

TAXIS-MOTOS À ABIDJAN : UNE ACTIVITÉ CLANDESTINE EN PLEIN ESSOR MOTORCYCLES TAXIS IN ABIDJAN: A BOOMING CLANDESTINE ACTIVITY

Dr. KOUAKOU Konan Isidore

UFR Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny

Résumé : Déjà populaires dans certaines zones urbaines ivoiriennes, l'on assiste aujourd'hui à l'essor des taxis – motos jugés illégaux à Abidjan, la capitale économique. Dans cette étude, nous avons entrepris d'identifier les zones d'ancrage de ces activités puis de connaître les logiques qui les sous-tendent, au travers d'une enquête de terrain. Elle est menée auprès de 80 participants choisis à l'aide de la méthode non probabiliste et par choix raisonné. Le recueil des informations s'est fait au moyen d'une observation et d'entretiens semi – directifs. L'analyse qualitative des faits et discours des enquêtés a abouti à un double résultat : Dans le premier cas, il ressort que ces activités se déroulent majoritairement dans les zones non desservies par les transports en commun publics ou privés classiques (Bus, taxis ville, taxis communaux, mini – bus communément appelés gbakas, etc.). Dans le second, ces activités se révèlent comme étant des logiques d'adaptation et de réinsertion sociales des jeunes déscolarisés et/ou au chômage d'une part. Et de l'autre, comme une réponse au problème de l'insuffisance du réseau routier dans les zones urbaines de l'Afrique subsaharienne, particulièrement à Abidjan.

Mots – clés : *Taxis – motos ; activité clandestine ; en plein essor ; réinsertion sociale ; Abidjan.*

ABSTRACT : Already popular in some Ivorian urban areas, we are now witnessing the rise of taxis – motorcycles deemed illegal in Abidjan, the economic capital. In this study, we undertook to identify the anchoring areas of these activities and then to know the logics that underlie them, through a field survey. It is conducted with 80 participants chosen using the non-probabilistic method and by reasoned choice. The collection of information was done by means of observation and semi-structured interviews. The qualitative analysis of the facts and speeches of the respondents led to a double result: In the first case, it appears that these activities mainly take place in areas not served by conventional public or private transport (buses, city taxis, communal taxis, mini-buses commonly called gbakas, etc.). In the second, these activities are revealed as being logics of adaptation and social reintegration of young people who have dropped out of school and/or are unemployed on the one hand. And on the other, as a response to the problem of the insufficiency of the road network in the urban areas of sub-Saharan Africa, particularly in Abidjan.

Keywords: Motorcycles taxis, clandestine activity, booming, reintegration, Abidjan.

I. INTRODUCTION

Le phénomène des taxis-motos, constitue aujourd'hui, un mode de transport en plein essor dans de nombreux pays à travers le monde. En Europe, particulièrement en France où l'activité est beaucoup plus répandue, l'on assiste à une floraison d'agences structurées telles Citybird, Motocab, Allo taxi moto et Zazou moto qui engagent des chauffeurs de taxi à deux roues afin de proposer leurs services.

En Afrique occidentale notamment, le phénomène des taxis-motos est apparu d'abord dans les années 70 au Nigéria, puis à partir du milieu des années 80 au Bénin, Cameroun et Niger (Olvera, L., et al., 2007). Selon ces auteurs, le taxi-moto apparaît comme une réponse individuelle à la conjonction d'une triple pénurie : de véhicules privés, de services de transport public et enfin, d'infrastructures routières. Les infrastructures et les services de base dans les nouvelles aires n'ont pas suivi le développement spatial des villes et les besoins de mobilité des populations périphériques vers d'autres quartiers sont en conséquence importants. Le manque d'infrastructures viaires ou le cas échéant, l'état dégradé de celles-ci, notamment en périphérie et en saison de pluies, ne permettent pas l'accès des véhicules motorisés à certains quartiers et leur desserte par des transporteurs. À la suite du Bénin, le phénomène des taxis-motos est apparu au Togo sous l'appellation "Olévia"

(Guezere, 2008) durant la grève générale illimitée de novembre 1992 à août 1993, au plus fort de la crise socio-politique née des mouvements indus par ce qu'il est convenu d'appeler « le vent de l'Est » (Tublu, K., 2010). Depuis lors, ce nouveau mode de transport urbain est rentré dans les habitudes de la population et constitue pour une grande partie d'elle le moyen le plus rapide pour les déplacements. Selon certaines estimations, le Togo compterait fin 2008 plus de 156.000 taxis-motos avec des recettes annuelles évaluées à environ 173 000 000 US \$ (Tublu, K., 2010).

Si on s'en tient aux faits, le phénomène des taxis-motos en Côte d'Ivoire est relativement récent. Il prend sa source à partir de la crise militaro-politique de 2002 qu'a connue ce pays et s'est intensifié dans les zones centre, nord et ouest. Dans ce contexte, les propriétaires et les chauffeurs des taxis-villes et des minibus « gbaka » qui assuraient l'essentiel des déplacements ont préféré garer leurs véhicules, par crainte de représailles ou de confiscation de la part des ex-rebelles, tandis que d'autres ont fait le choix de quitter la ville pour s'établir ailleurs. La situation a engendré l'émergence d'un transport de crise centré sur les taxis motos (Kassi-Djodjo, I., 2013). Depuis cette période, le secteur des transports dans ces zones a connu une mutation. En effet, aux modes classiques de transport intra-urbain (Taxis communaux et mini – cars communément appelé gbakas) se sont ajoutés les taxis – motos reconnus officiellement par l'Etat ivoirien à travers l'instauration d'une patente annuelle inscrite dans l'annexe fiscale 2018.

Paradoxalement, dans un communiqué diffusé le 2 mai 2019, le ministère ivoirien des Transports, après le constat de l'intégration d'un nouveau mode de transport à Abidjan, depuis janvier 2019, a invité « tous les propriétaires et conducteurs de taxis-motos à procéder à l'arrêt immédiat de leurs activités, sous peine de voir leurs moyens de transport être mis en fourrière ». Malgré cette interdiction, l'on assiste de plus en plus à une prolifération de taxis-motos appelés “*Salonis*”¹ dans plusieurs communes d'Abidjan. Dans un tel contexte, l'on est tenté de s'interroger sur les zones d'ancrage de cette activité, les acteurs ainsi que les logiques qui sous-tendent la persistance de ce phénomène : Quelles sont les zones d'ancrage du phénomène de taxis-motos à Abidjan ? Qui sont les acteurs ? Et quelles sont les logiques qui sous-tendent la persistance de cette activité ? L'objectif de cette étude est d'identifier respectivement les lieux d'implantation de ce nouveau mode de transport à Abidjan, ses acteurs et de connaître les logiques au fondement de la persistance du phénomène taxi-moto dans la capitale économique ivoirienne. Mais avant l'étude de ces éléments, nous exposons la démarche méthodologique adoptée.

II. METHODOLOGIE

2.1 Sites et participants

Cette étude s'est déroulée durant trois (3) mois (Août – Octobre 2021) dans la ville d'Abidjan. Huit (08) sites où ces moyens de transport se développent ont été choisis parmi les (11) sites identifiés. Il s'agit des communes d'Abobo (Abobo-Baoulé, Akéikoi, PK18 (Carrefour Diallo)), de Port-Bouët (Adjouffou), Cocody-II-Plateaux (Colombie), Yopougon (Koweit, Kouté, Béago). Les participants à l'étude sont au nombre de quatre-vingt (80). De façon détaillée, ce sont 40 conducteurs de taxis-motos dont cinq (05) proviennent de chaque site identifié et de 40 usagers sélectionnés de la même manière.

2.2 Instruments de recueil et analyse des données

Trois instruments ont servi à recueillir les données sur le terrain : La grille d'observation, le questionnaire et l'entretien. Dans le premier cas, nous avons identifié les zones d'ancrages des taxis-motos à Abidjan sur la base de la présence de leurs gares. Dans le deuxième cas, les caractéristiques sociodémographiques des conducteurs ont été retenues. Enfin, le guide d'entretien constitué essentiellement de questions ouvertes a permis aux enquêtés de s'exprimer assez librement sur les logiques qui sous-tendent la persistance du phénomène des taxis-motos à Abidjan.

L'analyse quantitative et l'analyse qualitative ont été utilisées parallèlement. Nous avons mis l'accent sur le traitement statistique des données en termes de statistiques descriptives dans le premier cas. Dans le second, les témoignages des enquêtés en lien avec le phénomène des taxis-motos à Abidjan ont été retenus. Quelques extraits de discours sont présentés pour soutenir le texte narratif.

III. RESULTATS

Les résultats portent sur les points suivants : Zones d'ancrage des taxis-motos ; caractéristiques des acteurs et logiques de la persistance du phénomène.

3.1 Zones d'ancrage des taxis-motos à Abidjan

Huit (8) sites ont été identifiés comme zones où se développe l'activité de taxis-motos à Abidjan au moment de l'enquête. Ce sont les quartiers Akéikoi, Abobo-Baoulé et PK 18 dans la commune d'Abobo ;

¹ Nom de l'actrice principale d'un feuilleton hindou dans lequel les tricycles étaient utilisés comme moyens de transport.

Koweit, Kouté et Béago à Youpougon ; Adjouffou à Port-Bouët et Colombie aux II-Plateaux Cocody. Par ailleurs des gares de taxis-motos ont été identifiées à Abobo SOTRAPIM pour la ligne Carrefour Sotrapim-Base Onuci, à Abobo Pk18 pour les usagers de la ligne Carrefour Diallo- Attiéso- ex-Onuci et enfin à Attecoubé Banco Nord pour les acteurs de la ligne Carrefour Policier- Carrefour Choco. Si les voies qu'empruntent les moyens de transport traditionnels, sont bitumées et quasiment en bon état, les investigations sur le terrain révèlent qu'en général, les taxis-motos ont des itinéraires très souvent marqués de bitumes de mauvaise facture, jonchées de nids-de-poule et difficile d'accès. Ils desservent les quartiers non desservis par les transports en communs traditionnels (bus, gbakas, taxis communaux). Stationnés en petits groupes, les taxis-motos observés sur les sites d'enquête attendent patiemment les clients pour leur offrir leurs services moyennant une somme minimum de 100 F CFA selon le cas.

3.2 Caractéristiques socio-économiques des conducteurs de taxis-motos

Les caractéristiques socio-économiques des conducteurs de taxis-motos portent sur l'âge, le sexe, la nationalité, le niveau d'instruction, la situation matrimoniale, le lieu d'habitation et le revenu.

3.2.1 Age

L'analyse du tableau (tab.1) révèle que dans l'ensemble, les conducteurs de taxis-motos (92,5%) ont un âge compris entre 17 et 40 ans. Ils sont donc majoritairement jeunes.

3.2.2 Sexe

Si les modes de transport traditionnels (Bus, wôrô-wôrô et taxi-compteur) comptent parfois des femmes en leur sein, il convient de noter que pour le moment le secteur des taxis-motos est une affaire d'hommes (100%).

3.2.3 Nationalité

Les investigations de terrain révèlent que la quasi-totalité des conducteurs de taxis-motos sont de nationalité étrangère (89%) contre (11%) de nationalité ivoirienne.

3.2.4 Niveau d'instruction

Les données du tableau (tab. 2) révèlent que les conducteurs de taxis-motos sont en grande majorité des analphabètes (40%). Ils sont suivis respectivement de ceux qui ont une connaissance coranique (25%), un niveau primaire (20%), un niveau secondaire (12,5%) et le supérieur (2,5%). Cette situation (faible niveau d'instruction) occasionnée à la fois par une non-scolarisation ou une rupture précoce avec l'école et qui à notre connaissance, offre très peu de chance pour une éventuelle insertion socioprofessionnelle stable et relativement juteuse, du point de vue de la rémunération, a reconverti la plupart des enquêtés dans des activités jusque-là jugées illégales à Abidjan, la capitale économique.

3.2.5 Situation matrimoniale

Il ressort des investigations de terrain que 70 % des conducteurs de taxis-motos sont mariés contre 30 % qui sont célibataires. Cette activité apparaît donc comme un bastion d'emploi, mieux une opportunité pour ces jeunes de se prendre en charge et subvenir aux besoins de leurs familles.

3.2.6 Lieu d'habitation

Concernant le lieu d'habitation, l'enquête a révélé que la plupart des conducteurs de taxis-motos résident dans la commune où ils exercent leur activité. Ainsi, nous avons aussi bien des conducteurs résidant à Abobo, Yopougon, Cocody-II Plateaux et Port-Bouët.

3.2.7 Revenu

Pour estimer la rémunération d'un conducteur de taxi-moto, il faut d'abord comprendre les différents statuts qu'il est possible d'adopter pour pratiquer ce métier. Ainsi, pendant que le conducteur de taxi-moto employé, est rémunéré à un montant allant de 30 à 50 000 F CFA/mois selon le cas, avec une recette journalière obligatoire de 10 à 15 000 F CFA, le conducteur indépendant, lui gagne une somme allant de 10 à 15 000 F CFA, voire plus, avec un revenu mensuel d'un peu plus de 300 000 à 450 000 F CFA. Toute chose pouvant permettre au chauffeur de taxi-moto de se prendre en charge et subvenir aux besoins familiaux.

IV. LOGIQUES DE LA PERSISTANCE DU PHENOMENE

Trois (3) logiques sous-tendent le développement et la persistance des taxis-motos à Abidjan : la rapidité et le coût, l'adaptabilité au problème de réseaux routiers et enfin l'offre d'emplois.

4.1 Taxis-motos, un mode de transport rapide et bon marché

Apparus au début de l'année 2019 à Abidjan, les taxis-motos ou taxis-tricycles surnommés "salonis" en milieu urbain ivoirien, desservent les quartiers où les moyens de transport traditionnels ont fait défection. Dès lors ils sont perçus comme une autre alternative à l'épineux problème de déplacements en cours dans la capitale économique.

Face aux embouteillages qui parfois favorisent la lenteur de la circulation et la flambée des coûts de transports, les populations abidjanaises ont recours aux taxis-motos jugés rapides et à moindre coût. Les discours suivants en témoignent :

T. K. (33 ans, commerçante) : « *Je suis commerçante au grand marché d'Abobo, et parfois, j'ai des problèmes pour transporter ma marchandise. Les chauffeurs de wôrô-wôrô refusent d'arriver dans mon quartier parce qu'ils disent que la voie n'est pas bonne. C'est grâce aux motos-taxis là qu'on arrive à se déplacer ici et puis ils ne sont pas chers et ça nous arrange beaucoup.* »

K. A. (37 ans, ménagère) : « *C'est très difficile ici d'aller faire les courses, les taxis, les wôrô-wôrô, les gbakas n'arrivent pas ici, donc c'est avec les taxis-motos là qu'on se déplace. Tout le monde ici les emprunte. Au lieu de faire une longue distance à pied pour aller emprunter un véhicule, on préfère gagner du temps et vite rentrer pour s'occuper de la maison. Avec 200 F CFA je fais aller-retour.* »

Officiellement, les taxis-motos et tricycles ne font pas partie des modes de transports homologués en Côte d'Ivoire particulièrement à Abidjan. Mais face à une forte demande des populations des quartiers périphériques des communes de la ville d'Abidjan, les taxis-motos s'imposent. Malgré, les nombreuses sensibilisations sur les dangers encourus par les éventuels passagers des taxis-motos et les sommations récurrentes d'arrêt de cette activité, les conducteurs de taxis-motos et les populations des zones périphériques font bon ménage.

4.2 Taxis-motos, un mode de transport adapté au problème de réseaux routiers

Globalement, le réseau routier à Abidjan pose d'énormes difficultés aux usagers d'une part et aux populations de l'autre. Si l'on ne se confronte pas aux nombreux embouteillages quotidiens, c'est plutôt l'état dégradé des routes qui pose problème. Toute chose qui motive le refus de la plupart des chauffeurs de moyens de transport classiques à desservir certaines zones d'habitations. Dans un tel contexte, les taxis-motos apparaissent comme une alternative aux problèmes de déplacements quotidiens de certains abidjanais. Les discours suivants que nous avons recueillis auprès de deux enquêtés en sont fortement révélateurs :

T. K. (40 ans, instituteur) : « *L'Etat interdit la circulation des taxis-motos à Abidjan. Mais avec tout ce que vous voyez-là - il indique des embouteillages sur près de trois (3) kilomètres de route - est-ce la solution ? Ne serait-il pas avantageux de réglementer ce secteur à l'instar des zones CNO (Centre, Nord et Ouest) pour faciliter les déplacements de la population ? La preuve, on dit qu'ils sont interdits d'exercer une activité de transport et pourtant, ils sont nécessaires et mieux adaptés aux voies difficiles d'accès.* »

K.L. (37 ans, informaticien) : « *Les taxis-motos sont une chance pour les populations abidjanaises, notamment, celles qui résident dans les quartiers périphériques. Dans ces zones, les voies ne sont pas adaptées aux bus, minibus, et taxis communaux et intercommunaux.* »

Quand on examine de plus près, on constate que les taxis-motos bien que critiqués pour des accidents occasionnés apparaissent comme une réponse efficace aux nombreux problèmes de circulation dans certaines grandes villes de l'Afrique occidentale, notamment à Abidjan, la capitale économique ivoirienne.

4.3 Taxis-motos, un bastion d'emplois pour les jeunes

L'enquête a montré que la plupart des conducteurs des taxis-motos à Abidjan sont des jeunes. Cette activité apparaît donc comme une aubaine pour les jeunes non scolarisés ou déscolarisés de gagner de l'argent et se prendre en charge. En plus du prestige que requiert la moto, cette activité est une source de valorisation sociale et une reconstruction de l'identité des jeunes déscolarisés ou non scolarisés, ainsi que des jeunes ex-pensionnaires d'établissements pénitentiaires.

Cette activité selon les termes *malinkés*² utilisés par les jeunes enquêtés « *A bé môgô balo* » qui signifie littéralement « ça nourrit son homme ». Les discours suivants le révèlent bien :

K.B. (20 ans, Moto-taximan) : « *ça marche bien vieux-père, je peux m'en sortir avec 3000 F CFA ou 5 000 F CFA, le soir à la descente. J'économise aussi mon argent pour m'acheter ma propre moto afin de travailler à mon propre compte.* »

T.I. (35 ans, Moto-taximan) : « *Par jour, je peux gagner 10 000 F CFA ou bien 15 000 F CFA quand ça marche bien. Comme, je travaille pour moi-même, à la fin du mois, je peux gagner 300 000 F CFA ou 450 000 F CFA.* »

Ces discours recueillis montrent une fois de plus que l'activité de taxis-motos est un véritable bastion d'emploi pour les jeunes déscolarisés en milieu urbain.

² Groupe ethnique issu du Nord de la Côte d'Ivoire

V. CONCLUSION

Cette étude montre une facette peut-être inédite du champ de réflexion relatif à l'émergence d'une autre alternative aux modes de transport déjà existants : les taxis-motos. Les zones d'ancrage, les caractéristiques socio-économiques des conducteurs ainsi que les logiques qui sous-tendent le développement de l'activité des taxis-motos ont favorisé la compréhension d'un phénomène illégal mais en plein essor. Cette recherche présente quelques similitudes avec l'étude de Kassi-Djodjo (2021). Au-delà des accidents que ces engins occasionnent par endroits, l'Etat ivoirien à travers son ministère des transports gagnerait à réglementer cette activité pour le bien être de toute la population abidjanaise, notamment celle à revenu modeste.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Doherty, J., Bamba, V., & Kassi-Djodjo, I. (2021). *Marginalité multiple et émergence d'un transport populaire : Les taxis-tricycles "salonis" à Abidjan, Côte d'Ivoire*. Cybergeog : Revue européenne de Géographie
- [2] Guezere A. (2008). Oléyia (taxi moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 457 p.
- [3] Kassi-Djodjo, I. (2013). Un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire). *Géotransports*, n°1-2, 105-114.
- [4] Olvera, L., D. ; Plat, D. ; Pochet, P. & Sahabana, M. (2007). « *La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara* ». ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p.
- [5] Tublu, K., N., F. (2010). Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? [En ligne]. Disponible sur : www.codatu.org (Page consultée, le 10 novembre 2021).