



La contribution des mototaxis au bien-être des populations dans la commune de Bouaké

Robert G. LOBA*, Vincent D. DIBI*, Nabindou KONE*

Résumé

Beaucoup de personnes en Côte d'Ivoire réclament l'interdiction des mototaxis en raison des nuisances qu'elles causent. Se fondant sur des entretiens, des observations directes et des lectures, cette contribution montre que les mototaxis apportent une réponse inespérée à une demande sociale pressante. En effet, leur apport aux recettes de la commune de Bouaké dépasse de très loin celui du grand marché qui, avant son incendie, était le principal pourvoyeur de recette de cette commune. Elles procurent aussi de l'emploi à plus de cinquante mille personnes et nourrissent autant de foyers, réduisant ainsi la pauvreté et le grand banditisme. Sans elles également, la mobilité des populations serait très réduite à Bouaké du fait de la dégradation très marquée des rues et de l'impossibilité subséquente des moyens conventionnels de transport public à les pratiquer. Par ailleurs, il serait pratiquement impossible à certaines régions rurales de Côte d'Ivoire d'écouler leurs productions agricoles. Pour toutes ces raisons, les mototaxis sont un mal nécessaire dont l'auto-rité gagnerait à réorganiser le secteur.

Mots-clés : Mototaxi - Côte d'Ivoire - transport public - transport informel - Réduction de la pauvreté - Lutte contre le chômage.

The contribution of mototaxis to the well-being of populations in the municipality of Bouaké

Abstract

Many people in Cote d'Ivoire are calling for a ban on mototaxis because of the nuisance they cause. Based on interviews, direct observations and readings, this contribution shows that themototaxis provide an unexpected response to a pressing social demand. Indeed, their contribution to the revenues of the municipality of Bouaké far exceeds that of the big market which, before his burning, was the main provider of incomes of this town. They also provide employment to more than 50,000 people and feed as many households, reducing poverty and organized crime. Without them also, the mobility of the populations would be very small in Bouaké because of the very marked deterioration of the streets and the subsequent impossibility of the conventional means of public transportation to practice them. In addition, it would be virtually impossible for some rural areas in Côte d'Ivoire to sell their agricultural produce. For all these reasons, mototaxis are a necessary evil which the authority would benefit from by reorganizing the sector.

Keywords: Mototaxi - Côte d'Ivoire - Public transport - Informal transport - Poverty reduction - Fight against unemployment.

* Université Alassane Ouattara ; robertloba@uao.edu.ci ; vincentdiby@uao.edu.ci



Introduction

Depuis le début de la crise militaro-politique qu'elle a traversée entre 2002 et 2011, la Côte d'Ivoire fait l'expérience d'un moyen nouveau de transport public : le transport par mototaxis. Cette activité, qui a pris naissance dans la commune de Bouaké, s'est propagée très rapidement dans les régions Centre, Nord et Ouest alors occupées par une rébellion armée avant de gagner timidement le reste du pays. Aujourd'hui, plus de sept ans après la fin de la crise, les mototaxis, engins motorisés à deux ou trois roues offrant un service payant de transport, ont conquis toute la Côte d'Ivoire. L'on peut les voir partout faire la ronde, dans les centres urbains ou à la campagne. La ville d'Abidjan qui jusque-là en était épargnée est rentrée dans la danse, mais la commune de Bouaké semble fournir l'illustration même de leur ubiquité. Dans les quartiers périphériques comme au centre-ville, les mototaxis règnent en maîtres, livrant une concurrence farouche aux moyens conventionnels de transport public. Même la nationale A3, voie express qui relie le port d'Abidjan aux pays de l'hinterland comme le Mali, le Burkina Faso et le Niger, ne leur inspire aucunement la peur. Elles l'arpentent à vive allure, bien souvent chargées de « grappes » de passagers, sans s'embarrasser des préceptes du code de la route et laissant derrière elles une fumée très épaisse. Assez souvent, la course se termine dans un caniveau ou sous les roues d'un camion poids-lourd dévalant une pente. Mais le spectacle de sang qui gicle ou de corps réduits en pâte n'émeut plus personne à Bouaké tant les gens y sont habitués. Aussi des voix s'élèvent-elles, de plus en plus nombreuses et de plus en plus insistantes partout en Côte d'Ivoire mais principalement à Bouaké, pour réclamer à l'autorité l'interdiction des mototaxis et l'accuser de complicité dans les mauvaises affaires où elles sont impliquées.

Ces détracteurs semblent faire croire que le transport par mototaxis est un phénomène spécifiquement ivoirien. Ils ne savent certainement pas qu'il existe une abondante littérature montrant que le transport public avec des engins motorisés à deux ou trois roues est présent presque partout dans le monde. Ainsi, Lannuzel (2011) souligne-t-il que les mototaxis font gagner beaucoup de temps aux heures de pointe à Paris, car capables de relier Orly à la Défense en trente-cinq minutes là où un véhicule à quatre roues mettrait plus d'une heure et demi. Quant à Ndjoukya (2008), il cite différentes appellations locales des mototaxis : *moto dop* au Cambodge, *tuktuk* ou *motosai* en Thaïlande, *Xe Ôm* au Vietnam, *conchos* au Brésil, au Pérou et en République Dominicaine, *bend skin* au Cameroun, *zémidjans* ou *zeds* au Bénin et au Mali, *okada* au Nigéria, *oléa* au Togo, *kaboukabou* au Niger, *boda-boda* en Ouganda et au Kenya, *vélo-taxi* au Sénégal, *mototaxi* en France et aux Etats-Unis, etc. Dans la plupart de ces pays où le transport par mototaxi est plus ancien qu'en Côte d'Ivoire, les problèmes auxquels il a donné lieu ont été plus ou moins maîtrisés notamment dans les pays développés, au point qu'en France selon Lannuzel (op. cit.), la profession de conducteur de mototaxi donne droit à une carte professionnelle et à l'inscription à la caisse de retraite. Si ces problèmes ne sont pas encore véritablement maîtrisés dans d'autres pays comme le Cameroun, le Bénin, le Togo, etc., ils sont pour le moins suffisamment documentés et les solutions préconisées par les différents experts en train d'en venir à bout. N'est-il pas une sagesse populaire de se référer à des personnes qui ont déjà connu une situation à laquelle l'on est confronté actuellement ? Autrement dit, n'est-ce-t-il pas réinventer la roue que de cogiter sur un problème qui a déjà trouvé solution chez le voisin ?

L'objectif de la présente contribution est de montrer que par-delà la diabolisation au demeurant bien fondée, les mototaxis apportent une réponse inespérée à une demande sociale pressante et que, plutôt que réclamer leur interdiction, l'on devrait songer à les sortir de l'informel comme il

en a été le cas ailleurs. Mais avant d'en arriver à présenter les résultats qui permettraient de vérifier cette hypothèse, nous exposons ci-après la méthodologie que nous avons déployée, afin de permettre à chacun de se faire une idée personnelle de nos conclusions.

1. Méthodologie

Le champ de la présente étude couvre potentiellement tout le territoire et toutes les populations de Côte d'Ivoire. Cependant, les observations sur lesquelles elle s'appuie ont été menées dans la commune de Bouaké. Située à 350 kilomètres au nord d'Abidjan, au point de rencontre des deux médianes du carré ivoirien que sont les nationales A3 et A8, Bouaké est une commune cosmopolite qui s'étale sur 72 km² pour 536 719 habitants selon les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2014. D'ordinaire, la question de la mobilité des populations y est très corsée en raison de l'inexistence de compagnies de transport urbain par autobus et de lignes de tramway. La présence d'un très grand nombre d'entreprises industrielles, d'une multitude de services publics décentralisés et de services déconcentrés des différents ministères, de très nombreux établissements d'enseignement général ou technique et d'une grande université, qui nécessite la migration quotidienne de plusieurs milliers de personnes, en ajoute aux difficultés de la mobilité spatiale. Les seuls moyens conventionnels de transport public sont les taxis-ville et les *gbakas*¹ qui ne peuvent transporter à la fois que quatre passagers pour les premiers et dix-sept pour les seconds. En dehors du Commerce, quartier des affaires où la plupart des rues sont recouvertes de bitume, de quelques quartiers dont les voies principales d'accès sont bitumées, la plupart des routes à Bouaké ne connaissent pas le goudron. Ce qui complique encore plus la question du déplacement des populations surtout pendant les saisons de pluies.

A ces difficultés déjà patentes s'ajoutent les conséquences de l'histoire récente de la commune en tant que QG d'une rébellion armée qui a paralysé toute l'économie et déstructuré la société ivoirienne pendant plus d'une décennie. Capitale de la zone Centre, Nord et Ouest occupée par les rebelles, Bouaké a vu toutes ses entreprises, tous ses établissements scolaires ou universitaires et tous ses services publics ou privés fermés, aggravant la pauvreté des populations d'une façon singulière. La plupart des rues, non reprofilées pendant toute la durée de la crise, ont rétrogradé ses droits à la nature alors que d'autres ont été transformées en des jardins potagers.

Dans le champ géographique ainsi délimité, l'étude s'est intéressée aux conducteurs de mototaxis, de taxis-ville ou de *gbakas* et à leurs différentes organisations syndicales. Elle a en outre visé les habitants des quartiers périphériques, de même que les services de la mairie chargés de collecter la taxe municipale. Cerner une population aussi hétérogène et pour laquelle il n'existe aucune base de sondage peut paraître une gageure. Aussi deux techniques d'échantillonnage ont-elles été mobilisées en concurrence. Il s'agit de l'échantillonnage accidentel et de l'échantillonnage par choix raisonné. La technique d'échantillonnage accidentel a été utilisée pour la sélection des transporteurs et des habitants des quartiers périphériques de la ville. Elle consiste à se rendre à l'endroit choisi pour l'enquête et à interroger les personnes trouvées sur place, qui remplissent les critères d'inclusion à l'échantillon et qui acceptent de se soumettre aux enquêtes.

¹ A Bouaké comme à Abidjan, le terme *gbaka* désigne un minicar qui, après de loyaux services dans le transport interurbain, est reconverti dans le transport urbain plutôt que d'être déposé à la casse.

A l'occasion de la présente étude, nous avons sillonné les quartiers périphériques dans lesquels nous avons prévu d'interroger des individus. Pour l'entretien avec les agents municipaux et les représentants des différentes formations syndicales, c'est la technique d'échantillonnage par choix raisonné qui s'est imposée. En effet, elle a consisté à interroger les personnes que leurs chefs de service nous ont indiquées. En définitive, l'échantillon d'enquête se présente comme indiqué dans le tableau I ci-dessous :

Tableau I : Effectif des enquêtés par catégories

| Catégorie | Agents de la mairie | Responsables de syndicats ou de coopératives | Habitants de quartiers périphériques | Conducteurs de... | | | Total |
|-----------------------------|------------------------|---|--|-------------------|-------------|-------|-------|
| | | | | Mototaxi | Taxis-ville | Gbaka | |
| Effectif des enquêtés | 1 | 5 | 5 | 6 | 3 | 2 | 22 |

Source : Notre enquête réalisée en décembre 2017

Eu égard à ce qui précède, il n'est plus besoin de préciser que l'entretien semi-directif a été la principale technique de collecte des données. Mais nous ne pouvions parcourir la ville et ses quartiers périphériques sans que notre œil d'observateur soit aux aguets. Aussi l'observation directe a-t-elle été la seconde technique que nous avons mobilisée pour la collecte des données. Elle nous a permis d'observer de nos propres yeux l'état de la voirie dans les quartiers périphériques. La troisième technique est l'observation documentaire. En complément des deux premières, elle a consisté à tirer l'information de l'abondante littérature sur la question. Toutes ces données collectées, qui ont fait l'objet d'une analyse de contenu, ont permis entre autres de faire l'historique du transport par mototaxis à Bouaké de leur apparition jusqu'à leur diabolisation actuelle.

2. De l'apparition des mototaxis dans la commune de Bouaké à leur diabolisation

Parler de l'apparition des mototaxis à Bouaké suppose de faire une brève incursion dans l'histoire récente de cette commune. Nous la ferons avec quelqu'un qui y a passé presque toute sa vie et se souvient de la période du « miracle ivoirien ». Drapé dans un magnifique pagne baoulé, allongé dans une berceuse sur la terrasse de sa modeste villa non loin du stade de la paix au quartier N'Gattakro, le vieux Koffi [*N.D.R. nom d'emprunt*] raconte non sans nostalgie ses souvenirs du temps où il était encore un jeune fonctionnaire plein de vie.

« Les carnivals annuels, l'animation particulière autour de la piscine municipale qui faisait converger du monde vers Bouaké presque tous les week-ends, les larges avenues du quartier Commerce dont la disposition des lampadaires d'éclairage public en ajoutait à la féerie des soirs, ont fait de Bouaké une direction très prisée de tourisme intérieur au cours de la décennie 1970. »

C'est donc à juste titre que cette sublime beauté, qui a inspiré à la diva² de la musique ivoirienne d'alors une mélodie toute aussi angélique, n'a pu survivre à la grande crise économique dans laquelle la Côte d'Ivoire est entrée et s'enfoncé dangereusement depuis le début de la décennie 1980. Centre du cercle inscrit dans le carré ivoirien, Bouaké a concentré les conséquences de cette crise de la même façon que le centre de gravité d'un solide en porte tout le poids. Cette position centrale et de surcroît point de rencontre des deux grandes routes qui traversent la Côte d'Ivoire du nord au sud et d'est en ouest fait également de Bouaké le lieu de concentration de la plupart des phénomènes qui se manifestent dans ce pays. Aussi, si les cités universitaires d'Abidjan ont été le point de départ des grands mouvements sociaux et des vagues de contestation et de défiance de l'autorité qu'a connus la Côte d'Ivoire au cours de la décennie 1990, Bouaké en a été le lieu où s'est manifesté le pic. C'est aussi à Bouaké que la rébellion armée qui leur a fait suite dès le début de la décennie 2 000 a implanté son QG et la capitale des régions Centre, Nord et Ouest qu'elle a conquises. Aussi, Bouaké a-t-elle été l'épicentre de la crise militaro-politique qui a sinistré la Côte d'Ivoire entre 2002 et 2011. L'apparition des mototaxis doit être perçue comme une conséquence immédiate de cette crise.

En effet, cette crise a frappé Bouaké d'une façon singulière. L'exode massif des populations fuyant les opérations militaires a provoqué un ralentissement très marqué de l'activité économique et l'augmentation de la pauvreté chez les rares personnes qui, « prises en otage » par les rebelles, n'ont pu s'enfuir. Cette pauvreté s'est manifestée entre autres par la fermeture de tous les services publics ou privés et l'interruption du transport public pendant de longues années. Devant la difficulté subséquente à se déplacer en l'absence de moyens de transport, des individus ont pris l'initiative de transporter, à motos, ceux qui éprouvaient des difficultés à marcher, notamment les malades et les personnes âgées. Cette activité, qui au départ était un acte de générosité, s'est bien vite transformée en un moyen de transport très usité tant pour les déplacements à l'intérieur de la commune qu'entre celle-ci et le milieu rural immédiat. Et, comme il fallait s'y attendre ainsi que l'a souligné le Directeur Régional du Transport à Bouaké,

« *“Pendant la crise militaro-politique de 2002 à 2010, toute circulation de véhicule à quatre roues avait été arrêtée” [N.D.R. à Bouaké et] dans le Nord du pays et, “la seule circulation qui se prêtait à la population dans la zone CNO (Centre-Nord-Ouest), c'était les motos”. Ce nouveau type de transport public en Côte d'Ivoire a fini par s'imposer dans les habitudes de consommation des populations...”* ». Source : <http://news.abidjan.net/h/587061.html> 18/12/17.

Elle s'est par la suite étendue, très timidement mais sûrement ainsi que nous en avons déjà parlé, à toutes les autres Régions. Aujourd'hui, le transport par mototaxis est devenu un secteur d'activité à part entière connaissant un essor remarquable dans toute la Côte d'Ivoire.

Mais l'absence d'une réglementation n'a pas manqué de susciter des travers qui ont conduit ce secteur d'activités dans le box des accusés. Hormis la licence par rapport au code de la route dont nous avons parlé plus haut, les conducteurs se sont donnés de très nombreuses libertés comme celle que l'on peut constater sur la photo 1 ci-après.

² La chanteuse Aïcha KONE, dans « Bouaké et sa piscine, ses grandes rues bien éclairées » a immortalisé la joie de vivre qu'inspirait cette ville de Bouaké au cours de la décennie 1970.



Photo 1 : Un conducteur de mototaxi et ses passagers à Bouaké

Source : <https://www.google.com/search?q=bouaké,+mototaxis&client,> 18/12/17

Alors que le siège-passager de la moto ne dispose que d'une seule place, certains conducteurs peuvent prendre jusqu'à six passagers. Ils font alors asseoir certains entre leurs cuisses ou sur le réservoir à essence, limitant de facto leurs capacités de mouvement alors qu'ils roulent à une vitesse vertigineuse. Par ailleurs ni le conducteur, ni aucun de ses passagers ne porte un casque ; ce qui conduit aux nombreux cas de traumatisme crânien dont parlait Ogonon et Coulibaly (2007) cités par Koné N. (2014). Pour Koné N., en effet, citant ces deux auteurs, le service des urgences chirurgicales du CHU de Bouaké a reçu 1322 accidentés de la route en 2006. Selon les propos du CHU tels que rapportés, 96, 40 % de ces accidents se sont produits dans la seule ville de Bouaké, et 72, 70 % sont dus aux mototaxis. Pour la plupart, selon ces auteurs, les accidentés présentaient des traumatismes crâniens. Ils ont alors conclu qu'il s'agit d'un mode de transport très dangereux parce qu'à l'origine d'accidents presque toujours mortels (traumatismes crâniens). Le Premier Secrétaire Général (SG 1) de la Préfecture de Région de Bouaké ne renchérit pas moins lorsqu'il déclare à l'occasion de la cérémonie officielle de célébration du ramadan 2016 :

« 'Depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 30 juin 2016, Bouaké a connu 295 accidents causés principalement par des motos, soit plus de 49 accidents par mois'. Selon un rapport du service des constats d'accidents de la préfecture de police de Bouaké, les causes fréquentes de ces accidents de la route dans cette ville sont entre autres liées au mauvais dépassement, à la vitesse excessive qui entraîne la plupart du temps le défaut de maîtrise du véhicule. L'absence de permis de conduire, le non-respect des feux tricolores, l'ignorance du code de la route, l'indiscipline et l'incivisme notoire de certains usagers de la route à Bouaké, figurent également au nombre des causes de ces accidents. » Source : <http://news.abidjan.net/h/593935.html>, 17/12/17.

Ce qui a inspiré à un blogueur, comme titre d'un article publié sur son blog, « Les dangereuses taxis-motos de Bouaké³ ». Mais la dangerosité des mototaxis dont il parle ne se limite pas qu'aux seuls accidents de la route. Exposant les résultats d'une enquête auprès des populations de Bouaké, il souligne :

« ...ce sont les anciens combattants [N.D.R. : les rebelles démobilisés] devenus conducteurs de mototaxis qui sont les principaux acteurs de l'insécurité dans la ville. Certains cacheraient leurs armes dans le siège de leurs motos pour ensuite agresser leurs passagers (...) Selon le préfet de police de Bouaké, plus de dix cas de viol et plusieurs autres faits de banditisme sont imputés aux mototaxis chaque semaine. »

Pour toutes ces raisons et alors qu'ils avaient été applaudis dans les premiers moments de la crise, « Les chauffeurs de mototaxis n'ont plus la côte à Bouaké. Depuis quelques temps, ils vivent les affres d'un dépit amoureux qui tire sa source dans une série de plaintes des usagers » (ibid.). Dans leur grande majorité, les populations demandent avec insistance l'interdiction du transport public par mototaxis. Mais ne vaudrait-il pas mieux analyser le point de vue des rares personnes qui plaident pour leur maintien en raison de leur contribution substantielle au bien-être des populations ? En d'autres termes, en quoi l'activité des mototaxis contribuent-elle à la réalisation du bien-être des populations tant à Bouaké que dans toute la Côte d'Ivoire ?

3. La contribution des mototaxis au bien-être des populations à Bouaké

Si les mototaxis continuent d'avoir de l'audience, si leur clientèle ne dépérit pas en dépit de tous les reproches qui leurs sont faits et des vagues de contestation réclamant leur interdiction en raison de leurs nuisances et de leur dangerosité, il y a fort à parier qu'ils apportent une réponse inespérée à une demande sociale qui autrement ne trouverait pas de solution. En effet, la rationalité de l'acteur social étant posée comme postulat de base, il convient de noter que les usagers des mototaxis ont individuellement de bonnes raisons de recourir à ce moyen de transport public indexé par l'opinion comme porteur d'insécurité. Il en est de même pour les autorités municipales en ce qui concerne la ville de Bouaké ou pour les autorités étatiques dans le cas de toute la Côte d'Ivoire, lorsqu'elles rechignent à interdire les mototaxis. Ce qui a fait dire à N. Koné (2014) que « Le recours aux mototaxis rentre dans une logique pragmatique (...) tenant davantage compte des conditions sociales et des avantages socioéconomiques perçus comme plus réels que des risques d'accidents supposés moins probables. »

Outre tous les avantages que l'abondante littérature sur les mototaxis a relevés un peu partout dans le monde, leurs contributions au bien-être des populations dans le contexte ivoirien en général et dans la commune de Bouaké de façon singulière peuvent être exposées en quatre points. Ce sont, d'une part leur contribution substantielle aux recettes municipales, leur capacité à générer des emplois en masse, leur façon particulière de faciliter la mobilité des populations, de même que les mouvements associatifs de solidarité et d'entraide dont elles sont à l'origine.

³ Source : <http://lama.mondoblog.org/2017/07/07/bouake-faut-bruler-taxi-motos/> 18/12/17.

En ce qui concerne la question des recettes municipales, la commune de Bouaké connaîtrait un réel problème si les mototaxis n'étaient venues lui apporter une bouffée d'oxygène. En effet, l'incendie de son grand marché en 1998 l'a privée de sa principale source de recettes. Suivant des sources concordantes, celui-ci lui rapportait plus de 60 000 000 FCFA de recettes par an⁴. Par ailleurs, ainsi que nous l'avons déjà souligné, elle a vécu d'une façon singulière la crise militaro-politique de 2002 à 2011. Toutes les entreprises résidentes, la plupart des commerçants qui payaient la taxe municipale, la majeure partie des populations elles-mêmes, l'ont désertée pendant de longues années. Si l'activité économique reprend timidement aujourd'hui, l'effectif des contribuables soumis à la taxe municipale, en dehors des mototaxis, est encore trop faible pour générer des sommes aussi énormes comme le faisait le grand marché. Il est vrai que le nombre des mototaxis à Bouaké ne fait pas l'unanimité. Alors que le directeur régional du transport avance le chiffre de 5 000 en 2016, le responsable local du syndicat des conducteurs de mototaxis, interviewé en 2012 par Kouadio et Koné à l'occasion de leur étude dont les résultats ont été publiés en 2013, donne le chiffre de vingt mille. Il faut toutefois reconnaître que l'administrateur se réfère au fichier officiel des mototaxis déclarées, alors que l'on sait que ceux-là ne représentent qu'une très faible proportion des opérateurs du secteur. Cependant, même si l'on s'en tient au chiffre officiel, les mototaxis peuvent se vanter de remplacer valablement, par le montant des taxes auxquelles elles sont assujetties, la perte que constitue l'incendie du grand marché. Ignorons les 19 500 FCFA que chaque opérateur doit payer pour obtenir l'agrément de la mairie, et raisonnons sur la base des 100 FCFA de contribution journalière. Cela donne 3 000 FCFA par mois pour chacun, soit une contribution mensuelle de 15 000 000 FCFA ou annuelle de 180 000 000 FCFA pour toutes les 5 000 mototaxis déclarées. Et ce chiffre, qui dépasse de trois fois ce que rapportait le grand marché, devrait être multiplié par quatre si l'on prend en compte le chiffre donné par les syndicalistes qui connaissent mieux leur secteur. A cela, il convient d'ajouter les contributions générées indirectement par l'activité des mototaxis. En effet, le bon fonctionnement des mototaxis requiert l'existence d'un très grand nombre de services de sous-traitance comme les garages, les lavages et autres vulcanisateurs de motos, de même que les vendeurs de carburant, qui payent chacun la taxe journalière de 100 FCFA. En définitive, l'activité des mototaxis rapporte près d'un milliard de FCFA par an à la seule commune de Bouaké et davantage à toute la Côte d'Ivoire. Ce qui corrobore les propos de N'Gourma (2013) pour qui l'activité des mototaxis représente une source substantielle de revenu pour les collectivités locales à Ouagadougou, ou de Ninot (2012) estimant à plus de trois milliards de FCFA le revenu qu'elles ont généré au profit de l'Etat du Togo. Les mototaxis représentent donc une poule aux œufs d'or presque partout en Afrique et, singulièrement, en Côte d'Ivoire et pour la commune de Bouaké en dépit des nuisances dont elles sont à l'origine. Et c'est cette manne qu'elles apportent à l'autorité municipale qui lui permet d'exercer toutes ses attributions en matière de dispensation du bien-être aux populations de la commune.

Mais la contribution des mototaxis au bien-être des populations de Bouaké ne se limite pas qu'aux seules recettes municipales. Ainsi que cela a déjà été remarqué ailleurs (SITRASS, 2003 ; Olvera *et al.*, 2004), elle s'exprime également en termes de création d'emplois. La commune de Bouaké, avons-nous dit, a vu la fermeture de tous ses bassins d'emploi pendant toute la durée de la profonde crise militaro-politique dont elle a été l'épicentre. Plusieurs années aujourd'hui après

⁴ Source : <http://news.abidjan.net/h/617215.html> 27/12/17.

la fin de cette crise, l'activité économique reste toujours largement en deçà de son régime d'antan. Concomitamment, la question du chômage se pose encore avec acuité. De ce point de vue, même si les emplois créés par les mototaxis ne sont pas décents⁵ au sens du Bureau International du Travail (BIT), ils représentent pour le moins une contribution substantielle. En effet, si l'on part sur la base de vingt mille mototaxis dans la commune de Bouaké, et que chaque moto a besoin de deux conducteurs qui se relaient toutes les demi-journées, il ne serait pas exagéré d'avancer le chiffre de quarante mille emplois directs auxquels il convient d'ajouter tous les emplois indirects de sous-traitance dont nous parlions tantôt et que nous estimons à dix mille. Ainsi avec l'activité des mototaxis, ce sont environ cinquante mille personnes qui sont occupées et qui perçoivent un revenu. L'on parle souvent de dix cas de viol et autres faits de banditisme par semaine à Bouaké imputables aux conducteurs de mototaxis. Mais qu'en serait-il si ces cinquante mille personnes, désœuvrées et sans ressource pour s'assurer ne serait-ce que les services d'une prostituée, se promenaient librement dans la commune ? Les cas de viol, de vol, des coupeurs de routes et autres faits de banditisme s'en trouveraient multiplier. De cette façon, les quelques cas relatés par la police doivent être considérés comme un moindre mal comparativement à ce qu'il en serait sans l'activité des mototaxis. Par ailleurs, cinquante mille désœuvrés, et au-delà cinquante mille familles sans moyen de subsistance, cela représenterait une sérieuse menace pour la quiétude nationale. Le Président Laurent Gbagbo n'avait-il pas montré la relation de cause à effet entre le chômage massif des jeunes et la crise militaro-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire ? L'activité des mototaxis représente donc, au-delà de sa contribution très généreuse à la résolution de la question du chômage, une soupape de sûreté tant pour la commune de Bouaké que pour toute la Côte d'Ivoire.

A ces deux fonctions sociales des mototaxis, s'ajoute leur contribution non négligeable à la mobilité des populations. C'est d'ailleurs la fonction la plus documentée dans la plupart des Etats où, bien longtemps avant la Côte d'Ivoire, elles ont fait leur apparition. Ainsi, Thiam (2001) admire-t-il leur efficacité sur les routes dégradées et difficilement carrossables au Tchad ou au Togo. Pour Agossou (2004), le *zémidjan* est de nos jours et pour longtemps encore le mode de transport public le plus adapté à l'état des routes au Bénin. Quant à Pochet (2007), il les trouve bien plus adaptées à l'enclavement des quartiers périphériques dans lesquels elles peuvent conduire l'usager juste devant sa porte, contrairement aux moyens conventionnels de transport public qui l'abandonneraient au moindre obstacle. Dans les pays développés, c'est plutôt face à l'étroitesse des rues dans les centres-villes (Bertaud, 2011) ou à la récurrence des embouteillages (Lannuzel, 2011) que leur efficacité se fait le plus sentir. C'est, de façon générale, un palliatif à la défaillance ou à l'inexistence du service public de transport urbain (Guézéré, 2008).

En dehors des embouteillages ou de l'étroitesse des rues, toutes les fonctions sociales relevées par les différents auteurs concernent également la commune de Bouaké et, au-delà, toute la Côte d'Ivoire. En effet, depuis la dissolution du service des Travaux Publics sous l'injonction des Programmes d'Ajustement Structurel (PAS), toutes les routes en Côte d'Ivoire, des nationales aux pistes villageoises, se trouvent dans un état de dégradation très avancé. Chaque représentation

⁵ « Le travail décent résume les aspirations des êtres humains au travail. Il regroupe l'accès à un travail productif et convenablement rémunéré, la sécurité sur le lieu de travail et la protection sociale pour les familles, de meilleures perspectives de développement personnel et d'insertion sociale, la liberté pour les individus d'exprimer leurs revendications, de s'organiser et de participer aux décisions qui affectent leur vie, et l'égalité des chances et de traitement pour tous, hommes et femmes ». Source : <http://www.oit.org/global/topics/decent-work/lang--fr/index.htm>, 28/12/17.

départementale de ce service disposait de tout le matériel pour dégager les accotements des routes, fermer tous les nids de poules sur les routes bitumées dès leur apparition, ou faire de façon périodique le reprofilage des routes non goudronnées. La liquidation de tout son matériel a créé un vide qui n'a encore pu être comblé depuis bientôt trois décennies. Aussi pour de nombreuses localités rurales devenues inaccessibles autrement qu'à pieds, où les populations ne disposaient plus que de leurs pieds et de leurs têtes, de bicyclettes chez les plus chanceux pour écouler leur production agricole, l'avènement de ces engins à deux ou trois roues est-il un don du ciel. Par conséquent, en dépit de la grogne que suscitent les nuisances dont elles sont à l'origine, les mototaxis resteront encore pour longtemps le mode de transport public le mieux adapté dans la plupart des régions de Côte d'Ivoire. En ce qui concerne la commune de Bouaké, le problème de la desserte des quartiers périphériques ou des nombreux villages qui lui sont rattachés se pose avec une acuité encore plus grande. En plus du problème des routes général à toute la Côte d'Ivoire, Bouaké, en tant que commune « abandonnée » pendant plus d'une décennie du fait de la crise militaro-politique, offre le spectacle d'un sinistre désolant. Et le Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) déployé à la fin de cette crise n'a pu permettre que la réhabilitation de quelques rues dans le centre-ville. Ainsi que nous le disions plus haut, de très nombreuses rues dans les quartiers périphériques se sont transformées en champs de manioc ou en jardins potagers, et la nature a repris ses droits sur certaines pistes qui desservaient des villages rattachés à la commune. Toute chose qui rend indispensable le service du transport public par mototaxis comme le soulignent les propos de cet enquêté :

« Je ne comprends pas les gens qui veulent qu'on interdise les mototaxis. Quand je reviens du Commerce, le gbaka me laisse juste après l'église catholique. Si c'est un taxi que j'ai emprunté, il me laisse à l'école Broukro 3, et je dois faire le reste, plus d'un kilomètre, à pieds. Je peux sans doute le faire si je n'ai aucun bagage. Mais si j'ai par exemple un sac de riz ? Les mototaxis sont pour nous un moyen de transport très utile. On peut peut-être les interdire au Commerce et dans tout le centre-ville où il y a beaucoup de taxis, mais chez nous ici, sans les mototaxis, ce serait très difficile. »

Il revient donc que sans le service des mototaxis, de très nombreuses personnes dans la commune de Bouaké ne pourraient se déplacer qu'à l'intérieur de leur quartier de résidence. Or la mobilité est une composante essentielle de la vie sociale, le ferment des rapports sociaux et reste d'une nécessité absolue pour l'accès aux diverses opportunités qu'offre la ville. Lorsqu'elle est limitée chez un individu, ces opportunités lui sont désespérément fermées pour une grande part. Aussi les moyens de transport sont-ils incontournables surtout dans les grandes villes ; ce sont eux qui, pour ainsi dire, font la ville, et la commune de Bouaké resterait un grossier agrégat de quartiers indépendants sans les mototaxis qui assurent pour l'essentiel la mobilité de ses habitants.

Ferment de la mobilité des populations et donc de la plupart des fonctions urbaines de la ville de Bouaké, les mototaxis contribuent également au renforcement de la solidarité, de la convivialité et de l'entraide, du capital social en d'autres termes dans une ville où la cohésion sociale a été fortement mise à mal par une décennie de guerre fratricide. Si cette convivialité s'exprime par le rapprochement des individus et des communautés grâce à l'action des mototaxis, elle se manifeste également par la mise en place de coopératives de conducteurs de mototaxis. Certes, les associations syndicales en vue de la défense des droits de conducteurs de mototaxis existent-elles depuis de longues dates. Cependant, d'autres formes d'associations, de forme coopérative, ont fait leur apparition à partir de 2016. Nous en voulons pour preuve la coopérative des mototaxis

de Dar-Es-Salam (COMTDA) créée en mars 2016, et la coopérative des mototaxis d'Ahougnassou (ACOMTA) créée en juin de la même année. La naissance de ces coopératives obéit au souci pour les conducteurs de se soutenir mutuellement en cas de difficultés. Et celles-ci sont très nombreuses : par exemple, les conducteurs de mototaxis ne sont plus les bienvenus, principalement dans les services publics de santé à Bouaké. Ainsi, lorsqu'un conducteur de mototaxi est conduit dans le service des urgences chirurgicales du CHU ou dans tout autre établissement sanitaire public de Bouaké après un accident, il revient que le personnel de santé ne se presse pas pour le prendre en charge. Pire, il le laisse mourir là où les sapeurs-pompiers l'ont déposé si ses parents n'ont pas été suffisamment vigilants soit pour verser des dessous de table, soit pour le conduire dans une clinique privée. Les conducteurs de mototaxis ont donc créé ces coopératives en vue de conduire promptement dans une clinique privée ceux des leurs, victimes d'accidents de la circulation et de porter secours à leurs familles. C'est ainsi que la coopérative de Dar-Es-Salam a pu intervenir, aux dires de son président, dans plus de 70 cas d'accidents en payant les frais d'hospitalisation et les produits pharmaceutiques. En plus de ces prestations telles que décrites dans le cas de Dar-Es-Salam, la coopérative d'Ahougnassou a, quant à elle, permis à la famille du blessé de continuer à vivre décemment pendant toute sa période d'inactivité, et supporter les frais de réparation de l'engin endommagé. Ces associations coopératives doivent être considérées comme les embryons d'une mutualité qui pourra s'étendre, si elle est exploitée de façon judicieuse, à une bonne frange de la population de Bouaké et, pourquoi pas, de toute la Côte d'Ivoire. N'est-ce pas là une initiative louable si l'on sait que l'Assurance Maladie Universelle (AMU), rebaptisée Couverture Maladie Universelle (CMU), a du mal à démarrer depuis près de deux décennies ?

Conclusion

La prolifération des mototaxis est-elle une gangrène à extirper ou une aubaine pour la Côte d'Ivoire en général et la commune de Bouaké de façon singulière ? Telle est la question au départ de la présente contribution. Nous avons fait l'hypothèse suivant laquelle malgré la diabolisation bien fondée dont elles sont l'objet, les mototaxis apportent une contribution substantielle tant à l'Etat de Côte d'Ivoire qu'à la commune de Bouaké ainsi qu'à la population de chaque entité territoriale. L'observation directe, les lectures et les entretiens semi-directifs avec des témoins privilégiés ont été les principales techniques de collecte des données.

Celles-ci ont montré que conformément à ce que différents auteurs ont relevé ailleurs, les mototaxis causent certes beaucoup de nuisances, mais restent un moyen de transport public très adapté au contexte ivoirien de routes fortement dégradées. Sans elles, les habitants de très nombreuses localités rurales ne sauraient écouler leurs productions agricoles. Qui plus est, la mobilité des populations urbaines notamment à Bouaké s'en trouverait très réduite. Par ailleurs, leur contribution aux recettes municipales de la commune de Bouaké est tout aussi généreuse. Par leur effectif très élevé et par la taxe journalière de 100 FCFA à laquelle elles sont assujetties, les mototaxis génèrent une recette annuelle directe ou indirecte de près d'un milliard de FCFA dépassant de très loin ce que rapportait le Grand marché présenté, avant son départ en fumée il y a près de deux décennies, comme le principal pourvoyeur de recette de la commune. L'activité des mototaxis occupe aussi environ cinquante mille personnes, procure un revenu à autant de familles, réduit la pauvreté et, subséquemment, le grand banditisme dans la ville de Bouaké et en Côte d'Ivoire de façon générale. L'activité des mototaxis a aussi jeté les bases d'une mutualité

qu'il appartiendra à l'état d'exploiter de façon judicieuse pour faire avancer son projet de l'assurance maladie universelle qui peine depuis près de deux décennies.

Pour toutes ces raisons, les mototaxis doivent être considérées comme un mal nécessaire dont la suppression créerait plus de problèmes qu'elle n'apporterait de solutions. Il importe par conséquent de réorganiser leur secteur afin de réduire leurs nuisances qui ne sont en rien une fatalité. L'on adapterait par exemple au contexte ivoirien la législation qui leur est appliquée dans la plupart des pays développés, notamment en France, et qui fait des conducteurs de mototaxis des actifs d'un emploi décent au sens du Bureau International du Travail (BIT). Par ailleurs, l'on leur imposerait des lignes, leur interdisant de facto l'accès à certains quartiers ou à certaines routes. Elles exerceraient alors leur activité en toute légalité et en complément des autres moyens de transports publics existant dans la localité concernée.

Références bibliographiques

AGOSSOU Noukpo S. A., 2004. « Les taxis-motos *zemidjan* à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, 2004/4 n° 32, p. 135-148. DOI : 10.3917/autr.032.0135.

BORDELEAU Blaise, 2015. « Le transport informel », [en ligne] : <http://www.vrm.ca/le-transport-informel/>, 17/12/17.

GUEZERE Assogba, 2008. *Les taxis motos de Lomé, un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité ?* - CODATU-XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam) – 12 - 14 novembre.

KONE Nabindou, 2014, *Les mototaxis dans les stratégies de mobilité des populations à Bouaké*, Mémoire de Master en Sociologie du développement, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire.

LANNUZEL Antoine, 2011. « Transports urbains. Le mototaxi », *Le Nouvel Economiste.fr*, [en ligne] <https://www.lenouveleconomiste.fr/lesdossiers/transports-urbains-la-moto-taxi-12829/>, 20/12/17.

LOMBARD Jérôme et al., 2004. « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart* N° 32/4, PP. 115-134, DOI 10.3917/autr.032.0115.

LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier, 2010. « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association de géographes français*, N° spécial 2010, PP. 69-86.

NDJOUKYA Djiepmo Rostand, 2008. *Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des mototaxis de Yaoundé*, Mémoire de Master Economie des transports et logistiques des échanges, Université de Yaoundé (Cameroun), [En ligne] https://www.memoireonline.com/02/10/3152/m_Les-defis-de-la-securite-routiere-en-milieu-urbain-au-Cameroun-le-cas-des-motos-taxis-a-Yaounde.html, 20/12/17.

OGONDON B., COULIBALY K.T. et al., 2011. *Les traumatismes crâniens par accident de moto en réanimation au CHU de Bouaké en Côte d'Ivoire*, Rapport de l'enquête sur les accidents provoqués par les taxis-motos à Bouaké.

OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHE Pascal, SAHABANA Maïdadi, 2004. Mobilité et pauvreté en Afrique subsaharienne. Eclairages à partir de quelques enquêtes-ménages, Communication au Colloque SITRASS 7 tenu à Dakar du 22 au 24 mars 2004, [en ligne] http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/39/PDF/Sitrass2004_MOBILITE.pdf, 25/5/2015.

OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHE Pascal, 2007. « Mobilité quotidienne en temps de crise », *Revue Belge de géographie*, N° 2, PP. 173-187.

SOLIDARITE INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS ET LA RECHERCHE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE (SITRASS), 2004. *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport final, Programme de Politiques de Transport en Afrique Sub-Saharienne, Lyon, SITRASS.*