; • Préparation et mise en œuvre de la politique du gouvernement en matières d'énergies renouvelables, de développement et de promotion des technologies vertes participant à l'amélioration de la qualité de l'environnement par la réduction des rejets dans l'eau, l'air et le sol ainsi qu'à la diminution de la consommation énergétique en liaison avec le Ministre du Pétrole et de l'Energie ; • Elaboration et mise en œuvre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique ; |

| | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Contribution au développement de l'éducation, de la formation et des citoyens en matière d'environnement. |
| Collectivités territoriales | District Autonome d'Abidjan | Le District Autonome regroupe un certain nombre de communes et de sous-préfectures et constitue le premier niveau de territorialisation de la Côte d'Ivoire. Il a pour compétences la protection de l'environnement, la planification de l'aménagement du territoire, la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation, la promotion et la réalisation des actions de développement économique, social et culturel, la lutte contre l'insécurité et la protection et promotion des traditions et coutumes. Le District est responsable de l'entretien des routes mais, par manque de moyens, c'est l'AGEROUTE qui s'en charge. À Abidjan, la division du transport urbain s'occupe de la fluidité de la circulation. Une autre division gère le transport lagunaire. |
| | Les communes | Les communes sont les seules autorités compétentes dans la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière d'urbanisme et de mobilité. Cependant, en l'absence de moyens humains et financiers internes, leurs compétences sont rarement exercées. Les compétences relatives à la mobilité urbaine ont, pour la plupart, été transférées à l'échelle du District. Pour le transport, les communes sont chargées du stationnement sur la voirie et assurent la délivrance des licences d'exploitation pour les taxis communaux. |

| | | |
|---|--|--|
| Agence nationales sous la tutelle du Ministère des Transports | AGEROUTE - Agence de Gestion des Routes | Elle a pour missions principales l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les projets portant sur le développement et à l'entretien du réseau routier ivoirien. |
| | ARTI - Agence de Régulation du Transport Intérieur | Elle assure pour l'Etat les fonctions de régulation du Transport Intérieur de façon indépendante, impartiale, transparente et durable (respectueuse de l'environnement). |
| | AMUGA - Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan | Elle a pour missions d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport du système de transports urbains. Elle assure, dans le Grand Abidjan, la gouvernance institutionnelle de la mobilité urbaine définie comme étant le transport urbain et la circulation des personnes et des marchandises, ainsi que les infrastructures et les équipements nécessaires au transport, les moyens de transport, les services liés au transport et aux déplacements. |
| | FDTR - Fonds de Développement du Transport Routier | Il a pour missions de développer le transport routier par la modernisation et la professionnalisation du secteur, faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits consentis par les banques et établissements financiers, mobiliser les ressources et apporter des appuis financiers à toute action participant au développement du transport routier. |
| | FER - Fonds d'Entretien Routier | Il a pour mission la mobilisation des ressources allouées au financement du programme national d'entretien routier. |

| | | |
|------------------|---|---|
| Agence nationale | BNETD - Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement | C'est une agence polyvalente chargée d'accompagner le gouvernement ivoirien dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des grands projets de développement. Il exerce ses compétences dans les domaines variés que sont le bâtiment, les transports, les travaux publics, l'énergie, l'industrie, l'aménagement et autres. |
| Société civile | CSCI - Convention de la Société Civile Ivoirienne | C'est une coalition organisationnelle créée en 2003, elle s'est renforcée en 2005 pour représenter l'ensemble des citoyens ivoiriens. Elle a pour but de faire participer la population aux objectifs de la Côte d'Ivoire, de réunir l'ensemble des ivoiriens autour des projets nationaux. |
| | HCPTR - Haut Conseil du Patronat des entreprises de Transport Routier | Il constitue une organisation professionnelle regroupant l'ensemble des transporteurs routiers, urbains comme interurbains, de personnes comme de marchandises. Il assure la représentation des transporteurs par rapport à l'Etat et aux partenaires techniques ainsi que la défense de leurs intérêts. Point important, il se porte garant de la communication et de l'information envers les transporteurs quant aux évolutions législatives et réglementaires du secteur. |
| | Transporteurs - Gbakas, Woro-woros, taxis compteur, Yango/Uber. | Chauffeurs présents sur les routes abidjanaises, qu'ils soient artisanaux ou pas. |
| | Usager-es du système de transport | Individus utilisant le système de transport. |

2.2 Méthodologie

Cette partie explique la méthodologie employée afin de récolter les informations sur le terrain.

2.2.1 Choix des enquêtés

Afin d'avoir une vision globale sur la gestion et l'organisation du système de transport ainsi que sur les points qui peuvent influencer sa transformation et/ou des changements, une liste d'acteurs a été constituée. Cette liste a été créée à partir de mes recherches et de différentes lectures.

Tableau 3 : Les principaux acteurs institutionnels du système de transport ivoirien et abidjanais

| Type d'acteur | Acteur |
|--|---|
| Ministères | Ministère des Transports |
| | Ministère de l'Environnement |
| Collectivités territoriales | District d'Abidjan |
| | Communes |
| Agences et structures gouvernementales | AMUGA |
| | CIAPOL ²⁴ |
| | SOTRA |
| Transporteurs | Taxis compteurs |
| | Gbakas |
| | Woro-woros |
| | VTC |
| Organisations professionnelles | ACTC - Syndicats de chauffeurs de taxis compteurs |
| | MATCA - Mutuelle des chauffeurs |

²⁴ Le Centre Ivoirien Anti-Pollution est sous tutelle du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, c'est la principale structure opérationnelle dans la lutte contre la pollution.

Cette liste d'acteurs a été créée grâce à de multiples recherches littéraires et internet ainsi qu'à l'aide des acteurs choisis par Marie Belland lors de son enquête. Afin de comprendre le système de transport dans son ensemble et analyser ses ficelles, j'ai choisi d'interroger des acteurs se situant sur toute l'échelle sociale (des acteurs décisionnels, aux acteurs artisanaux en passant par les acteurs intermédiaires comme les syndicats ou les institutions de recherches). Les transporteurs artisanaux sont les principaux concernés et se sont eux, qui sont sur les routes en permanence. L'ACTC et la MATCA sont en liaison directe avec ces chauffeurs ainsi que les institutions gouvernementales. Ils font donc, théoriquement, le pont entre ces deux secteurs. Les agences gouvernementales et les collectivités territoriales mettent en place des projets et plans afin de faciliter la mobilité, réduire les émissions et étudier le système de transport dans son ensemble. Et enfin, les ministères qui sont à l'origine de la création de plusieurs institutions ainsi que différents décrets et lois concernant le système de transport.

Une fois confronté à la réalité du terrain, il a manqué de temps et de contacts pour rencontrer la totalité des acteurs prévus. Les représentants des ministères ont été inaccessibles comme la SOTRA. Le district ainsi que la grande majorité des communes prévues qui se situent sur le tracé du métro n'ont pas pu être rencontrées mis à part la commune de Cocody. Enfin, la MATCA m'a dirigé vers une autre entité.

Cependant, après des prises de contacts spontanées et via différentes enquêtes, des acteurs qui n'étaient pas prévu dans le corpus de base se sont ajoutés :

Tableau 4 : Les acteurs complémentaires du système de transport ivoirien et abidjanais

| Type d'acteur | Acteur |
|---|--|
| Géographes | Chercheurs à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) |
| Agences gouvernementales | FDTR |
| | AGEROUTE |
| | Plan d'Action de Réinstallation (PAR) du métro d'Abidjan |
| Projet de développement environnemental | Membre du comité de pilotage de la Feuille de Route de la Mobilité Durable |
| Usage-res | Deux habitants d'Abidjan |

L'ajout de ces différents acteurs m'a permis de collecter des données pertinentes et entièrement en lien avec mon sujet de recherche. Le système de transport et l'environnement sont

transversaux à beaucoup de domaines de compétences, ce qui facilite l'approche auprès des acteurs et la récolte de données. L'IGT est constitué de géographes spécialisés dans l'urbanisme et le transport. Les agences gouvernementales faisant partie du système de transport sont multiples et la FDTR, l'AGEROUTE et le PAR du projet de métro m'étaient déjà connus avant mon arrivée à Abidjan. Malgré le fait que ces acteurs ne faisaient pas partie de mon corpus initial, ils ont entièrement leur place dans cette étude. Ce n'est donc pas un choix par dépit mais bien un choix réfléchi que de les avoir interrogés. Mes contacts à Abidjan m'ont permis de rencontrer un membre du comité de pilotage de la Feuille de Route de la Mobilité Durable, ce document est considéré comme guide ou fil rouge des projets et futurs projets de mobilité. Rencontrer cet acteur n'était pas prévu mais cela m'a apporté beaucoup d'informations concernant mon sujet d'étude. De plus, j'ai décidé d'interroger deux usagers afin de mieux connaître la réalité du système de transport abidjanais.

2.2.2 Méthode de collecte de données

Plusieurs méthodes de collecte ont été utilisées afin de s'adapter aux différentes contraintes personnelles ainsi qu'au terrain :

- **Observations directes** : Les 4 premiers jours de terrain ont été consacrés à l'observation d'Abidjan et les pratiques autour du transport. C'est la première fois que je mettais les pieds sur le continent africain, il a fallu que j'apprenne à utiliser les différents moyens de transport à ma disposition et que je me repère dans l'espace. Les observations se sont poursuivies toute la durée de l'enquête et des photos ainsi que des notes ont été prises.
- **Observations participantes** : En plus des observations directes, j'ai effectué des observations participantes en étant dans les taxis, *gbakas*, *woro-woros* et VTC avec les chauffeurs.
- **Entretiens semi-directifs** : La majorité des entretiens avec des acteurs institutionnels ont été enregistrés (environnement plus propice). Quelques individus m'ont demandé de ne pas enregistrer ou de couper l'enregistrement à certains moments de la discussion. Une grande partie des entretiens ont été effectués avec Alain Bonnassieux qui m'a été d'une aide très précieuse.
- **Entretiens informels** : Beaucoup d'entretiens avec les transporteurs ont été faits de façon informelle lors de nos déplacements à Abidjan. Il était impossible d'enregistrer les conversations car il y avait beaucoup trop de bruits parasites. Les entretiens étaient

plutôt tournés comme des discussions et les chauffeurs étaient souvent enjoués de par nos connaissances sur leur profession et étaient plus enclins à discuter.

2.2.3 Traitement des données

Le traitement des données recueillies a commencé en parallèle de l'enquête, chaque observations et informations issue des entretiens informels a été consignée dans un carnet de terrain. Les phrases les plus marquantes et pertinentes ont été consignées telles quelles et la totalité de ces entretiens ont été résumés. Les retranscriptions des entretiens formels ont commencé durant mon séjour et se sont poursuivis après celui-ci.

Pour les entretiens informels avec les chauffeurs, un temps a été pris après chaque entretien afin de noter, dans un carnet de terrain, les informations les plus pertinentes et significatives. Les notes ne pouvaient pas être prises en même temps que l'entretien car ils ont tous étaient faits pendant des trajets, or je souffre du mal des transports et j'étais donc dans l'incapacité d'écrire.

2.3 Enquête, terrain et point de vue réflexif du sociologue sur l'enquête

Cette partie présentera la réalité du terrain auquel j'ai été confrontée et les différentes difficultés auxquelles l'enquête a dû s'adapter.

2.3.1 La courte durée de l'enquête

L'enquête sur le terrain s'est déroulée du 20 avril 2022 au 17 mai 2022 soit 27 jours. Les trois premiers jours ont été consacrés à l'observation et à la découverte d'Abidjan, de ses différents modes de transport ainsi que des multiples pratiques, qu'elles soient économiques, sociales et de mobilités. La suite de cette période de terrain a été dédiée à la passation d'entretiens avec divers acteurs du système de transport ainsi qu'à la prise de contact avec des acteurs non prévus dans le corpus initial. La durée très limitée de l'enquête m'a demandé beaucoup d'adaptation et de flexibilité afin de récolter des données pertinentes à analyser. La prise de contact en amont de la période d'enquête m'a permis de gagner un peu de temps cependant elle aurait dû être plus poussée pour limiter le temps d'attente entre la prise de rendez-vous et l'entretien. Nous avons donc profité de ces temps de latence pour observer plus amplement le système de transport et passer des entretiens informels avec différents chauffeurs (taxis, *woro-woros*, *gbakas*, VTC) durant nos déplacements. La majeure partie des entretiens institutionnels a été

réalisée durant les deux dernières semaines de l'enquête, quand mon réseau commençait à s'étoffer.

2.3.2 La difficulté d'accès aux acteurs gouvernementaux et institutionnels

La plus grosse difficulté a été la prise de contact avec les acteurs gouvernementaux et institutionnels. Plusieurs outils ont été mis à disposition afin de faciliter la mise en relation avec plusieurs acteurs notamment une liste non-exhaustive d'individus voulant s'investir dans le projet APIMAMA créé lors du lancement du projet. Cette liste ainsi que les différents réseaux auxquels j'ai pu avoir accès m'ont servi de base pour la prise de contact. Cependant, de nombreux acteurs institutionnels du système de transport et la totalité des acteurs gouvernementaux ont été inaccessibles. L'approche auprès de ces acteurs aurait dû être faite plus en amont afin d'amortir et d'appréhender les différentes difficultés qui pouvaient être rencontrées. La courte durée de l'enquête n'a pas permis d'étaler les entretiens et de bien se coordonner avec les différents agenda des acteurs.

2.3.3 Caractéristiques socio-démographiques de l'enquêteur

Plusieurs questions de légitimités et de positionnements se sont posées avant de commencer cette étude. Etant un homme blanc français qui étudie un système de transport ouest africain, je me suis questionné sur les biais et les possibles interférences que cela pouvait avoir sur les données recueillis durant l'enquête. En effet, la couleur de peau et la nationalité peuvent laisser supposer des liens institutionnels ou économiques forts ainsi que des traitements différenciés comme par exemple lors de la prise de *gbakas* où les chargeurs nous plaçaient très souvent sur les places à côtés du conducteur à l'avant. Situation arrangeante dans le cas de notre enquête afin de discuter avec le chauffeur mais qui traduit une différence de traitement avec les autres usager·es. Lors des entretiens informels cela pouvait aussi inciter les enquêtés à appuyer ou au contraire minimiser certains points. Il en est de même pour les entretiens avec les acteurs institutionnels par exemple sur les questions de corruption où mon statut d'étranger a sûrement joué. Les enquêtés ne voulaient sans doute pas donner une mauvaise image de leur pays concernant certains sujets sensibles.

2.3.4 Compréhension et approximations

Durant les entretiens des difficultés de compréhension dû au vocabulaire et à la langue utilisé sont apparues. Afin de réduire au maximum ces possibles interférences entre l'enquêteur et l'enquêté, j'ai modifié et tenté de trouver des tournures de phrases qui permettent une meilleure

compréhension réciproque. Cependant il est possible que des approximations et des mauvaises interprétations persistent dans les entretiens.

3. Résultats de l'enquête

Dans ce dernier chapitre, sont abordés les différents leviers et contraintes identifiés comme jouant un rôle dans les émissions de polluants dans le système de transport ou dans la mise en place de projets permettant leur réduction, ainsi que les potentielles solutions mises en place par les institutions.

3.1 Aspects législatifs

3.1.1 Réglementation routière et formation

De nombreux acteurs du système de transport, qu'ils soient conducteurs ou institutionnels, m'ont fait part d'un manque de connaissance vis-à-vis des réglementations sur la route, ce qui a confirmé mes premières observations. Le permis de conduire est un document obligatoire afin de pouvoir circuler avec un véhicule en Côte d'Ivoire, que l'on peut obtenir via la réussite de l'examen après une formation à la conduite. Cependant un grand nombre de conducteurs et notamment les conducteurs de *gbakas* et *woro-woros* ne possèdent pas ce document. De plus, il m'a été confié que le permis de conduire peut être acquis de façon beaucoup plus informelle par le biais d'*arrangements* financiers. Cette formation initiale et primordiale à la conduite n'est donc pas, ou mal, faite par certains automobilistes. Ce manque de connaissance aussi bien technique (entretien du véhicule) que pratique (signification des panneaux de signalisation, réglementation) entraîne des comportements à risque et dans un second temps favorise les émissions de polluants. En effet, des comportements inadéquats, dangereux et individuels (arrêt sur les voies, couper la route, non respect des feux tricolores, etc) facilitent (en plus des problèmes d'infrastructures) l'apparition d'embouteillages. Comme l'illustre le verbatim ci-dessous, le fait de couper la route ralentit les autres automobilistes.

« Mais il y a des gens qui n'ont pas le permis de conduire et qui ont en main une voiture. Ils ne savent même pas ce que c'est une priorité à droite, ils ne savent pas ce que c'est qu'une présélection de voie parce qu'on va tourner à gauche plus loin, donc ils coupent la route. »

MC_01

Le propos n'est pas de dire que les conducteurs n'ont aucune connaissances car, au contraire, ils possèdent un grand savoir profane et notamment sur la géographie d'Abidjan et les routes sur lesquelles passer ou pas. Même si les conducteurs possèdent une certaine maîtrise individuelle de leur véhicule quand ils sont au volant, un réel écart entre les réglementations en vigueur et les pratiques des automobilistes subsiste. Olivier De Sardan définit comme normes officielles le code de la route avec la réglementation mise en place par l'Etat et les normes pratiques comme étant *les diverses régulations informelles, de facto, tacites ou latentes, qui sous-tendent les pratiques des acteurs ayant un écart avec les normes officielles*.²⁵ Ces normes sont machinales, automatiques, elles sont peu discutées et verbalisées. Il explique que les normes officielles, bien que plus ou moins respectées, restent une référence implicite en arrière plan. Dans le cas de la conduite à Abidjan, l'écart entre ces normes est trop important. Les pratiques des automobilistes sont très individuelles (passage forcé, dépassement à droite et à gauche, arrêts spontanés sur les voies, etc.) ce qui favorise les accrochages, les ralentissements et ainsi les embouteillages.

L'écart entre ces normes se creuse en partie par le manque d'une formation commune, de règles incorporées et apprises par toutes et tous. Ce que le permis de conduire est censé apporter. De plus, ces comportements à risques sont aussi favorisés par une forte recherche de profit. Les chauffeurs des différents modes de transport artisanaux sont peu souvent propriétaires de leur véhicules et sont donc soumis à des charges locatives et de carburant. Afin de rentabiliser au mieux leur temps de travail, ils se doivent de rouler vite, de s'arrêter à des endroits qui ne sont parfois pas prévus pour récupérer des client·es (bordure de routes, voies rapides, etc) et couper la route des autres conducteur·rices pour tenter de se faufiler.

Pour faire respecter les différentes règles, plusieurs outils étatiques et infrastructurels sont mis en place sur les routes abidjanaises. Récemment des radars-caméras ont été implantés sur différentes routes et verbalisent les conducteur·rices qui enfreignent le code de la route. En plus de cette technologie, de nombreux agents de police sont présent·es pour assurer des contrôles et faciliter la fluidité du trafic. Cependant, ces derniers ne permettent pas le respect des réglementations car il existe beaucoup "*d'arrangements*" et de "*corruptions*" entre les agents et les conducteurs.

²⁵ Olivier de Sardan, Jean-Pierre. « 3. Un concept exploratoire : les normes pratiques ». In *La revanche des contextes*, 109-62. Hommes et sociétés. Paris: Karthala, 2021.

3.1.2 Corruption des agents de police

Lors des différentes observations et entretiens, plusieurs pratiques corruptives, d'arrangements financiers et de racket ont été identifiées. Ces pratiques, présentes dans tous les secteurs, sont banalisées et généralisées dans la société ivoirienne. De nombreux auteurs ont étudié et analysé la corruption en Afrique de l'Ouest comme Jean-Pierre Olivier de Sardan, qui définit ces pratiques corruptives comme étant le « complexe de la corruption », soit : « *un ensemble de pratiques illicites, techniquement distinctes de la corruption, mais qui ont toutes en commun avec la corruption d'être associées à des fonctions étatiques, para-étatiques ou bureaucratiques, d'être en contradiction avec l'éthique officielle du bien public ou du service public, de permettre des formes illégales d'enrichissement, et d'user et d'abuser à cet effet de positions de pouvoir* » (J-P Olivier de Sardan, 1996). Durant mon enquête je n'ai pas pu étudier les pratiques corruptives ou le « complexe de la corruption » dans le milieu institutionnel. Les enquêtés issus du secteur administratif sont restés très vagues et évasifs concernant ce sujet. Tout le monde sait que ces pratiques sont généralisées, cependant cela reste un "secret partagé". Les enquêtés issus du milieu artisanal et populaire avaient moins de retenue sur ce sujet et les avis étaient contrastés.

La police joue un rôle important dans la gestion du trafic et sa fluidité car elle est positionnée à des carrefours clés, gère la circulation et met des amendes. Cependant les agents profitent souvent de leur statut afin de récupérer de l'argent. Il baissent le prix de l'amende mais récupèrent la totalité de la somme. D'après un chauffeur interrogé, un policier qui fait bien son travail (ne récupère pas d'argent en plus et met uniquement des amendes) est éjecté et envoyé dans une zone qui est beaucoup moins fréquentée et beaucoup plus reculée comme le centre du pays par exemple²⁶. Le chauffeur nous explique que la chaîne de corruption remonte jusqu'au commissaire et que le policier qui ne rapporte pas d'argent, n'en rapporte pas pour ses supérieurs non plus.

Lors d'un trajet en VTC, le chauffeur nous a expliqué qu'il avait pris du retard dans sa journée car il a été soumis à un gros contrôle de police. Un conducteur avait commis une lourde infraction à un carrefour et l'agent de police situé à cet endroit l'avait arrêté mais en avait profité pour arrêter une dizaine de conducteurs avec lui, dont notre chauffeur. L'agent a donc contrôlé

²⁶ Une étude complémentaire sur la corruption est nécessaire afin de bien comprendre les enjeux de celle-ci et les différentes conséquences pour celles et ceux qui décident de ne pas se placer dans cet engrenage. Une étude datant de 2006 existe cependant une étude plus récente est nécessaire.

la totalité des conducteurs et demandé un paiement à chacun d'entre eux. Notre chauffeur nous a confié que ces contrôles étaient très fréquents et que cela n'arrangeait en rien la fluidité du trafic ou les comportements sur la route, au contraire, car il suffisait de verser un certain montant pour repartir et qu'arrêter une dizaine de véhicules favorise la création d'embouteillage.

« Le fait qu'il y est beaucoup d'arrangements avec les policiers ça renforce le fait que les chauffeurs s'en fiche des papiers et d'être en règle. Ils payent un petit peu et repartent. »

C_02

D'autres chauffeurs ont souligné le fait que ces pratiques corruptives été plus perçues comme un arrangement mutuel. En effet, *« Tout le monde doit manger. » C_05*. Les chauffeurs qui sont dans l'incapacité de payer les frais de circulation préfèrent "s'arranger" quotidiennement avec les agents de police que de s'acquitter d'une aussi grosse somme d'argent. Et ces pratiques se justifient et se légitime aussi par le fait que *« Les gros bouffent (le fait d'avoir recours à une pratique corruptive) beaucoup plus que nous. Nous nous sommes petits nous. C'est mieux de manger entre petits. » C_05*.

Dans le cadre du projet APIMAMA, et son objectif de réduction des émissions de polluant, la corruption et le racket prennent une place importante. Les normes et lois mises en place par les différents pouvoirs politiques ou juridiques se sont superposées au fil du temps ce qui les fragilisent. L'instabilité qui en est issue amène une reprogrammation des règles par les individus et à une logique de marchandage et de négociation²⁷ que l'on retrouve dans les interactions entre les chauffeurs et les agents de police. Ces pratiques corruptives profitent bien évidemment aux agents et à leur supérieurs, cependant elle permettent, d'après l'étude de Tiémoko Doumbia paru en 2010 :²⁸

- D'atténuer la pauvreté en permettant aux différents transporteurs de ne pas payer les documents réglementaires demandés par leur corps de métier (vignette, visite technique, assurance, etc) qui sont élevés.²⁹

²⁷ Olivier de Sardan Jean-Pierre. (1996). L'économie morale de la corruption en Afrique. *Politique Africaine*, (63), p. 97-116.

²⁸ Tiémoko Doumbia, « Corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire », *SociologieS*, 1 juin 2010.

²⁹ Voir tableau 5

- D'aider au fonctionnement des commissariats qui ne perçoivent pas régulièrement leurs subventions budgétaires. Ce qui devrait leur permettre de faire face aux différentes dépenses liées aux commissariats.³⁰

Tableau 5 : Les documents et charges liées à la mise en circulation d'un véhicule gbaka en 2007 (Source : Enquête réalisée par Tiémoko Doumbia en 2007)

| Pièces afférentes au véhicule | Lieu d'acquisition | Validité | Coût (F. CFA) |
|--|-------------------------------|----------|---------------|
| Vignette | Centre des impôts | 1 an | 40 000 |
| Visite technique | Zone industrielle de Yopougon | 6 mois | 70 000 |
| L'assurance | Maison d'assurance | 6 mois | 300 000 |
| Documents de l'Agence des Transports Urbains (AGETU) | AGETU | 1 an | 50 000 |
| Patente | Centre des impôts | 1 an | 250 000 |
| Total | | | 710 000 |

Les chiffres mentionnés dans le tableau ci-dessous ne sont plus exacts aujourd'hui mais donnent une bonne idée des coûts pour un transporteur.

Le fait de ne pas faire appliquer les règles (qu'elles concernent les papiers des véhicules comme la visite technique ou le code de la route) incite les acteurs artisanaux à continuer d'utiliser des véhicules dangereux et polluants, en plus de favoriser les pratiques de conduites polluantes.

Toutefois, poser ce cadre et forcer les populations à le respecter en utilisant le pouvoir des agents de police sur le terrain ne doit pas être la seule façon de résoudre certaines problématiques du système de transport abidjanais. Un accompagnement et des aides doivent être proposées et mises en place auprès des transporteurs afin de faciliter une transition vers des véhicules plus propres, le respect des documents réglementaires ainsi qu'un respect des règles de conduite.

³⁰ L'étude du CIRES (Centre Ivoirien de Recherche Economique et Sociale) a été faite en 2006 durant la crise politico-social et avant l'arrivée d'un nouveau gouvernement en 2010. N'ayant pas trouvé d'informations plus récentes concernant ce sujet, je tenais tout de même à fournir ces résultats. Toutefois il est possible que cela ne soit plus d'actualité et ce sujet mérite une étude complémentaire

3.2 Aspects organisationnels et politiques

3.2.1 Concentration des activités dans un hyper pôle

Depuis son indépendance dans les années 1950, la Côte d’Ivoire et plus particulièrement Abidjan, sa capitale économique, est soumise à un développement social, urbanistique et démographique exponentiel. Véritable vitrine du pays et des pays subsahariens, Abidjan regroupe la très grande majeure partie des activités économiques de Côte d’Ivoire. De ce fait, de fortes migrations nationales et internationales sont favorisées, entraînant une croissance démesurée de sa population. Les différentes crises traversées par le pays vont avoir plusieurs conséquences comme l’extrême paupérisation des populations, l’augmentation du chômage, la raréfaction de l’emploi et l’élévation du taux de délinquance. Afin de résoudre la problématique d’appauvrissement des populations urbaines, l’initiative privée et l’entrepreneuriat sont encouragés par les décideurs politiques. À travers cette politique d’incitation, plusieurs activités commerciales et métiers formels et informels se sont développés.³¹ Cette croissance économique et commerciale d’Abidjan attire et attire encore beaucoup de population a contrario des autres villes ivoiriennes beaucoup moins développées. Plusieurs enquêtes ont soulevé cette problématique d’hyper pôle abidjanais.

« Tout est concentré ici. Si vous n’êtes pas à Abidjan vous n’avez rien. C’est normal que les gens viennent ici mais ça pose aussi beaucoup de problèmes. » C_02

Le fait que toutes les activités soient concentrées en une seule ville, place Abidjan dans une sorte de “cercle vicieux. En effet, la démographie ne cesse de croître, les infrastructures ne sont pas adaptées ou le sont de moins en moins, la ville va s’étendre de plus en plus et il sera encore plus compliqué d’accéder à des emplois sûrs ainsi que d’accéder à une mobilité, etc. Plusieurs enquêtés souhaitent que les infrastructures routières menant à Yamoussoukro soient créées ou améliorées afin de favoriser son développement et décentraliser les activités économiques d’Abidjan qui aujourd’hui concentre 80% de l’activité économique du pays et 21,7% de la population totale.

³¹ Aka Assale Félix et Mamoutou Toure, « Espaces publics d’Abidjan à l’épreuve dans l’exercice des activités commerciales informelles », *Études caribéennes*, n° 45-46 (15 août 2020).

« Si ils faisaient une belle autoroute jusqu'à Yamoussoukro, on mettrait 1h30 pour y aller. Des gens pourraient travailler là-bas et ça enlèverait des voitures ici. Y'a trop de choses à Abidjan. » C_04

Cette tendance à centraliser les activités économiques, institutionnelles et administratives se retrouve aussi, malgré une stratégie présentée comme étant l'inverse, dans le mode de gouvernance de l'Etat.

3.2.2 Fausse décentralisation de l'Etat

« [...] l'État veut donner mais garde le contrôle. On donne sans vraiment donner. » FDR_01

Depuis la fin des années 1980, l'Etat ivoirien met en place une stratégie de décentralisation des pouvoirs de l'Etat en donnant plus de pouvoirs et de responsabilités aux entités territoriales. Cette stratégie a pour but de donner aux collectivités locales (régions, districts, communes, et communautés rurales) les capacités pour leurs développements économique et social, notamment en renforçant leur autonomie vis-à-vis du pouvoir central. Cependant, la réalité est différente. L'Etat central garde une main sur les budgets des collectivités locales et est le pourvoyeur principal des fonds de financement et d'investissement à hauteur de plus de 70 % pour le premier et à hauteur de 50 % pour le second.³² Cette tendance a diminué depuis la crise politico-militaire de 2000-2010 mais reste importante encore aujourd'hui. La décentralisation ne peut être lue en Côte d'Ivoire comme une volonté de l'État de se décharger financièrement sur les collectivités locales. La décentralisation n'apporte rien à l'État ivoirien en termes de gain financier car il demeure le principal bailleur dans les collectivités territoriales. C'est la raison pour laquelle l'administration centrale reste toujours l'échelon principal pour régler les problèmes de la vie locale, d'autant plus qu'elle dispose toujours de ressources financières, logistiques, humaines et administratives plus importantes. La loi du 7 juillet 2003 portant sur le transfert de compétences de l'État aux collectivités territoriales montre une volonté de donner le pouvoir. Toutefois, au niveau pratique, cette volonté est gênée par le refus de certains ministères de céder aux conseils généraux et aux communes certaines de leurs compétences.

³² Moustapha Soumahoro, « Construction, reconstruction territoriale et décentralisation en Côte d'Ivoire (2002-2009) », *Espaces et sociétés* 160-161, n° 1-2 (2015): 51-66.

Les différentes directions régionales et départementales des ministères restent toujours sous l'autorité des ministères privant ainsi les conseils généraux des ressources humaines et de la logistique nécessaire à leur bon fonctionnement (Soumahoro, 2015). Cette "fausse décentralisation" reste toujours d'actualité aujourd'hui :

« Ici, on met en place la décentralisation pour permettre aux communes de prendre le relai de l'État sur certains sujets. Et dans ces domaines de compétences, l'État ou le chef de l'État, a cédé une partie de son pouvoir et là encore ça ne se fait pas systématiquement. C'est vrai que les textes de lois existent mais c'est très difficile dans son application. » DP_01

Cette décentralisation ne permet pas aux collectivités territoriales de mettre en place de véritables projets d'aménagements. Elles restent sous la tutelle de l'Etat et plus particulièrement du Ministère de l'Intérieur et de la Direction générale de la Décentralisation et du Développement Local (DGDDL). Il faut que les localités passent par cette dernière afin de valider ou pas les budgets de financement des projets de développement et ainsi accéder aux caisses de l'Etat où l'argent est stocké. En revanche, dans le cas où la commune accède à un financement, d'autres éléments peuvent freiner la mise en place de projets de mobilité et de développement : les "syndicats" et gares routières.

3.2.3 Gare routières et syndicats, des acteurs qui freinent le développement

Les gares routières sont des lieux clefs pour les chauffeurs artisanaux de *gbakas* et *woro-woros*, elles permettent, moyennant un certain coût, de charger plus facilement son véhicule car elles centralisent les usager-es. Les gares sont gérées par des *syndicats* (il existe des centaines de syndicats à Abidjan) mais là encore rien n'est déclaré et toute l'organisation est gérée en interne par ces mêmes syndicats. Ces gares n'ont rien d'officiel et se forment souvent de façon informelle :

« Par exemple, devant la mairie un véhicule prend quelqu'un, et un autre, etc. Ça arrive comme ça, de façon informelle. Et puis après ça devient une habitude et puis quelqu'un se lève un matin et dit que c'est son terrain ou qu'il était là le premier, donc c'est lui le responsable. Et il devient le responsable d'un syndicat qu'il vient lui-même de créer. Et si il a la chance et que cette ligne soit bien exploitée alors il devient très puissant et la mairie n'a rien à y faire. » MC_01

Ce sont des lieux où beaucoup d'argent transite : chaque chauffeur doit payer une fois par jour le droit de stationnement dans la gare ainsi qu'une somme définie pour chaque passager-es qui

montent dans son véhicule. En fonction de l'heure et de la météo, les coûts des trajets peuvent changer, même si généralement un trajet ne dépasse pas 500 FCFA. Plusieurs corps de métier sont présents dans ces gares : les chargeurs, les *gnambros*³³, les veilleurs (qui surveillent les transactions d'argent et qui remontent les informations aux gérants), celui qui s'occupe de donner les tickets et qui récupère l'argent et enfin, le ou les gérants. Considérés comme des organisations mafieuses, certains n'hésitent pas à utiliser la violence pour récupérer de l'argent (intimidation, dégradation de véhicules, violence physique, etc.), plusieurs incidents ont lieu chaque année. Les gares routières, de par l'argent qu'elles génèrent, ont une forme de contrôle sur la mobilité dans les communes. Il existe de véritables conflits entre les collectivités territoriales et les gares routières car ces dernières refusent les changements qui pourraient impacter leurs activités.

« Le transport c'est aussi une petite mafia. Il y a énormément d'argent. Donc c'est une chaîne d'argent, c'est vraiment là où nous butons actuellement. Les réflexions sont faites mais on se rend compte qu'on avance et on recule. Les organisations sont là et elles se font des sous. »

MC_01

Même quand les changements ont une chance d'être bénéfiques à leurs activités, les syndicats restent un frein aux changements.

« Donc vous avez des syndicats, on a échangé avec des responsables nous on leur a fait comprendre que le plus important c'est d'avoir de nouveaux véhicules à Cocody. L'échange, ils ont accepté la mise en place du projet mais en nous donnant un temps. Le projet en lui-même va commencer à partir de l'année prochaine. Le temps pour eux de s'organiser et de voir comment... Parce que si les chauffeurs sont propriétaires de taxi, ils ne vont plus travailler pour quelqu'un donc quelque part il y a une perte, ils n'ont plus de contrôle en tant que tel. » **MC_01**

Bien entendu, malgré ces conflits et la présence de violences, ces gares routières tout comme les chauffeurs artisanaux répondent à une demande des usager-es. Les syndicats, d'après Meite Youssouf, ne sont que très peu soumis aux politiques et aux municipalités, ce qui se traduit *« par une totale absence de régulation au sein des limites de ce territoire »*³⁴. Les acteurs des collectivités territoriales interrogés sont restés très évasifs sur les taxes des gares routières

³³ Se traduit par "gros bras", personnes qui peuvent être violentes afin de récupérer de l'argent des chauffeurs.

³⁴ Youssouf Meite, « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) » (phdthesis, Université de Strasbourg, 2014).

perçues par les communes. Ces taxes restent « [...] *dérisoires. Je ne pourrais pas vous donner de chiffres parce que je les ai pas là mais c'est vraiment dérisoire.* » Or dans plusieurs lectures et notamment dans la thèse de Meite Youssouf, il est stipulé que les municipalités reçoivent des taxes et qu'elles sont parfois arrangeantes pour remplir les caisses. Les acteurs municipaux sont peut-être restés flous pour une question d'image ou par conviction.

Les gares routières et les syndicats qui les gèrent sont donc identifiés comme des freins à la mise en place de projets tant de mobilité, qu'écologiques. Détenant de grosses sommes financières et ayant parfois des accords avec les municipalités, ces acteurs ont vraiment un grand pouvoir décisionnel sur le système de transport et d'autant plus sur la partie informelle de celui-ci.

3.3 Dynamisation du système de transport par l'émergence de nouveaux modes

Depuis 2015, les VTC (Voiture de Transport avec Chauffeur), un nouveau service de transport mettant directement en relation les prestataires et les clients via des applications mobiles, est en forte croissance en Côte d'Ivoire. Des *start-ups* ivoiriennes comme *TaxiJet* ont été créées et se sont vite démarquées. Cependant, l'arrivée de l'entreprise américaine *UBER* en 2019 et l'entreprise russe *Yango* en 2018, s'impose dans le marché des VTC. Ces entreprises se sont adaptées au mode économique déjà présent à Abidjan, se calquant sur le fonctionnement des taxis compteurs. Dans cette partie, une analyse comparative de ces deux modes de transports et plus particulièrement sur les VTC *Yango*, est proposée afin de mieux comprendre les enjeux et les évolutions que ce nouveau mode de transport apporte.

3.3.1 Organisation, logistique et clientèle

Les taxis compteurs initialement présents à Abidjan sont reconnaissables de par leur couleur rouge, ils se déplacent dans tout Abidjan et se font arrêter par les usager·es par un signe de la main afin de les conduire d'un point A à un point B. Les chauffeurs de taxis compteurs peuvent klaxonner afin d'attirer l'attention des potentiel·les client·es. Destiné à des populations plus aisées de par le prix des courses, il y a beaucoup moins de taxis compteurs que de *gbakas* ou de *woro-woros*. Ce sont majoritairement des courses individuelles ou pour un groupe de personnes prédéfini, cependant des chauffeurs nous ont confié que, durant les journées de forte affluence, ils s'adaptent et peuvent se "transformer" en taxi collectifs. Ils s'arrêtent dans une zone de forte abondance, les passagers et le chauffeur se mettent d'accord sur le prix et les passagers divisent

en suite le prix par rapport à leur nombre et au trajet. Cette stratégie d'adaptation leur permet de gagner plus d'argent. Le prix de la course est défini par négociation avec le chauffeur avant de monter dans le véhicule, même si le prix change officiellement en fonction de la distance, de l'heure, de la météo et du trafic. Par ailleurs, le prix peut aussi implicitement changer avec les caractéristiques socio-démographique ; le fait que je sois un européen blanc considéré comme un touriste -et de ce fait ne connaissant pas les prix et usages, engendrait parfois une augmentation du prix de la course. De ce fait, les courses en VTC restaient souvent moins élevées qu'avec un taxi compteur.

Pour les VTC, le seul moyen pour les usager·es d'avoir recours à leur service est de télécharger une application mobile afin de commander une course. L'utilisateur·ice doit rentrer dans l'application l'adresse à laquelle il/elle veut être récupéré·e ainsi que l'adresse de dépôt. Le chauffeur suivra ensuite le trajet via le GPS de son téléphone. Cela oblige les usager·es à être muni·e d'un smartphone et d'une connexion internet (via un forfait ou une borne wifi). Une différence notable avec les taxis compteurs c'est que ce n'est pas le transport qui va jusqu'au client mais le/la client·e qui va jusqu'au transport, il y aura un temps d'attente alors que le taxi compteur est immédiat. Le trajet sera le même prix pour une personne ou quatre personnes, mais le groupe est défini avant de monter dans le véhicule a contrario des *woro-woros* avec lesquels les individus ne se connaissent pas. Les entreprises de VTC proposent un service avec un plus haut *standing* (voiture plus récente et souvent climatisée, chauffeurs bien habillés, etc) ce qui cible aussi une clientèle aisée.

Il existe plusieurs options pour les courses :

- une « course éco » avec un prix qui est évalué en fonction de la distance, du temps de trajet, de l'heure de la journée et du trafic ;
- une « course partagée » qui coûtera moins chère et, qui comme son nom l'indique, sera partagé avec une autre personne récupéré sur le trajet ;
- une « course confort » qui donne accès, pour une somme plus importante, à une voiture normalement plus spacieuse et obligatoirement climatisée. Ces standards sont à nuancer, car un chauffeur nous a confié, durant une course avec un tarif classique, qu'il réalisait des « courses confort » alors que sa voiture n'avait rien de plus par rapport aux autres courses précédentes.

Toutes les communes d'Abidjan ne sont pas équitablement desservies par les services de taxis compteurs et de VTC, pour une question de rentabilité. Ces deux modes de transport ne travaillent pas ou peu dans certaines communes ou certains quartiers considérés comme trop

populaires et donc n'ayant pas la population prompte à utiliser leur service. Cela dépend aussi des horaires : certains chauffeurs nous ont dit ne pas aller de nuit dans des communes identifiées comme dangereuses, comme Abobo.

3.3.2 Charges obligatoires et rare accès à la propriété

Le système de propriétaires de véhicules et de chauffeurs est assez similaire entre des transports VTC ou des taxis compteurs, malgré l'existence de quelques différences. Un propriétaire de taxi ou d'un véhicule utilisé pour le service de VTC, qui est aussi chauffeur, travaille avec des horaires beaucoup plus souples et est moins soumis à la recherche de profit qu'une personne qui paye la location de son véhicule. Ce coût de location fait partie de toutes les normes pratiques fixées entre le propriétaire et le ou les chauffeurs. Pour les taxis compteurs, cette charge s'élève généralement à 17.000 FCFA par jour sauf le dimanche où l'entièreté de la recette est communément laissée au chauffeur. Pour les chauffeurs de VTC, la charge locative s'élève à 20.000 FCFA par jour et le chauffeur doit en plus donner 13% de la recette journalière à *Yango*. Mis à part ce pourcentage, ces coûts de location ne sont pas contractuels, c'est le propriétaire qui décide du montant. Il n'a aucune obligation légale mais seulement un sens commun.

Pour assurer un profit journalier avec leur véhicules, les propriétaires de taxis compteurs choisissent un chauffeur dit titulaire. D'après les enquêtés, il faut que ce soit quelqu'un de fiable et de confiance car c'est le propriétaire qui paye les réparations en cas de casses. Parmi les chauffeurs de taxis enquêtés, deux d'entre eux sont retraités et ont acheté, avec leurs économies, un taxi dont ils sont le chauffeur. Ils ne veulent pas embaucher de chauffeur titulaire par crainte pour leur véhicule. Le chauffeur titulaire peut recruter un chauffeur en second qui n'aura aucun lien avec le propriétaire mais devra s'acquitter lui aussi de la même charge locative les jours où il utilise le taxi. Le plus souvent les chauffeurs titulaires et en seconds se partagent le taxi en travaillant un jour sur deux. Les propriétaires de VTC *Yango* quant à eux, choisissent les deux chauffeurs. Les chauffeurs doivent ensuite passer une courte formation sur internet afin d'apprendre à utiliser l'application professionnelle. Ce système, très largement répandu, de double chauffeur ainsi que la durée de la journée de travail des chauffeurs (entre 12h et 17h), amène la problématique de la surutilisation du véhicule. En effet, les voitures ne s'arrêtent que très peu (quelques heures la nuit) et s'usent donc très rapidement.

Pour que le véhicule soit en règle, les chauffeurs ainsi que les propriétaires de taxis compteurs doivent acquérir plusieurs documents comme une assurance payée une fois par mois, la visite

technique deux fois par an, la vignette une fois par an ainsi que la patente une fois par an. Pour les véhicules utilisés en tant que VTC, certains sont moins chers, comme l'assurance qui passe d'environ 40.000 FCFA par mois pour les taxis compteurs à 12.000 FCFA pour les VTC.

Certains chauffeurs de VTC nous ont confié le fait qu'après deux à trois ans de location du véhicule, ils pouvaient le racheter au propriétaire pour 2 à 3 millions de FCFA. Cette pratique n'est pas proposée par tous les propriétaires mais elle est assez présente dans le secteur. On note que cette proposition est surtout faite par les plus gros propriétaires (plus d'une dizaine de voitures). Nous n'avons pas rencontré de chauffeur ayant profité d'une telle offre, mais plusieurs à qui elle a été proposée.

3.3.3 Litiges et politiques publiques

Des tensions existent depuis longtemps entre l'État, qui fixe les législations et les impôts, et les chauffeurs de taxis, propriétaires de taxis et fédérations de propriétaires de taxi. Les chauffeurs et les propriétaires payent de nombreuses taxes et documents afin d'être le plus possible en règle (assurances, gares routière, licence, visite technique, etc). De nombreuses normes officielles s'ajoutent aux normes pratiques déjà présentes dans ce secteur du transport. Il y a un empilement de normes et de cadres qui maintiennent, en plus des conditions difficiles de travail et une course aux profits permanente, une pression institutionnelles et économique supplémentaire. L'apparition des VTC en Côte d'Ivoire est venue exacerber ces tensions. En effet, ce nouveau service se place dans un flou institutionnel et juridique, ce qui permet aux propriétaires et chauffeurs de payer moins de taxes que le secteur des taxis compteurs. Les fédérations de taxis compteurs accusent les VTC de concurrence déloyale. Suite à ces accusations une grève des taxis compteurs a eu lieu en novembre en 2021 qui avait été précédée par une autre grève en 2018. Suite au dernier mouvement, l'Etat a décidé de durcir les règles concernant la circulation des VTC en Côte d'Ivoire. Un des points concerne en particulier la puissance minimum du moteur pour qu'une voiture puisse être utilisée en tant que VTC. Cette limite fixée à 114 chevaux³⁵, soulève une grosse problématique pour les propriétaires de voitures VTC.

Voyant la popularité de ce service fortement grandir, de nombreux investisseurs ivoiriens et étrangers ont acheté des flottes de voitures afin de les dédier à la location pour des chauffeurs VTC. Selon certains chauffeurs, ces parcs automobiles peuvent parfois atteindre plusieurs

³⁵ Limite de 114 chevaux afin de favoriser des voitures type *Berlines* pour accéder à un véritable haut *standing* ainsi que des véhicules plus spacieux.

centaines de véhicules pour les plus gros propriétaires. Suzuki, marque de voitures japonaises, a senti ce marché et a mis en vente des petits modèles de voitures neuves avec des prix beaucoup plus abordables que certains concurrents. Les Suzuki Alto sont aujourd'hui très présentes à Abidjan, des milliers de ces modèles ont été achetés par des investisseurs car elles sont plus abordables, neuves, climatisées et consomment peu. Donc elles conviennent au *standing* demandé pour ce service. Cependant comme dit plus haut, de nouvelles réglementations ont été créées concernant les véhicules VTC et notamment la puissance minimum du moteur. De gros rapports de forces entre gouvernement, gros investisseurs et petits entrepreneurs sont en cours car toutes les flottes de Suzuki Alto (moins de 114 chevaux) seraient balayées par cette nouvelle réglementation. D'après les enquêtés, les négociations dureront jusqu'en décembre 2022, car la réglementation n'est pas encore appliquée. Est-ce une stratégie du gouvernement pour calmer les tensions ou n'est-ce qu'une manière de retarder la mise en application de réglementations inévitables ?

Nous avons discuté de ce conflit avec les chauffeurs de taxis compteurs et VTC *Yango*. Plusieurs arguments sont avancés, dont l'aspect sécuritaire et la traçabilité des chauffeurs VTC. Lors de la commande de la course, les informations du chauffeur sont disponibles et l'application enregistre les différents déplacements effectués. Ce point est très important pour les usager·es qui déplorent un manque de sécurité dans les taxis compteurs.

« Un jour une femme a oublié son téléphone sur la banquette. Et on a pu me contacter pour que je vérifie et j'ai pu lui remettre son téléphone. » C_12

3.3.4 Evolution des pratiques des taxis compteurs

Les VTC, malgré leur mauvaise réputation auprès des taxis compteurs, les ont influencés avec l'arrivée d'un nouveau modèle logistique et organisationnel. En effet, en 2022 est sortie une application réservée aux taxis compteurs abidjanais, qui permet aux usager·es de commander un taxi. C'est donc cette concurrence qui a permis aux taxis compteurs d'évoluer vers une nouvelle forme de pratique.

De plus, beaucoup de chauffeurs VTC interrogés étaient à la base des chauffeurs de taxis compteurs. Ces enquêtés trouvent plus d'avantages à travailler en tant que VTC malgré des charges locatives plus élevées. Paradoxalement, il y a moins de pression car ils « ne courent plus après le client » **C_07**, il y a plus de revenus et les voitures sont plus confortables (climatisées, souvent moins de 3 ans).

4. Chapitre 4 : Futurs projets de mobilité, AMUGA et préconisations

4.1 L'AMUGA

L'AMUGA (Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan) est créée en 2019 à partir d'une ordonnance qui modifie la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)³⁶. C'est une Autorité Administrative Indépendante (AAI) dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Le président général et le président du conseil stratégique ont été nommés en janvier 2020 lors de l'opérationnalisation de la structure. En parallèle est créée l'ARTI (Autorité de Régulation du Transport Intérieur) qui agit comme régulateur de l'AMUGA. Avec deux ans d'existence réelle, ces structures ont tout à prouver et portent de gros objectifs.

4.1.1 Raisons d'être de l'organisme

L'AMUGA a pour missions d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport dans le Grand Abidjan soit 19 communes (environ 6 millions d'habitant·es), et notamment de :

- Créer, avec l'aide de plusieurs outils (Feuille de route de la mobilité durable, SDUGA, PMUA, etc), une stratégie commune à tous les projets de mobilité et d'infrastructure à Abidjan. Faire en sorte que cette stratégie soit comprise, partagée et ancrée par les autorités afin qu'elle soit mise en place par tous les projets.
- Organiser et coordonner les différents modes de transport présents et futurs du Grand Abidjan autour des gros projets de mobilité comme les lignes BRT et la ligne de métro Nord-Sud.
- Se positionner en tant que point focal de tous les projets en lien avec le système de transport du Grand Abidjan et être l'interlocuteur obligatoire avant tout projet.
- Professionnaliser les acteurs artisanaux (définition et explications plus loin dans le rapport). Et donc, faire le lien entre emploi et évolution des transports ainsi que renouvellement du parc automobile.
- La tarification des transports.
- Permettre aux collectivités territoriales d'intégrer la boucle décisionnelle.

³⁶ Loi N° 2014-812 du 16 Décembre 2014 d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI)

- Créer une confiance entre les collectivités territoriales, les acteurs du système de transport et l'AMUGA.

Concernant ce dernier point, il y a un véritable enjeu pour l'AMUGA de ne pas répéter les erreurs de l'AGETU (Agence des transports urbains) dissoute en 2014 à cause de deux points majeurs : le manque d'intégration des collectivités dans les prises de décisions ainsi que la récupération de taxes communales par l'AGETU.

4.1.2 Outils et moyens pour le changement

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) adossé au Schéma Directeur des Transports Urbain du Grand Abidjan (SDTUGA) sont deux composants structurants de l'AMUGA. Ils ont été revisités récemment afin d'établir une stratégie de développement à l'horizon 2040. Avec la Feuille de Route de la Mobilité Durable, ces documents établissent le cœur de la stratégie mise en place par l'AMUGA.

Le PMUA (Projet de Mobilité Urbain d'Abidjan), est le projet comportant les objectifs centraux de l'AMUGA comme la professionnalisation des transporteurs, la restructuration du réseau de transport ainsi que la conception et la mise en place des lignes BRT.

« Dans nos rencontres au niveau national, on s'est rendu compte qu'il y avait trop de structures étatiques. C'est pourquoi l'AMUGA est là mais il y a trop de champs qui interviennent. Il y a la coopération JICA avec l'agence française sur tel projet, l'autre là bas sur quelque chose d'autre. Il n'y a pas de projet national, qui représente la feuille de route et c'est dans ce cadre là que la feuille de route est en train de fédérer les organes qui existent. Il fallait aller à des séminaires pour se rendre compte que : Ah c'est vous qui vous occupez de ça ! Sans tenir compte du plan directeur, il gère de son côté sans faire attention. » FdR_01

4.1.3 Objectif de restructuration du réseau

Afin de répondre à ses objectifs, l'AMUGA entreprend en premier lieu la restructuration du réseau de transport. Ce projet comprend donc plusieurs articulations comme l'organisation et la coordination des différents modes de transport (présents et futurs) d'Abidjan ainsi que la professionnalisation des transporteurs artisanaux. Cette professionnalisation se traduit par la préparation à l'arrivée des futurs modes de transport collectifs comme le BRT et le métro.

Pour cela, plusieurs points sont soulignés :

- Organiser les transporteurs afin qu'ils puissent se coordonner et travailler sur les différentes lignes parallèles qui seront créées. Pour se faire des GIE (Groupes d'Intérêts Économique) vont être créés afin de mutualiser les véhicules, faciliter la gestion en désignant des GIE par ligne, apporter plus de sécurité aux usagers avec un répertoire des chauffeurs, rendre le métier moins précaire avec des arrangements contractuels et une meilleure répartition du travail.
- Aider à accéder à des formations afin que les chauffeurs respectent plus le code de la route et qu'ils réduisent les accidents. C'est aussi aider à accéder à des voitures de meilleure qualité (moins anciennes).
- Limiter les pertes d'emploi et reconverter les acteurs du système de transport (chauffeurs, chargeurs, gnambros, etc) vers des emplois liés aux futurs modes de transport (billettique, sécurité, propreté, conducteurs, etc).
- Sensibiliser et informer les acteurs artisanaux aux changements à venir.
- Reformuler et renforcer les catalogues des prestations des mutuelles.
- Alphabétiser les acteurs du système de transport.

La restructuration du réseau sera réalisée en fonction des lignes fixes qui vont être créées comme le BRT Est-Ouest et le métro Nord-Sud. Des points névralgiques sont étudiés aujourd'hui, comme la gare routière d'Adjamé dans laquelle des centaines de milliers de personnes y transitent chaque jour, mais aussi d'autres pôles d'échanges identifiés par les communes.

« Certains [les chauffeurs] seront reconvertis pour venir dans ces exploitations pour gérer des gares, pour travailler dans des gares, même la sécurité dans les gares et on aura besoin de certains. Ceux qui sont peut-être des gnambros aujourd'hui et qui se transforment en agent de sécurité, il y a la propreté, le ticketing, la billettique et autres qui vont avoir besoin. Donc il y aura du monde. Donc c'est une reconversion de certains acteurs. Donc on va intéresser les acteurs de la chaîne de transport à leur reconversion et puis les propriétaires par le renouvellement du parc. Certains vont voir qu'ils vont perdre un peu en recette mais voilà. Nous on récupérera tous les véhicules dans tous les cas [dans les GIE], de sorte que la valeur finale soit récupérée et qu'on maîtrise le parc. » DA_01

L'un des rôles principaux tenu par l'AMUGA durant cette restructuration est de servir de point focal à tous les projets de mobilité. Faire en sorte que tous les acteurs aient la même stratégie et les mêmes objectifs, tout en recentrant les problématiques et les projets sur les points centraux du système de transport.

« [Montre un schéma de construction d'une route] On va venir faire une 2x3 voies avec un séparateur au milieu et on se demande à peine où se trouvent les piétons. Qui, dans les projections, feront au moins 30% des déplacements et là, sur la voie, ils ne font même pas 15%. Donc il faut réfléchir à ça, il faut parler avec le constructeur pour que ces volets là soient intégrés d'avantage. Nous on ne viendra pas construire la chaussée pour eux. C'est eux qui ont le financement. Mais nous on doit faire intégrer le volet. » DA_01

4.2 Principaux enjeux actuels

4.2.1 Mise en place de la concertation

L'AMUGA se construit en opposition par rapport à l'AGETU, en évitant les points noirs qui l'ont empêché de pleinement jouer son rôle. L'AMUGA crée des groupes de concertation directement dans les communes. Ces groupes n'étaient pas encore créés lors de mon enquête mais l'objectif est de rassembler des acteurs importants de la commune (aussi bien économique que politique ou encore sociaux) ainsi que des représentants de la société civile avec des connaissances profanes. Ces groupes donneront la parole à tous les acteurs des communes afin de favoriser une meilleure mise en place des différents projets (BRT par exemple) et d'installer une communication entre l'AMUGA et les communes. Les collectivités territoriales sont intéressées pour développer leur commune et ne veulent pas "louper le train" en ne s'intégrant pas aux projets de l'AMUGA.

« Tout bêtement y'a ceux qui voient qu'il se passe des trucs à l'AMUGA et qui veulent participer pour pas être laissé derrière et qui veulent être tenu au courant. Et puis des fois c'est mêlé à un véritable intérêt d'améliorer leur commune. » MA_01

4.2.2 Développement du transport lagunaire et des modes alternatifs

La lagune est un atout majeur pour la ville d'Abidjan, elle relie plusieurs communes et est pour l'instant sous exploitée tant dans le transport de marchandise que collectif. L'un des objectifs est de développer le transport lagunaire afin de limiter les camions de transport de marchandises

dans la ville et de créer plus de quais pour le transport de personnes. Aucun projet concret n'est lancé pour le moment.

Les acteurs enquêtés se rassemblent autour du fait que se centrer autour du transport automobile n'est plus du tout la bonne solution. De grands échangeurs et de grandes voies sont élargies à Abidjan cependant ces travaux ne vont pas résoudre les problèmes liés aux embouteillages. De plus, il n'existe pas de routes secondaires, il est donc impossible pour les conducteur·rices d'éviter ces travaux.

« Il faut répondre aux besoins de déplacements en réduisant au maximum l'usage du véhicule privé. Donc quand on construit une route telle qu'elle est construite aujourd'hui, elle est faite pour les véhicules privés. Or si on la construit pour le transport collectif, pour la marche, pour la mobilité douce et aussi pour le véhicule. A ce moment-là on répond mieux aux besoins. On est sûr d'agir sur les déplacements. » FdR_01

Des gros projets de transport de masse vont être mis en place et en parallèle l'AMUGA incite les constructeurs et investisseurs à prendre en compte les modes alternatifs comme la marche, déjà très présente à Abidjan.

4.2.3 Vision écologique

Les problématiques écologiques du système de transport sont importantes pour tous les acteurs rencontrés au sein de l'AMUGA. Les projets et actions mis en place sont tournées vers le développement d'un système plus efficace, qui répond aux besoins de mobilités des populations. De ce fait, une amélioration de la sécurité, de la durée des déplacements, de l'organisation, de la qualité des véhicules utilisés soit tout ce qui pourrait rendre le système plus efficace le rendrait aussi plus écologique. Le moindre changement positif dans le système de transport abidjanais le rendrait moins polluants. Donc l'objectif environnemental englobe tous les objectifs de développement de l'AMUGA.

« Pour nous c'est vraiment important de suivre les résultats aux niveau des émissions et de la qualité de l'air. On a pas besoin de mesurer en interne mais si on peut avoir ces données dans un système de partage. Cela nous permettrait d'avoir un suivi global. » DA_01

4.2.4 Partage de données et ruissellement des informations

Durant l'enquête et les différents entretiens avec les acteurs au sein de l'AMUGA, deux points ont attiré mon attention. Le premier est le partage des données à l'intérieur de l'AMUGA et à

l'extérieur de l'AMUGA. En effet, l'AMUGA s'est récemment séparé en deux locaux distincts. Un établissement regroupant la direction avec le Directeur Général ou encore la responsable de communication et un second bâtiment (environ 20 min de voiture) où sont centralisés tous les directeurs techniques. Cette scission peut défavoriser le transfert d'information où les acteurs doivent eux même aller chercher l'information, elle n'est pas mise à disposition. Le partage de données avec d'autres structures peut, lui aussi, manquer de fluidité. C'est le cas avec les institutions conceptrices du métro, qui partagent difficilement les informations liées à ce projet. Il existe une forme de compétition à l'information, les acteurs vont protéger leur périmètres de pouvoir et leur marges de manœuvres en gardant certaines informations. Il y a de gros enjeux autour du partage d'information entre les structures et au sein même des structures. Cependant, l'objectif de l'AMUGA est d'atteindre une transparence afin de gagner la confiance des différents acteurs mais dans la réalité ces jeux de pouvoirs peuvent freiner ses ambitions.

« Aujourd'hui nous on essaye d'être plus ouvert et partagé parce que pour demander quelque chose il faut que toi même tu puisses donner et partager. On partage au maximum nos données avec tout le monde. Comme ça les gens verront que nous il n'y a pas d'intérêt à cacher des données alors que c'est l'argent du contribuables qui a servi à acquérir ces données. » DA_01

Le second point concerne le ruissellement des informations des institutions comme l'AMUGA jusqu'aux principaux concernés, soit les chauffeurs et les usager-es. Cette transmission d'informations n'est pas contrôlée malgré le fait que l'AMUGA intègre à ses réunions des transporteurs et des propriétaires, ils ne sont que trop peu représentés. Plusieurs questions se posent, sont-ils au courant que ces réunions ont lieu ? Savent-ils qu'ils y sont conviés ? Connaissent-ils les enjeux autour de ces rencontres ? Comment l'information leur est-elle transmise ? Un changement peut être plus compliqué à être mis en place si une grande partie des intéressés ne connaissent pas ce changement et les enjeux qu'il représente.

« Après est-ce que l'information ruisselle ou pas je ne sais pas. Je sais que le PMUA avait lancé une étude il y a un moment sur les connaissances qu'avaient les transporteurs sur le PMUA et donc du BRT. Et potentiellement ce que ça va impliquer pour eux l'arrivée d'un mode [de transport] comme ça. Le fait est que la plupart n'en avaient pas entendu parlé et qu'ils avaient du mal à se projeter, qu'ils sentaient que ça allait les impacter mais sans vraiment... pouvoir anticiper. » MA_01

4.3 Projets de mobilité en cours

4.3.1 Le BRT, un couloir rapide de bus

Le BRT (Bus Rapid Transit) est un projet faisant partie du PMUA (Plan de Mobilité Urbaine d'Abidjan), qui est une cellule rattachée à l'AMUGA, c'est elle qui chapeaute la conception et la réalisation de ce futur mode de transport. Les principales caractéristiques des lignes BRT sont : des voies partiellement ou totalement dédiées (isolées de la circulation); c'est assuré par des autobus; un niveau de service performant avec une forte fréquence; un plancher bas pour faciliter l'accès du service par tous les utilisateur·rices. Ce mode de transport très utilisé en Amérique du Sud, a démontré son efficacité. Dans le cas du BRT à Abidjan, une ligne principale Est-Ouest va être créée et plusieurs lignes perpendiculaires desserviront cette ligne. La ligne principale ira de Bingerville (commune à l'Ouest) jusqu'à Yopougon Selmer (à l'Est). Les autres lignes perpendiculaires permettront de faciliter l'accès à la ligne Est-Ouest, elles seront assurées par des petites lignes BRT et des gbakas. La somme de toutes ces lignes est de 200 km sans compter les futures lignes gérées par les autres GIE comme les *woro-woros* et *gbakas*. Le service BRT, d'après les données des études que l'on m'a fournies, devrait atteindre 800.000 voyageur·ses par jour. Le tarif choisi sera basé sur le "300 francs zonale", c'est à dire qu'en heure creuse, le coût moyen d'un trajet en gbaka est de 300 FCFA. Lors des heures à forte affluence, les chauffeurs de gbakas réduisent leur distance de moitié et souvent il faut prendre un second *gbaka* pour arriver à destination et donc repayer 300 FCFA. C'est sur cette base que les études de tarification ont été faites, donc un trajet de Yopougon à Bingerville devrait coûter environ 500-600 FCFA. Le BRT étant un transport public, il ne cherche pas à faire de profits mais à amortir les coûts. D'après les études prévisionnelles, certaines lignes très fréquentées couvriront les dépenses d'autres lignes.

La ville d'Abidjan est soumise à une très forte pression foncière, les espaces sont prisés et rares. Le BRT, avec ces caractéristiques principales et son emprise réduite, répond à plusieurs enjeux majeurs. En effet, la construction de ces lignes BRT se fera majoritairement sur de gros boulevards et les espaces qui seront utilisés pour sa construction sont les terre-pleins centraux. D'après les annonces politiques, son inauguration doit avoir lieu en 2023.

4.3.2 Un métro à Abidjan ?

Le projet de création d'un métro à Abidjan date des années 1970, il est initié par Félix Houphouët-Boigny. Ce projet, relancé plusieurs fois depuis cette période, ne verra jamais le jour à cause des crises économique et politique. C'est après l'arrivée au pouvoir d'Alassane

Ouattara que le projet reprend vie. Entre désir de développer la mobilité à Abidjan et créer un symbole de modernité, la conception du métro débute en 2015.

« Le projet est obligé de s'intégrer dans le système global de la mobilité donc nous essayons de rattraper ou de récupérer sur certains volets [des informations]. » DA_01

Projet d'envergure, il passera par plusieurs stades³⁷ et plusieurs changements avant que le projet ne soit porté par la STAR (Société de Transport Abidjanais sur Rail) coalition de quatre sociétés françaises : Bouygues Travaux Publics, COLAS Rail, Alstom et Keolis. Ces quatre entreprises sont chargées de la conception, la création et l'exploitation du métro. Ce projet, qui est considéré comme un projet présidentiel, est financé en très grande partie par l'Etat français et des investisseurs privés (1,36 milliards d'euro soit 913,34 milliards de FCFA). Le métro traversera 7 communes du Nord au Sud (d'Anyama à Port-Bouët), il devrait permettre de déplacer 540.000 passager-es par jour.

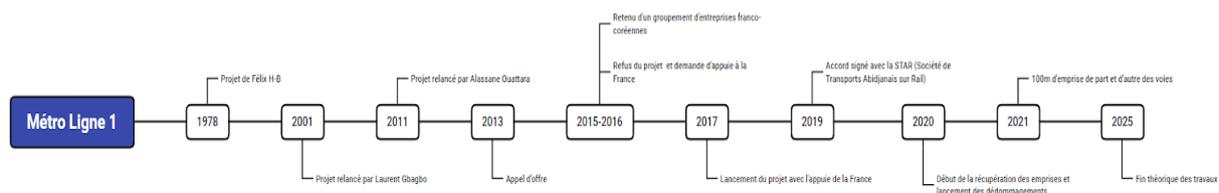


Figure 8 : Chronologie du projet de métro (Source : site gouvernemental du métro)

« En fait, ils dealent directement avec l'État et avec un bureau d'étude qui est l'Agence gouvernementale d'ingénierie et d'étude qui est le BNETD. Donc c'est eux qui sont chargés des études de trafic, etc. Mais en fait ils ne rendent pas leur données publique donc il faut les demander sans arrêt, même les consultants doivent aller les chercher. » MA_01

Plusieurs points ont été relevés vis-à-vis de ce projet durant l'enquête :

- Très peu de communication avec les autres institutions ou l'AMUGA. Le projet est dans une bulle, il n'y a que peu de partage d'informations.
- Pas de concertation citoyenne pour la conception et la construction du métro.
- Le projet s'impose à tous les autres modes de transport, il n'existe pas de suivi ou d'aide proposé aux transporteurs afin de s'adapter ou se préparer à son arrivée.³⁸

³⁷ Voir figure 8

³⁸ L'AMUGA met en place ce genre d'aide, qui se centre plus sur le BRT mais va aussi permettre de développer une forme de résilience face au métro. Cependant aucune aide n'est proposée par l'Etat lui-même.

- Très peu d'informations disponibles sur sa conception, sa construction, son exploitation, les tarifs qui vont être appliqués, etc.
- De très lourds travaux sont nécessaires.
- Projet trop démesuré et pas assez centré sur les besoins des communes.

« Avant de faire les gros projets, il faut commencer par les petits. Si moi je peux organiser Cocody, je ferai un tramway qui relie les points de Cocody. Ce serait plus facile pour moi de relier Cocody-Plateau et ainsi de suite. C'est ce que les anglais appellent le « Network ». On va prendre une ligne depuis Anyama et jusqu'à Port-Bouët en créant des gares. Mais quand vous avez les gares vous faites quoi après ? Aux gares les gens sont déposés par les mêmes woro, les mêmes gbakas. Si vous n'organisez pas, vous ne réglez qu'une partie du problème et je pense que là encore, c'est d'autre problème que vous créez. Mais c'est plus tard qu'on verra, c'est plus tard qu'on comprendra. » MC_01

L'un des objectifs de l'enquête était de récupérer des informations sur ce futur mode de transport à Abidjan, cependant cela s'est avéré impossible. Je n'ai pas pu avoir de contact avec un quelconque acteur du futur métro d'Abidjan. Les seules informations accessibles concernent le PAR (Plan d'Action de Réinstallation) qui a été mis en place car le métro récupère des emprises foncières.

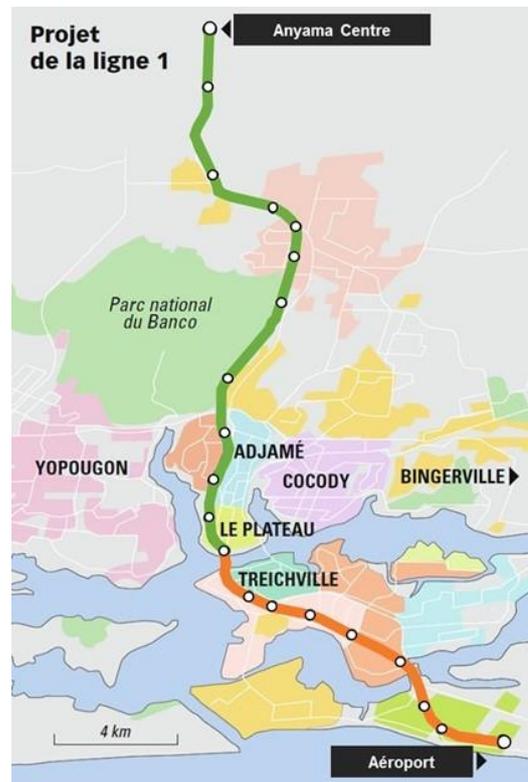


Figure 9 : Tracé du métro d'Abidjan (Source : site gouvernemental du métro)

4.4 Remarques et préconisations pour le projet APIMAMA

Cette enquête a permis de mettre en relief différents secteurs et points qui méritent une attention particulière et qui peuvent être acteurs de la diminution des émissions de polluants. Elle ne s'est pas concentrée sur les syndicats et gares routières, cependant elle a souligné leur importance dans les prises de décisions communales, dans le secteur du transport ainsi que leur importance économique. Une étude plus approfondie sur leur fonctionnement économique, politique et social permettrait de mieux comprendre le poids de ces acteurs et leur place dans les changements permettant une réduction des émissions.

4.4.1 Prendre en compte l'ensemble des acteurs existants

Dans le cadre de la mise en place des futurs projets de mobilité comme le métro et les lignes BRT, il est primordial d'étudier les chauffeurs de *gbakas* et de *woro-woro* qui sont les principales cibles de la reconversion et de la professionnalisation du système de transport. L'enquête s'est concentrée sur les chauffeurs de taxis compteurs qui sont certes importants dans ce système mais plutôt secondaires face à la masse de voyageurs empruntant les *gbakas* et *woro-woros*. Comment le cadre d'une nouvelle mobilité, imposé par le gouvernement, est-il vécu, anticipé et perçu par ces chauffeurs ? Les objectifs de l'AMUGA permettront-ils d'aider ces acteurs du transport ? Dans ce même axe, il est important d'analyser plus amplement le ruissellement de l'information, du cadre décisionnel vers les chauffeurs, afin d'améliorer la transmission de l'information. La création de GIE (Groupe d'Intérêt Economique) via les différents schémas et projets, a pour objectif de faciliter la communication entre Etat, propriétaires et chauffeurs. Comment cela va être mis en place ? Comment vont-être impactés les chauffeurs artisanaux ?

4.4.2 Travailler en collaboration avec l'AMUGA

L'AMUGA, qui met en place en partie cette professionnalisation, vise, en plus de cet objectif, la coordination, l'organisation et la structuration du système de transport abidjanais. Conscient des problématiques environnementales, de sécurité routière et de besoins de mobilité, cette structure commence à mettre en place des outils basés sur les erreurs des organismes précédents. La prise en compte de tous les acteurs (Etat, propriétaires, communes, usagers, chauffeurs, etc.), ne demande pas d'argent aux communes, établit des rapports de confiance, se présente en temps que point focal de tous les projets de mobilité, etc. Dans le cadre du projet APIMAMA, il est

plus qu'intéressant de se rapprocher de cette institution afin d'échanger, permettre une coopération et avoir un suivi de l'évolution de l'AMUGA.

4.4.3 Maintenir des objectifs à la hauteur des enjeux

Le système de transport abidjanais est aujourd'hui soumis à d'importants problèmes d'émissions de polluants. Au cours des entretiens, je suis arrivé à un constat, c'est que le moindre changement dans le système que ce soit la mise en place de plus de transport collectifs, un réaménagement des routes, un véritable renouvellement du parc auto, une professionnalisation des chauffeurs, un développement du transport lagunaire, une réduction de la corruption, un respect du code de la route, etc, réduira les émissions issu de ce secteur. Que le but du changement soit social, économique ou environnemental, il sera bénéfique à la population et permettra une diminution des émissions.

Conclusion

Cette étude exploratoire a permis de cibler les acteurs et les projets les plus significatifs pour le système de transport, ainsi que la place de la réduction des émissions de polluants en son sein. L'organisation du système de transport actuel va se voir modifier avec l'arrivée de transports collectifs et de projets de mobilité implantés dans la réalité abidjanaise. Les transporteurs artisanaux qui sont d'une importance capitale dans la mobilité des populations, vont subir un changement social et structurel. De plus, il est important de souligner que ces modes de transport sont solidement ancrés dans la culture et le fonctionnement des populations. Le changement peut être fort mais s'il n'est pas à la portée des habitants, il ne sera pas accepté socialement et se verra supplanté par un retour des modes de transport traditionnels auxquels il ne faut pas réfuter leur informalité utile.

Les politiques publiques et les agences gouvernementales telle que l'AMUGA, vont jouer un rôle prépondérant dans la mise en place d'un "nouveau système de transport". Afin de maximiser les effets du projet APIMAMA à Abidjan et de partager le savoir autour du transport et de ses émissions, il serait avantageux de se rapprocher de cette structure. La plupart des projets lancés par l'AMUGA ne sont pour l'instant qu'en phase préparatoire ou de test. Cependant, ses objectifs et ceux de la Feuille de Route pour une mobilité Durable, sont ambitieux, réformateurs et prennent en compte la totalité des acteurs de l'échelle sociale. Les changements structurels et organisationnels doivent être accompagnés et suivis par ces différentes structures afin de favoriser la diminution des émissions de polluants tout en répondant aux besoins de mobilité des populations. La création de canaux de communication entre les acteurs pourrait permettre une meilleure mise en place des projets.

A la suite de cette étude plusieurs questions restent en suspens : comment l'organisation et la structure des futurs transports collectifs vont-elles modifier le système de transport ? Comment les transporteurs artisanaux vont-ils être professionnalisés ou réorientés ? L'implantation de ces transports de masses va-t-elle réellement réduire les émissions de polluants ? Par quels moyens la lagune va-t-elle être développée ?

Bibliographie

Articles universitaires

Jean-Fabien STECK, « ABIDJAN », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 29 juin 2022. URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/abidjan/>

Assale Félix, Aka, et Mamoutou Touré. « Espaces publics d'Abidjan à l'épreuve dans l'exercice des activités commerciales informelles ». *Études caribéennes*, n° 45-46 (15 août 2020). <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.18447>.

Becerra, Sylvia, Marie Belland, Alain Bonnassieux, et Catherine Liousse. « 'Living with' Air Pollution in Abidjan (Cote d'Ivoire): A Study of Risk Culture and Silent Suffering in Three Occupational Areas ». *Health, Risk and Society* 22, n° 1 (2 janvier 2020): 86. <https://doi.org/10.1080/13698575.2020.1721443>.

Bonnassieux, Alain, et Marie Belland. « Risques, hiérarchies et stratégies des chauffeurs de taxis-compteurs à Abidjan ». *Mondes en développement* 194, n° 2 (8 juillet 2021): 81-100.

Chevallier, Jacques. « Politiques publiques et changement social ». *Revue française d'administration publique* 115, n° 3 (2005): 383-90. <https://doi.org/10.3917/rfap.115.0383>.

Doherty, Jacob, Vakaramoko Bamba, et Irène Kassi-Djodjo. « Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles 'salonis' à Abidjan, Côte d'Ivoire ». *Cybergeog: European Journal of Geography*, 5 février 2021. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.36056>.

Dormois, Rémi. « Abstract ». *Revue française de science politique* 56, n° 5 (2006): 837-67.

Doumbia, Tiémoko. « Corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire ». *SociologieS*, 1 juin 2010. <https://doi.org/10.4000/sociologies.3133>.

Duran, Patrice. « Gouvernance ». *Politiques et Management Public* 16, n° 1 (1998): 3-4.

Gambotti, Christian. « L'évaluation des politiques publiques en Côte d'Ivoire ». *Geoeconomie* 77, n° 5 (17 décembre 2015): 125-38.

Haeringer, Philippe. « L'explosion de l'offre artisanale à Abidjan et ses relations avec la récession économique (1980-1985) ». *Espace Populations Sociétés* 6, n° 2 (1988): 275-94. <https://doi.org/10.3406/espos.1988.1270>.

Hassenteufel, Patrick. « Chapitre 8 - Les acteurs intermédiaires des politiques publiques ». *U*, 2011, 213-42.

Kamdem, Emmanuel. « L'Analyse des Organisations en Afrique: Un Champ de Recherche Emergent ». *African Sociological Review / Revue Africaine de Sociologie* 4, n° 2 (2000): 93-132.

Kassi-Djodjo, Irène. « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan ». *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux* 63, n° 251 (1 juillet 2010): 391-402. <https://doi.org/10.4000/com.6057>.

Lombard, Jérôme. « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar ». *Géocarrefour* 81, n° 2 (1 avril 2006): 167-74. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.1913>.

Lombard, Jérôme, et Zouhoula-Bi, R, « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : cinquante ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », *La ville à vendre*, Paris, 2008.

Meite, Youssouf. « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) ». Phdthesis, Université de Strasbourg, 2014. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01140115>.

Musselin, Christine. « Sociologie de l'action organisée et analyse des politiques publiques : deux approches pour un même objet ? » *Revue française de science politique* 55, n° 1 (2005): 51-71.

Nagoné, ZORO Bi. « Transports urbains et coordination institutionnelle Premiers enseignements », s. d., 12.

Olivier de Sardan, Jean-Pierre. « 3. Un concept exploratoire : les normes pratiques ». In *La revanche des contextes*, 109-62. Hommes et sociétés. Paris: Karthala, 2021. <https://www.cairn.info/la-revanche-des-contextes--9782811123628-p-109.htm>.

Olivier de Sardan, Jean-Pierre, « L'économie morale de la corruption en Afrique ». *Politique Africaine*, (63), p. 97-116, 1996. ISSN 0244-7827.

Peter Knoepfel, Frédéric Varone and Serge Terribilini. « Changement social, politiques publiques et état institutionnaliser le changement? on JSTOR ». Consulté le 19 septembre 2022. https://www.jstor.org/stable/40370266?seq=3#metadata_info_tab_contents.

Pinson, Gilles. « Gouvernance et sociologie de l'action organisée. Action publique, coordination et théorie de l'État ». *L'Année sociologique* 65, n° 2 (2015): 483-516. <https://doi.org/10.3917/anso.152.0483>.

Poupeau, François-Mathieu. *Analyser la gouvernance multi-niveaux*. PUG - Presses universitaires de Grenoble, 2017.

Revillard, Anne. « La réception de l'action publique ». LIEPP Working Paper. Paris: Laboratory for Interdisciplinary Evaluation of Public Policies, juillet 2016. <http://spire.sciencespo.fr/hdl:/2441/1hc22ma2se9r59o46c34uitbim>.

Soumahoro, Moustapha. « Construction, reconstruction territoriale et décentralisation en Côte d'Ivoire (2002-2009) ». *Espaces et sociétés* 160-161, n° 1-2 (2015): 51-66. <https://doi.org/10.3917/esp.160.0051>.

Theys, Jacques. « La Gouvernance, entre innovation et impuissance ». *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, n° Dossier 2 (1 novembre 2003). <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.1523>.

Sites internet

Ressources officielles du gouvernement

<https://amuqa.ci/>

<https://www.transports.gouv.ci/>

<https://environnement.gouv.ci>

<http://www.construction.gouv.ci>

<http://www.entretienroutier.gouv.ci>

<http://www.lemetrodabidjan.ci/>

Informations en ligne

<https://www.abidjan.net/>

<https://www.fratmat.info/>

<https://www.7info.ci/>

Annexes

ANNEXE n°1 : Route de Grand Bassam



ANNEXE n°2 : Route d'Adjamé



ANNEXE n°3 : Construction du pont entre Plateau et Cocody



ANNEXE n°4 :Construction du pont entre Plateau et Cocody, côté Cocody



ANNEXE n°5 :Voiture transportant de l'igname et émettant un gros nuage de fumée



ANNEXE n°6 : SUV devant le péage du pont Félix Houphouët-Boigny



ANNEXE n°7 : Route bitumée, Yopougon

