

LES MOTOCYCLES ET MOTO-TRICYCLES DANS LE TRANSPORT PUBLIC URBAIN EN CÔTE D'IVOIRE

MOTORCYCLES AND MOTOR TRICYCLES IN URBAN PUBLIC TRANSPORT IN IVORY COAST

KOBENAN Appoh Charlesbor

Enseignant-Chercheur,

Institut de Géographie Tropicale (IGT)

Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

Equipe de Recherche Espace-Système et Prospective (ERESP)

Côte d'Ivoire

appohcharlesbor@yahoo.fr

Date de soumission : 12/06/2022

Date d'acceptation : 22/08/2022

Pour citer cet article :

KOBENAN A. C. (2022) «LES MOTOCYCLES ET MOTO-TRICYCLES DANS LE TRANSPORT PUBLIC URBAIN EN CÔTE D'IVOIRE», Revue Internationale du Chercheur «Volume 3 : Numéro 3» pp : 522 - 543

Résumé

Le transport à moto et en tricycle, qui se développe depuis des années dans de nombreux pays d'Afrique, a finalement atteint la Côte d'Ivoire. Sous l'effet de la propagation, ces engins ont envahi les villes ivoiriennes, y compris la métropole d'Abidjan. Ce mode de transport inapproprié a pris une dimension qui interpelle plus d'un. Cette recherche vise à déterminer les différentes étapes de l'émergence et de l'évolution de ce nouveau mode de transport, mais aussi à comprendre la logique de sa durabilité. À cette fin, la méthodologie est fondée sur la documentation, l'observation, les enquêtes de terrain (questionnaire et entretiens). Un échantillon constitué en grande partie de 230 conducteurs a été mobilisé.

Les résultats obtenus montrent que l'apparition de la moto dans la mobilité des villes ivoiriennes s'est faite en trois étapes : la période avant 2002, de 2002 à 2010 et de 2010 à aujourd'hui. Egalement, ces résultats montrent que les besoins en transport des populations urbaines de plus en plus croissantes, la dégradation du réseau routier de la plupart des villes et la question de l'emploi des jeunes sont autant de logiques qui suscitent le développement et la pérennité de ces engins dans les villes en Côte d'Ivoire.

Mots-clés : Côte d'Ivoire ; motocycle ; moto-tricycle ; transports publics ; ville.

Abstract

The transport of motorcycles and tricycles, which has been developing for years in many African countries, eventually reached Ivory Coast. Following the propagation, these devices invaded Ivorian cities, including the metropolis of Abidjan. This inappropriate mode of transport has taken on a dimension that challenges more than one. This research aims to determine the different stages of the emergence and evolution of this new mode of transport, but also to understand the logic of its sustainability. To this end, the methodology is based on documentation, observation, field surveys (questionnaire and interviews). A sample consisting largely of 230 drivers was used.

The results obtained show that the appearance of the motorcycle in the mobility of Ivorian cities occurred in three stages: the period before 2002, from 2002 to 2010 and from 2010 to today. Also, these results show that the transport needs of increasingly growing urban populations, the degradation of the road network in most cities and the issue of youth employment are all logics that lead to the development and sustainability of these machines in the cities in Côte d'Ivoire.

Keywords: Ivory Coast; motorcycle; motor tricycle; public transport; city.

Introduction

Aperçus çà et là dans les transports publics urbains, les motocycles (deux roues) et moto-tricycles (trois roues) sous l'effet de diffusion ont fini par envahir toutes les villes ivoiriennes. Moyen de mobilité en vogue dans de nombreux pays d'Afrique depuis les années 1970 avec différentes appellations, *Zemidjan* au Bénin, *Bend-skin* au Cameroun, *Kata-katani* au Mali, *Kabu-kabu* au Niger, *Okada-riders* au Nigéria, *Clandos* au Tchad, *Oléya* au Togo, etc., les motocycles et moto-tricycles sont une exception dans le système de transport collectif des villes en Côte d'Ivoire (O. L. Diaz et al., 2007, p. 4).

Dans la majorité des villes africaines où elles ont cours, selon P. Chabal et J-P. Daloz, (1999), l'émergence et la diffusion des moto-taxis sont surtout rendues possible parce qu'il y a une inadéquation entre l'offre d'un service de transport performant et la forte demande engendrée par la rapide urbanisation de la plupart des villes. S. Agossou, (2003), note également que le mauvais état du réseau viaire dans les villes joue en faveur de l'essor et de la propagation des motocycles et moto-tricycles. Pour lui, ces engins sont un moyen de transport, tributaires des réseaux de transport existant sur le territoire national. Quant à H. Mahamat, (2015), l'acceptation et l'essor de la moto dans la plupart des villes africaines y compris certaines capitales est l'un des signes du manque ou d'insuffisance du transport en commun public et privé de qualité, mais également d'un réseau infrastructurel totalement défaillant.

Contrairement à ces auteurs, les recherches menées par M. Amougou, (2010), dans le secteur, montrent que la moto a pris forme dans la ville de Douala au Cameroun grâce aux troubles socio-politiques de 1990. Pour cet auteur, le phénomène de taxis-motos s'est durement sédimenté dans la ville à la suite de l'opération "villes mortes" lancées par l'opposition camerounaise où près de dix mois, les transports classiques automobiles ont arrêté toutes leurs activités. K. Tublu, (2010) ne dit pas le contraire, il révèle qu'au Togo également, le phénomène de moto organisée en service de transport en commun est apparu de novembre 1992 à août 1993 à la suite de la grève générale illimitée que le pays a connue. Pour cet auteur, c'est à partir de cette grève que ce nouveau mode de transport urbain est rentré dans les habitudes de la population togolaise. Ce constat est aussi souligné par les auteurs comme I. Kassi-Djodjo, (2013) ; I. P. Traoré (2015) ; A. Kobenan et al, (2017) et S. N'Zué et al, (2020), qui rappellent que l'avènement de la moto comme nouveau mode de transport dans les localités de Bouaké et de Korhogo, est surtout liée à la crise militaro-politique de 2002 que la Côte d'Ivoire a traversé. Pour ces différents auteurs, cette crise a engendré dans ces localités un dysfonctionnement du

système de transport collectif classique, mais également détruit la majorité des infrastructures routières. Joignant ces auteurs, J. Aloko-N'Guessan et G. Guelé, (2016), ainsi que J. Doherty et al., (2021), notent que la crise post-électorale de 2010 a favorisé l'apparition des motocycles et motos-tricycles dans les villes ivoiriennes d'Oumé et d'Abidjan.

À travers cette documentation, la théorie de diffusion de l'innovation définie par T Hägerstrand (1953) s'adapte cette recherche. En effet, dans cette théorie reprise par plusieurs autres auteurs, il définit la notion de diffusion comme la propagation d'un phénomène qui introduit une nouveauté dans un système et dans espace donné. L'expansion du phénomène fait recourt à trois (3) importantes conditions : la première fait référence à l'existence des centres d'émetteur, la deuxième la présence des agents de transmission et la troisième la disponibilité d'un espace d'accueil potentiellement apte. À travers ces conditions énumérées par T. Hägerstrand, la notion de diffusion peut être perçue comme une figure majeure des différentes transformations qui s'exercent dans les territoires urbains. Cette diffusion participe donc à la formation, au développement, au maintien et à la transformation des structures territoriaux, notamment les paysages urbains (K. Brenoum, et al., 2018, p. 138).

Somme toute, malgré les nombreux écrits sur ce mode de transport, ils ne retracent pas les différentes phases de la diffusion des motocycles et tricycles dans le paysage des transports communs urbains ivoiriens. Mais plutôt, elles s'orientent plus sur les causes de leur avènement, les conséquences positives et négatives. Cette recherche qui vient à-propos, participe non seulement à déterminer les différentes phases de l'apparition et de l'évolution de la moto à deux et à trois roues dans le paysage des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire, mais également, expose sur les logiques de leur développement et pérennité. Ainsi, comment les motocycles et moto-tricycles qui n'existaient pas dans la mobilité des citoyens ivoiriens sont apparus et évoluent ? Quelles sont les logiques de leur avènement dans les villes ivoiriennes ? La réponse à ces préoccupations a permis de dégager un plan qui s'articule autour de deux grands axes :

- la détermination des différentes phases de la diffusion des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire ;
- l'exposition sur les logiques du développement et pérennité de ce nouveau mode de transport dans les villes ivoiriens.

1. Méthodes et matériels

Pour mener cette recherche, la collecte de données a mobilisé de la documentation, de l'observation directe, des enquêtes de terrains et des interviews.

À travers la recherche documentaire marquée par la consultation d'ouvrages généraux et spécifiques dans les bibliothèques et sites web, etc., relatifs à la moto comme moyen de transport au service des populations dans les villes, en général et en particulier celles de la Côte d'Ivoire, ont été recueillies. Les données et l'information recueillies ont aidé à comprendre le sujet. Leur analyse a permis de retracer l'historique de l'avènement des motocycles et moto-tricycles dans les transports collectifs urbains ivoiriens. En plus de l'appropriation des travaux antérieurs, des visites de terrain menées de février à avril 2019 et de septembre à novembre 2021, corrélées à l'observation ont permis d'avoir un aperçu général sur le mode de gestion, de fonctionnement et la prolifération de l'activité à tous les centres urbains du pays. En outre, ces techniques ont rendu possible l'évaluation de l'état du réseau routier dans les localités de recherches. A cet effet, un appareil téléphonique androïde pour les prises de vue a été d'une grande utilité. Cette étape a été complétée par des entretiens et un questionnaire réalisés dans 20 régions pilotes sur 31 régions que compte la Côte d'Ivoire, choisies selon la taille de la population, le rang administratif (région, capitale régionale), etc., afin d'obtenir des éléments d'analyse qui aident à déterminer les différentes étapes de la propagation des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire mais aussi, de comprendre les logiques de leur apparition.

Les entretiens réalisés, reposent sur des échanges avec certaines autorités publiques en charge de la gouvernance des villes (Préfet, Sous-Préfet, Directeur Régional du Ministère des Transports, Directeur Départemental du Ministère des Transports, Directeurs Technique des Conseils Régionaux, Directeurs Techniques des Mairies, etc.). Egalement dans chaque région visitée, un entretien a-t-il eu lieu avec quelques présidents d'association de conducteurs de ces engins, soit trois présidents par région, ce qui a donné un totale de 60 présidents d'association de conducteurs.

Quant au questionnaire, il a été administré à 230 conducteurs, choisis de manière raisonnée, à l'effet de recueillir les informations nécessaires à l'établissement de la chronologie et à la détermination des raisons qui ont prévalu à l'apparition de l'activité de motocycle et moto-tricycle dans la ville.

Aussi, faut-il noter qu'il n'existe pas de véritables statistiques relatives au nombre de conducteurs des motocycles et moto-tricycles. Les statistiques demeurent le plus souvent approximatives et aléatoires. Il est pratiquement voire impossible à ce jour de donner les statistiques dans ce secteur de transport. Ainsi, le nombre de motos à enquêter par ville régionale a été calculé proportionnellement à l'effectif des conducteurs de chaque localité pilote. Les critères qui ont servi de base de choix des conducteurs sont entre autres, être une personne ayant exercé le métier de conducteur de moto et capable de relater les réalités sur l'activité de moto ; être un conducteur avoir exercé dans la ville au moins pendant deux ans.

De même, dans l'optique d'avoir le point de vue des usagers sur la question, un questionnaire a été adressé à 60 individus vivant dans les villes capitales régionales, à raison de trois par localité régionale.

Les résultats de ces entretiens réalisés ont permis d'obtenir les informations nécessaires sur la "naissance" ou l'historique de l'apparition du phénomène des motocycles et moto-tricycles dans la sphère des transports publics urbains ivoiriens, mais également, les logiques de leur implantation. Les données collectées ont fait l'objet d'un traitement statistique à travers le tableur Excel, qui ont permis de générer les différentes figures.

2. Résultats

Les résultats obtenus portent sur les différentes étapes de la propagation des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire et les logiques de leur apparition dans les transports urbains ivoiriens.

2.1. Les différentes étapes de propagation des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire

Trois grandes étapes, permettent de déterminer le développement des motocycles et moto-tricycles dans la mobilité collective des populations urbaines en Côte d'Ivoire : la période avant septembre 2002, la période de 2002 à 2010 et la période de 2010 à aujourd'hui.

2.1. 1. La période avant septembre 2002

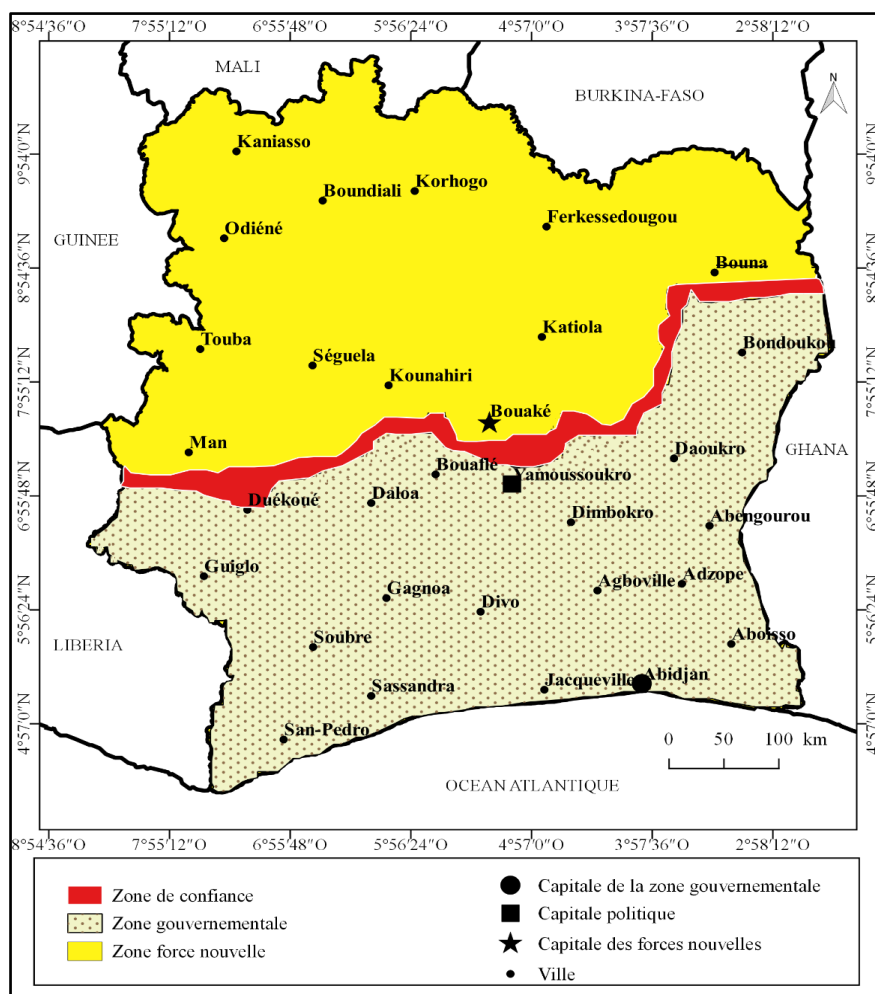
Avant le 19 septembre 2002, en Côte d'Ivoire l'offre de transport urbain était structurée de façon spécifique autour des véhicules automobiles. Dans les villes principales et secondaires, la mobilité des populations est assurée par les taxis collectifs communaux et intercommunaux de cinq et huit places, communément appelés wôrô-wôrô et les autobus de 18 places dénommés "gbaka". À ces moyens de déplacements, il faut compter les autobus et bateau-bus de la Société

des Transports Abidjanais (SOTRA) et les taxis compteurs qui font la spécificité de la capitale économique Abidjan.

Mais, les quelques engins à deux roues rencontrés dans la circulation dans les villes ivoiriennes à cette période étaient réservées uniquement au transport individuel de quelques individus et surtout aux agents des sociétés telles que la Société de Distribution d'Eau en Côte d'Ivoire (SODECI) et de la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE) pour leur permettre de relever et de distribuer les factures de consommation des ménages. Les déplacements à motocycles et moto-tricycles dans les villes ivoiriennes étaient quasiment inexistantes car proscrit par loi.

2.1.2. La période de 2002 à 2010

Le recours aux motocycles dans le milieu des transports publics urbains en Côte d'Ivoire est un fait récent. Il est consécutif au coup d'état manqué du 19 septembre 2002, qui s'est mué en rébellion. En effet, lors de cette crise militaire, la plupart des activités socio-économiques des zones centre, nord et ouest (CNO) occupées par la rébellion ont connu une paralysie, en particulier le secteur des transports publics qui était quasi-totalement à l'arrêt, provoquant un exode des populations appelées "déplacés de guerre" vers la zone gouvernementale (figure 1).

Figure 1 : Zone d'émergence des motos en Côte d'Ivoire

Source : Enquêtes de terrain, mars 2020-Mai 2022

Réalisation : K. Appoh

Cette situation de crise inhabituelle va causer un dysfonctionnement total du système de transport public des villes sous contrôle des rebelles, où nombre de véhicules ont été confisqués ou volés (I. Kassi-Djodjo, 2013, p. 10). Les moyens de transports classiques composés des wôrô-wôrô et des gbaka qui assuraient l'essentiel de la mobilité des populations dans ces villes deviennent pratiquement inopérants (A. Kobenan et al., 2017, p. 189). Devant cette absence totale de moyens de mobilité urbain public automobile, les motos sous l'effet de contagion et de diffusion, qui au départ servaient de moyen de déplacement individuel de quelques citoyens vont se présenter comme le seul moyen à la disposition des populations qui ont besoin de mobilité. En effet, les zones CNO occupées par la rébellion n'étant plus sous gouvernance du pouvoir d'Abidjan, s'ouvrent aux pays limitrophes le Mali et le Burkina-Faso, où les motos comme moyen de transport urbain public avaient déjà cours. Les ressortissants de ces pays installés dans ces zones CNO, devant leurs biens faits avérés dans leur pays, vont

proposer les services des motocycles comme moyen de déplacement aux populations, qui étaient poussées aux déplacements pédestres. Ainsi, d'un acte de compensation au départ, les motocycles venus du Burkina-Faso et du Mali entrent dans les mœurs des populations des zones CNO (A. Kobenan et al., 2017, p. 186). Face donc à la rareté des véhicules automobiles, ils sont devenus les seuls moyens de déplacements dans les villes occupées pendant la guerre.

Depuis la ville de Bouaké, capitale de la rébellion et épiscentre de ce nouveau phénomène, jusqu'à Korhogo, en passant par Séguéla, Man, Bouna, etc., les motocycles (moto à deux roues) ont aidé à régler la question du déplacement des populations (planche 1). Selon Ouattara Ladji, chef de syndicat de transporteurs de motocycles à Bouaké, *«quand les rebelles ont pris Bouaké en septembre 2002, ils n'avaient presque pas de voitures en leur possession. Ils se sont donc accaparés certains véhicules de particuliers et de transporteurs. (...) C'est ce qui explique la percée des motocycles comme moyen de transport en commun à Bouaké et dans les autres villes du Centre-Nord-Ouest ivoirien alors sous la domination des rebelles. Aussi, comme il n'y avait plus de service de douanes à la frontière avec le Mali et le Burkina Faso, la prolifération de ces engins à Bouaké a été faite. Mais, malgré la stabilité du pays retrouvée, ce trafic continue de plus belle. Egalement, selon le Directeur de Côte d'Ivoire Logistique (CIL), le concessionnaire principal de l'Etat de Côte d'Ivoire dans la chaîne d'importation, de dédouanement et d'immatriculation de tous les véhicules neufs ou usagers entrant sur le territoire ivoirien la quasi-totalité de ces engins en circulation est arrivée sur le marché de Bouaké après s'être faufilée entre les mailles des douanes ivoiriennes»*.

Planche 1 : Une vue de motocycles en stationnement et en circulation dans la ville de Bouaké



Prise de vue : K. Appoh, Avril 2022

2.1.3. La période de la crise post-électorale de 2010 à aujourd'hui

Apparus et en vogue dans les zones CNO, il faut attendre la fin de la crise post-électorale de 2010, pour voir les motocycles et motos-tricycles faire leur apparition dans les zones ex-sous contrôle gouvernementale, c'est-à-dire les zones sud-ouest, sud et est du pays comme moyen de transport public. En effet, les nouvelles autorités du pays les ont introduit dans le milieu des transports ivoirien à la faveur des projets d'insertion professionnelle et sociale surtout, des ex-combattants démobilisés des différentes forces armées après la crise (J. Doherty et al., 2021, p. 7). Ainsi, érigées en moyen de réinsertion socio-économique, les motos-tricycles ou "salonis" se sont vite imposées dans bon nombre de villes ivoiriennes y compris la métropole d'Abidjan, qui va les accueillir à partir de janvier 2019.

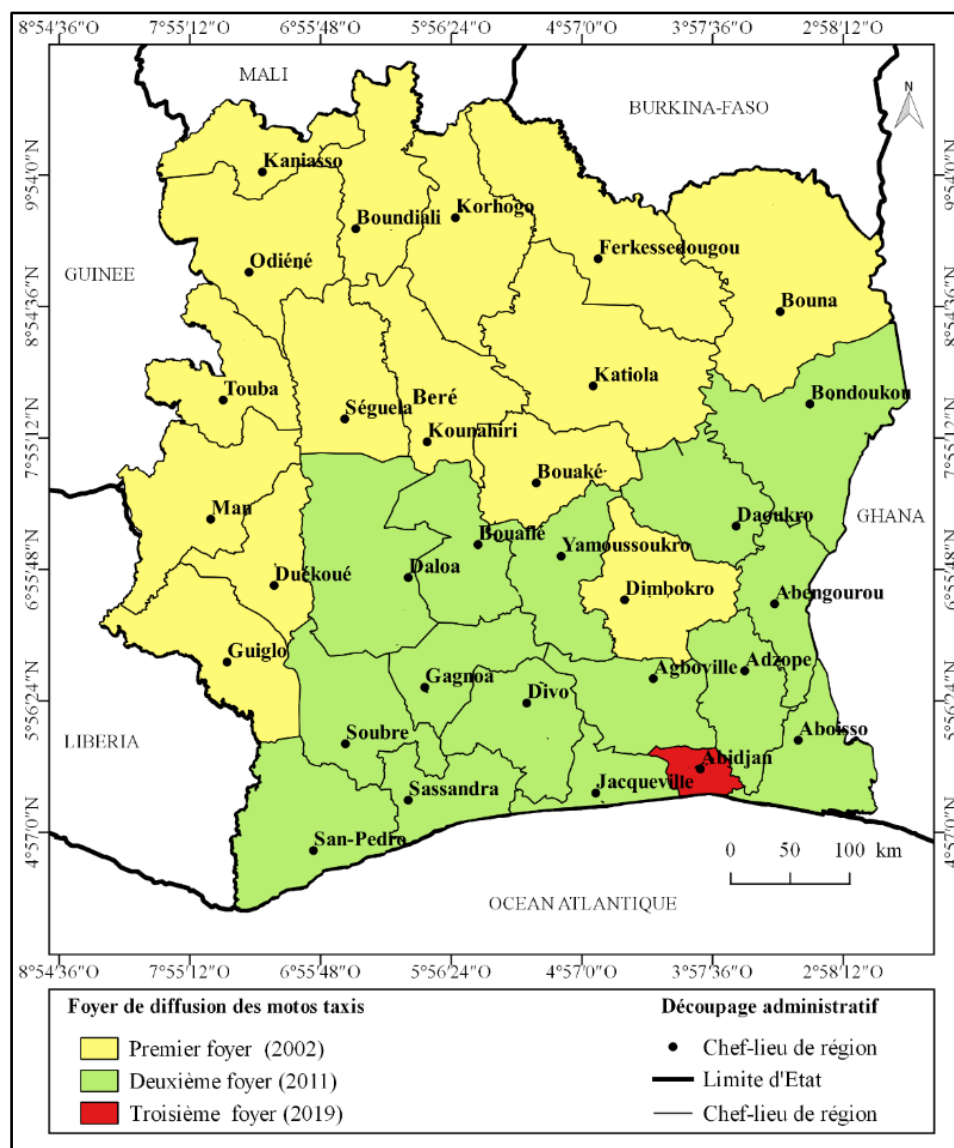
Le nom "saloni" est un sobriquet que les populations ivoiriennes ont attribué aux motos-tricycles en référence aux "rickshaws" (tricycles utilisés pour le transport de personnes et de marchandises dans la plupart des pays d'Asie du sud-est, et de la Chine) aperçus dans un feuilleton hindou diffusé par la première chaîne de télévision nationale. Ces motos-tricycles ou "salonis" importées de l'Asie notamment de la Chine et de l'Inde à des coûts entre 800 000 francs CFA et 1 200 000 francs CFA (entre 1 200 et 1 800 €) connaissent un rapide développement et prolifèrent dans le paysage des villes ivoiriennes après la propagation des motocycles (J. Doherty et al., 2021, p. 6). Elles se généralisent au fil des années et, ont rapidement pris de l'essor à côté des motocycles qui déjà essaimaient le paysage urbain des zones CNO. Elles sont devenues un excellent moyen de transport en commun à la disposition des populations (photo 1 et figures 2 et 3).

Photo 2 : Une vue de motos-tricycles "salonis" en stationnement au quartier Avocatier, commune d'Abobo-Abidjan



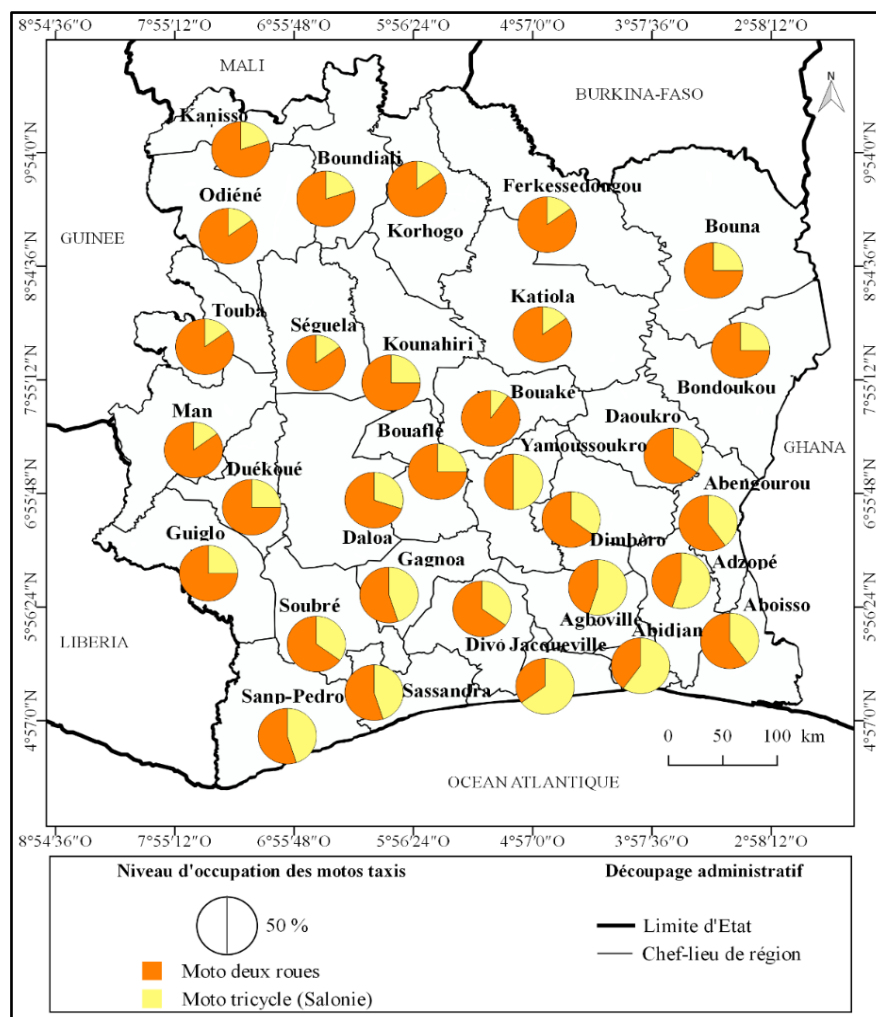
Prise de vue : K. Appoh, Avril 2022

Figure 2 : Foyers et années de diffusion des motocycles et moto-tricycles en Côte d'Ivoire



Source : Enquêtes de terrain, mars 2020-Mai 2022

Réalisation : K. Appoh

Figure 3 : Niveau d'occupation des motocycles et moto-tricycles par zone en Côte d'Ivoire

Source : Enquêtes de terrain, mars 2020-Mai 2022

Réalisation : K. Appoh

2.2. Les logiques de l'apparition des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des transports urbains en Côte d'Ivoire

Les logiques de l'apparition des motocycles et moto-tricycles dans la mobilité des populations urbaines sont une réponse individuelle à la conjonction d'une triple pénurie : le manque d'emplois, l'insuffisance, voir le manque de véhicules automobiles collectifs de transport et une voirie dominée par des routes non bitumées et très dégradée (L. Diaz Olvera et al., 2007, p. 4).

2.2.1. Le manque d'emplois

À l'image des pays d'Afrique subsahariennes, les villes grandissent à toute vitesse en Côte d'Ivoire. Le taux d'urbanisation qui était à peine de 12% en 1960 a grimpé à plus de 51,3% en 2014. Cette forte urbanisation impacte également la population qui voit le nombre d'urbain connaître une augmentation. Selon les données de l'Institut National de la Statistique (INS) en

2014, plus de la moitié de la population ivoirienne (soit 53,9%) est urbaine. Cette forte croissance de la population urbaine ivoirienne est surtout marquée par l'omniprésence de la pauvreté et du chômage, soit un taux de 2,8%. Il est plus élevé à Abidjan (6,9%) que dans les autres villes (3,4%) et assez faible en milieu rural (0,9%), (INS, 2016, p. 12).

Dans le contexte actuel de crise économique difficile, caractérisé par une augmentation du chômage, les structures publiques et privées, pourvoyeuses d'emplois salariés, ne peuvent toutefois absorber qu'une proportion relativement faible de la population en âge de travailler (R. Cherkaoui, 2022, p. 570). Le nombre de sans-emplois et de chômeurs reste important et la question de l'emploi demeure un problème crucial. Ainsi, devant cette situation de difficultés socio-économiques urbaines de plus en plus pénibles, les motocycles et moto-tricycles sont apparus comme une nouvelle activité permettant à une frange de la population citadine de se trouver un emploi. 95% des conducteurs interrogés expliquent avoir embarrasé cette profession faute d'emplois. Selon eux, on y vient à défaut du mieux-être car pour vivre la ville aucune autre opportunité ne se présente à eux. Comme le souligne C. Maliki et R. Kinouani (2019, p. 3), le chômage grandissant a entraîné la reconversion des diplômés sans-emplois ainsi que des déscolarisés dans cette nouvelle activité.

Aussi, l'enquête montre que 85% des acteurs sont des jeunes, dont la tranche d'âge se situe à 95% entre quinze et trente ans. Dans cette frange, les moins de vingt-cinq ans sont les plus nombreux et sont pour la plupart des conducteurs contractuels. Ils sont en grande majorité dans un système de travailler-payer, avant d'acquérir eux-mêmes leur propre engin. Par contre, certains sont propriétaires grâce à l'appui des parents. Le genre féminin est quasi-absent dans l'activité, seulement 5% y exerce tant que propriétaire.

A ces jeunes acteurs, s'ajoutent des retraités et même des fonctionnaires qui sont quelques fois propriétaires de un ou plusieurs motocycles ou moto-tricycles qu'ils mettent à la disposition des conducteurs. Les propriétaires de ces engins y trouvent leur compte parce que cela leur procure des revenus substantiels. C'est l'exemple de Yapi Florent (commune d'Abobo, ville d'Abidjan), retraité depuis trois ans de la fonction publique et qui a, à présent, jeté son dévolu sur l'exploitation de ces deux moto-tricycles. Une nouvelle affaire qui selon lui, lui a permis de digérer ses déboires et sa faillite dans une première affaire de taxis automobile. Les deux moto-tricycles qu'il a acquis au prix de 2 400 000 francs CFA, soit 1 200 000 francs CFA chacun (environ 1 830 €), lui rapportent le nécessaire pour subvenir à ses charges familiales et à ses besoins propres.

Aussi faut-il le noter, la majorité des usagers interrogés se réjouissent du nombre, de plus en plus croissant, chaque jour, des motocycles et moto-tricycles en service dans les villes. Ces derniers trouvent que, cette activité de transport constitue un potentiel d'emplois car beaucoup de jeunes s'y adonnent. A cet effet, selon Parfait Kouassi, président de la plateforme motos "salonis" de la ville de Tanda située à l'est du pays, *«en raison de l'absence d'usines dans le département et dans la ville, les jeunes embrassent cette activité. (...) Il y a des pères de familles parmi nous et nous faisons cette activité pour pouvoir se défendre car l'activité nourrit son homme»*. Il ressort donc de ces propos de Parfait Kouassi que des personnes, en situation de précarité, trouvent en ce nouveau mode de transport une opportunité de se prendre en charge. En effet, en Côte d'Ivoire comme ailleurs en Afrique, où le sous-emploi est massif les motocycles et moto-tricycles représentent un moyen de subsistance pour plusieurs ménages. C'est donc vrai semblable, que les motocycles et moto-tricycles sont perçus comme une alternative au problème d'emploi rencontré par bon nombre d'ivoiriens. Selon les chiffres du ministère de transport en 2020, la Côte d'Ivoire comptait plus de 300 000 motos, dont plus de 75% exerce dans le transport de personnes.

Avec les 250 000 engins en circulation, c'est entre 450 000 et 750 000 ivoiriens en raison de deux ou trois conducteurs au moins par engin, que les motocycles et moto-tricycles offrent un emploi précaire ou permanent, et permet de se prendre en charge. Comme le notent C. Kaffo et al., (2007, p.7), les motos deux et trois roues connaissent un dynamisme dans le paysage des transports urbains parce qu'elles font vivre un nombre important de populations. Il est donc incontestable que l'implantation et le développement des motocycles et moto-tricycles en Côte d'Ivoire participent à résoudre le problème d'emploi qui s'est davantage aggravé dans le pays avec les différentes crises socio-politiques et économiques de 2002 et 2010 (I. Kassi-Djodjo, 2013, p.111).

Les motocycles et moto-tricycles sont donc en vogue en Côte d'Ivoire, comme dans la plupart des pays africains où ils ont cours, pour leur caractère lucratif, "gagne-pain" car le profit journalier noté lors de nos enquêtes de terrain se situe dans la majorité des localités entre 2 500 francs CFA et 6 000 francs CFA (soit entre 3,82 et 9,16 €) au minimum et entre 7 000 francs CFA et 10 000 francs CFA (soit 10,68 et 15,26 €) au maximum.

Sur cette base de gain journalier, la pratique de l'activité de transport par motocycle et moto-tricycle offre mensuellement entre 75 000 francs CFA et 180 000 francs CFA (soit entre 114,47 et 274,73 €) au minimum et entre 210 000 francs CFA et 300 000 francs CFA (soit entre 320,52

et 457,89 €) au maximum ; montants supérieurs au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est de 60 000 francs CFA (soit 91,58 €) en Côte d'Ivoire (tableau 1).

Tableau 1 : Gain minimum et maximum journalier et mensuel rapporté par moto

Gains en francs CFA	Journalier	Mensuel
Minimum	2 500 à 6 000	75 000 à 180 000
Maximum	7 000 à 10 000	210 000 à 300 000

Source : Enquêtes de terrain, février-mai 2022

Somme toute, si ces différents gains sont rapportés aux 250 000 engins en circulation, c'est en moyenne entre 52,5 milliards et 75 milliards de francs CFA (soit entre 80 millions et 114 millions d'euros) que l'activité injecte mensuellement dans l'économie ivoirienne. Avec cet important volume monétaire apporté à l'économie ivoirienne, la pratique de cette activité pourrait se dresser comme une des solutions idoines au problème d'emploi et de chômage croissant en Côte d'Ivoire.

2.2.2. L'insuffisance, voir le manque de véhicules automobiles de transport collectif

En Côte d'Ivoire, la plupart des villes particulièrement les villes secondaires souffrent de l'insuffisance et du manque de moyen de locomotion. Les offres de transports classiques publics avec les véhicules automobiles formels (taxis compteurs, gbaka, autocars, autobus de la SOTRA) et artisanaux (wôrô-wôrô) sont très insuffisantes par rapport à la demande. Selon le ministère des transports, le parc de véhicules automobiles en circulation sur l'étendue du territoire national tourne autour de 800 000 véhicules. Mais, concernant le parc de véhicules de transport public réservés aux voyageurs, il est estimé à 52 642 unités qui se répartissent de la façon suivante : 18 302 taxis communaux (wôrô-wôrôs), 16 047 taxis compteurs, 13 946 minibus communément appelés "gbaka" et 4 347 autocars (nombre de places supérieur ou égal à 22 places). Ce parc reste encore faible, comparativement à l'explosion des besoins en déplacements des populations urbaines (W. Gahié, 2019, p. 24).

Pour corriger cette situation de pénurie ou d'absence de moyen de locomotion, les motos à deux et trois roues, à l'image des pays comme le Benin, le Togo, le Burkina-Faso, etc., où elles ont cours activement dans la mobilité des populations, apparaissent comme une aubaine pour les populations ivoiriennes. En effet, les besoins en transports collectifs suffisants sont sans nul doute la cause de l'apparition de ces engins qui se donnent pour objectif de faciliter le déplacement des citoyens ivoiriens par leurs services. Comme le notent P. Chabal et J-P.

Daloz, (1999, p. 141), l'apparition, l'implantation et l'essor des motocycles et moto-tricycles sont dus à l'inadéquation entre l'offre d'un service de transport collectif classique performant et la forte demande engendrées par le développement rapide des villes et la croissance démographique. Pour être on ne peut plus clair, le développement des motocycles et moto-tricycles dans la locomotion des populations sont une réponse individuelle et collective à la conjonction de pénurie, voire même à l'absence totale de moyen de transport collectif dans la majorité des villes. Face à cette situation de manque criard de moyens de locomotion collective appropriée, qu'ils soient formels ou informels, les motos à deux et trois roues qui ont fait irruption dans la sphère des transports publics des populations urbaines sont vues comme une réponse aux besoins sans cesse croissants de mobilité des populations citadines.

2.2.3. Une voirie dominée par des routes non bitumées et très dégradée

À l'instar des autres pays du monde, en Côte d'Ivoire, le transport routier se trouve au cœur des politiques de développement économique initiées par l'État, car il contribue significativement au développement socio-économique du pays. En effet, il assure à lui seul plus de 90% des déplacements internes et externes des populations. Ainsi, afin de garantir aux populations un réseau viaire adéquat, la Côte d'Ivoire s'est dotée de l'un des réseaux routiers les plus performants de la sous-région ouest africaine (W. Gahié, 2019, p. 21). Le tableau 2 ci-dessous retrace l'évolution du linéaire routier en Côte d'Ivoire.

Tableau 2 : Evolution du réseau routier ivoirien (en km)

Types de routes	1960	1980	1990	1995	2000	2010	2015	2021
Routes nationales	680	3 100	5 130	5 800	6 253	6 264	6 360	7 252
Autoroutes	XX	141	141	141	141	141	247	247
Routes en terre	24 320	42 300	56 751	62 241	75 482	75 471	75 386	74 578
Total réseau	25 000	45 541	62 022	68 182	81 876	81 876	81 993	82 077

Source : W. Gahié, 2019, p. 21, AGEROUTE (Agence de Gestion des Routes) et enquête de terrain, Août 2022

Avec un linéaire national de 82 077 kilomètres en 2021, le réseau routier en Côte d'Ivoire est dominé par les routes en terre, soit 90,6% du réseau national total. Ce réseau est marqué par son caractère vétuste. En effet, en ce qui concerne les routes revêtues, plus de 4 000 kilomètres,

soit plus de 60% du réseau ont un âge moyen variant entre 15 et 30 ans. Quant au réseau en terre, le niveau de service est dans l'ensemble faible avec une dégradation très prononcée de plus de 25 000 Kilomètres, avec une forte impraticabilité (W. Gahié, 2019, p. 23). C'est donc un réseau viaire peu développé et en mauvais état, avec des voies bitumées généralement limitées dans les noyaux centraux et aux principales liaisons centre-périphérie.

Face à l'état souvent défaillant des infrastructures routières urbaines, l'on assiste aujourd'hui dans la plupart des villes y compris l'agglomération d'Abidjan, la capitale économique, à une explosion des deux et trois roues comme moyen de mobilité (Y. Bayogo et al., 2022, p. 629). En effet, ces engins se révèlent comme un mode de transport en commun plus adapté au mauvais état et à la forte congestion de la voirie dans les villes (planche 2). Ainsi, devant cette impraticabilité de la route qui ne permet pas aux moyens de transport classique en commun, taxis wôrô-wôrô, minibus gbaka, etc., de desservir convenablement les paysages urbains, particulièrement les nouveaux quartiers qui se développent dans les périphéries des villes, les motocycles et moto-tricycles sont une aubaine bien exploitée.

Planche 2 : Une vue de voies fortement dégradées, impraticables pour les véhicules automobiles collectifs, mais praticables pour les moto-tricycles dans la commune d'Abobo



Prise de vue : K. Appoh, juin 2022

3. Discussion

Les résultats de cette recherche coïncident en bien des points avec ceux des recherches antérieures sur les motocycles et moto-tricycles.

Dans ces recherches, des auteurs comme S. Agoussou, (2004) note que devant l'explosion des besoins en déplacements des populations au Bénin, la moto s'est substituée aux moyens de transport classique, c'est-à-dire les véhicules automobiles, à partir de 1976 particulièrement dans la ville de Porto-Novo d'où elle s'est popularisée dans le reste du pays. Aussi, il mentionne que de cette seconde ville béninoise Porto-Novo, "berceau" de la moto, elle va sous l'effet de proximité se répandre dans les pays limitrophes tel que le Togo, le Niger et une partie du Nigeria.

Toujours selon S. Agoussou (2003), la propagation de ce mode de transport dans toutes les villes du Togo est rendue possible grâce à plusieurs facteurs. Il s'agit surtout du mauvais état du réseau routier qui est en grande partie très dégradé et impraticable par les véhicules automobiles collectifs, mais également à la disponibilité d'une abondante main-d'œuvre frappée par le chômage. Dans cette même veine, P. Chabal et J-P. Daloz, (1999), concluent dans leurs recherches que l'éruption et l'expansion des motos de tous genres comme moyen de mobilité dans la plupart des villes d'Afrique subsahariennes ont été rendues possibles parce que l'offre de service de mobilité n'a pas suivi la croissance des besoins en déplacement des populations. Ainsi, à l'instar de ces villes africaines, la plupart des villes ivoiriennes ont épousé ce nouveau moyen de mobilité parce qu'elles présentent les mêmes caractéristiques et réalités. Bénéficiant d'un réseau de voirie défectueux, d'une insuffisance et voir de l'inexistence de moyens de transports collectifs adéquats, les motocycles et moto-tricycles qui n'existaient pas dans le paysage des villes en Côte d'Ivoire avant 2002, s'y sont implantés durablement. H. H. Mahamat, (2015), va plus loin dans ses analyses pour dire que l'acceptation de ce mode de transport dans la plupart des villes y compris certaines capitales est l'un des signes du manque ou d'insuffisance des moyens de transport collectif public/privé de qualité.

Aussi, nos résultats révèlent que l'apparition et la diffusion des motocycles et moto-tricycles dans la mobilité des populations des villes ivoiriennes sont la conséquence directe des différentes crises de 2002 et 2010. Des auteurs comme M. Amougou, K. Tublu, ne disent pas le contraire. Pour M. Amougou (2010), les moto-taxis sont nées à Douala au Cameroun suite aux crises socio-politiques de 1990, marquées par les mouvements de "villes mortes" lancés par l'opposition qui ont duré près de dix mois où les transports classiques automobiles ont arrêté toutes leurs activités. Une occasion qui a favorisé la solidification de ces engins dans la mobilité des populations de la ville de Douala. Quant à K. Tublu (2010), ses résultats renseignent que l'apparition et l'éclatement des motos dans l'activité de transport collectif au Togo remonte à

novembre 1992 et août 1993 suite à la grève générale illimitée que le pays a traversé. Une réalité décrite également par I. Kassi-Djodjo (2013), A. Kobenan et al., (2017), I. P. Traoré (2015) et S. N'Zué et al., (2020),. Ces auteurs notent qu'il a fallu attendre la crise militaro-politique de 2002 pour voir la moto faire son irruption dans les habitudes de mobilité des ivoiriens, particulièrement dans les villes. La moto est survenue à la suite du dysfonctionnement du système de mobilité dans les localités contrôlées par les rebelles. C'est donc à partir de cette partie du pays que la moto va s'étendre et s'installer durablement avec pour épiscntre la ville de Bouaké, capitale de la rébellion. Des auteurs comme J. Aloko-N'Guessan et G. Guelé, (2016) et J. Doherty et al., (2021), soulignent également dans leurs résultats que la fin de la crise post-électorale a contribué à la prolifération et à la pérennisation de la moto dans la majorité des villes ivoiriennes, y compris l'agglomération d'Abidjan. Ainsi, dans la partie ex-gouvernementale, les centres urbains ont été touchés par la moto qu'après la crise post-électorale de 2010.

Somme toute, l'enracinement des motocycles et moto-tricycles dans le paysages des transports collectifs urbains en Côte d'Ivoire est en étroite relation avec les crises politico-militaire de 2002 et post-électorale de 2010. Par conséquent, contrairement à des auteurs comme I. P. Traoré (2015), qui souhaite l'élaboration de lois statuant la réglementation des motocycles et moto-tricycles, nous dénonçons l'usage des motos comme moyen de transport public car leur adoption n'est pas signe de développement et d'émergence à laquelle la Côte d'Ivoire aspire.

Conclusion

L'urbanisation de plus en plus poussée de la Côte d'Ivoire (soit 51,3%), caractérisée par la croissance des difficultés de mobilité des populations tient en partie à la faiblesse des infrastructures de transport qui desservent les centres urbains de manière inégale mais aussi, à l'absence de moyens transports publics adéquats. Toute chose, qui concourt à une explosion des transports informels, notamment les motocycles et moto-tricycles. Formellement interdits, par la législation ivoirienne et appuyée par l'interdiction du 02 mai 2019 du gouvernement ivoirien relative à l'activité de transport public des personnes et des biens par les engins à deux et trois roues, les motocycles et moto-tricycles sont d'abord apparus dans les villes des zones CNO depuis la crise militaro-politique de 2002 et, par la suite ont conquis peu à peu toutes les autres villes du pays y compris Abidjan, la capitale économique après la crise post-électorale de 2010.

Les résultats obtenus montrent également qu’obéissant à plusieurs logiques, l’essor et la pérennité des motocycles et moto-tricycles dans le paysage des mobilités urbaines en Côte d’Ivoire traduit bien le fait qu’ils sont une réponse pragmatique au manque d’emplois, à une explosion des besoins en déplacements des populations et surtout au réseau routier de plus en plus défectueux. Toutes ces logiques réunies, ce nouveau mode de transport pourrait devenir le meilleur alternatif, assurant le déplacement quasi généralisé des populations sur des territoires urbains ivoiriens de plus en plus éclatés, étalés et mal dotés en infrastructures et équipements de transports.

Aussi, au vu des résultats de cette recherche qui ont permis de retracer l’historique et les logiques de propagation des motocycles et moto-tricycles dans la mobilité des citoyens ivoiriens, des pistes de recherches futures pourraient plus s’orienter sur l’essor de ces engins dans la mobilité urbaine et l’insécurité routière en Côte d’Ivoire. Aussi, d’autres peuvent s’orienter dans l’étude statistique du nombre de motocycles et moto-tricycles en circulation en Côte d’Ivoire afin de mieux analyser leur poids dans la mobilité des citoyens ivoiriens.

Mais au-delà de ces aspects futurs, laisser perdurer le développement de ces motos à deux et trois roues dans le milieu des transports urbains ivoiriens est un problème d’ordre public important, qui doit amener les autorités étatiques à repenser la question des besoins en déplacement des populations. Aussi, leur expansion et durabilité dans les mobilités urbaines ivoiriennes, n’est pas un bon indicateur de développement car ce nouveau mode de transport s’oppose aux Objectifs de Développement Durable (ODD) à travers la cible 11. 2, *«fournir un accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, notamment en développant les transports publics»*. L’atteinte de cette cible (11. 2) passe donc nécessairement par un contrôle et une maîtrise de ce nouveau moyen de mobilité, décrié de plus en plus pour sa part importante dans l’accroissement des accidents de la route, soit environ 68% des accidents en 2021 selon le ministère des transports.

Bien que cette recherche ait mobilisé des techniques d’enquêtes (recherche documentaire, observation, questionnaire et entretiens) qui ont abouti aux résultats susmentionnés, des difficultés se sont posées. Il s’agit entre autres :

- du manque de statistiques relatives au nombre d’engins en circulation, aux effectifs des conducteurs et propriétaires des motocycles et moto-tricycles,
- des statistiques existantes qui demeurent le plus souvent approximatives et aléatoires.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agossou S. N., (2003), La diffusion des innovations : l'exemple des *zemijan* dans l'espace béninois, in Cahiers de géographie du Québec, 47 (130), pp. 101-120, URI : <https://id.erudit.org/iderudit/007971ar>, DOI : <https://doi.org/10.7202/007971ar>

Agoussou S. N., (2004), Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou, in Autrepart, n°32, pp. 135-148

Aloko N. J. & Guelé G. P., (2016), Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire), Revue canadienne de géographie tropicale, Vol. (3) 1, pp. 49-57, URL: <http://laurentienne.ca/rcgt>

Amougou M. A. B., (2010), Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'état, identité et régulation sociale, Revue Anthropologie et Société, Vol. 34, n°1, pp. 55-73

Bayogo Y.

Mariko S., et Kolli A. K., (2022), Analyse du transport routier et ses accidents : cas des RN6 et RN7 du Mali, Revue Internationale du Chercheur, « Volume 3 : Numéro 2 », pp. 612-635

Brenoum K. D., Kobenan A. C et Kouamé K B., (2018), La ville de Tiébissou : Des déplacements pédestres aux motos-taxis, Révue de Géographie de l'Université de Ouagadougou, N° 07, Vol 1, pp 135-154

Chabal P. & Daloz J-P., (1999), L'Afrique est partie! Du désordre comme instrument politique, Paris, Economica, Archives de sciences sociales des religions, pp. 141-163, consulté le 24 mai 2022, URL : <http://journals.openedition.org/assr/20738>, DOI : <https://doi.org/10.4000/assr.20738>

Cherkaoui R., (2022), Modèle de recours à l'auto emploi dans un dispositif public d'appui à la création d'entreprise, Revue Internationale du Chercheur, «Volume 3 : Numéro 2», pp. 568-595,

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Maïdadi S., (2007), La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, XLIII^{ème} Colloque de l'ASRDLF, Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires, du 11 au 13 juillet, Grenoble-Chambéry-France, pp. 1-17

Doherty J., Bamba V. & Kassi-Djodjo I., (2021), Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles "*salonis*" à Abidjan, Côte d'Ivoire, Revue Cybergeographie : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire, document 964, 23p, consulté le 14 juin 2022, URL : <http://journals.openedition.org/cybergeographie/36056>, DOI: <https://doi.org/10.4000/cybergeographie.36056>

Gahié W. A., (2020), Transport : cas d'étude Côte d'Ivoire 2020, la nécessaire émergence des transports durables en terre d'Éburnie, 15p

Gahié W. A., (2019), Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, Rapport Diagnostic, 92p

Hagerstrand T, 1953, Innovation, Diffusion as a Spatial Process, Chicago, University of Chicago Press, translation by A Pred (1967)

Institut National de la Statistique (INS), 2016, Enquête Nationale sur la Situation de l'Emploi et le Secteur Informel (ENSESI-2016) : Rapport descriptif sur la situation de l'emploi, Tome 1, 78p

Kaffo C., Kamdem P., Tatsabong B. & Diebo L-M., (2007), L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne, Actes du Colloque international sur le taxi, les 20 et 21 septembre, Lisbonne-Portugal, 17p

Kassi-Djodjo I., (2013), Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire), Revue Géotransports, transport et développement des territoires, n°1-2, pp. 105-114

Kobenan A. C., Brenoum K. D. & Atta K., (2017), Les motos-taxis : un nouveau mode de transport dans la mobilité urbaine à Bouaké (Côte d'Ivoire), in Trajectoire, la Revue de Référence du GRESSO, n°2, pp. 181-205

Mahamat H. H., (2015), Mototaxis ou *clandos* entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena, CODATU-2015, Energy, Climate and Air Quality Challenges : The role of urban transport policies in developing countries, 2-5 february, Istanbul-Turkey, pp. 1-13

Maliki C. & Kinouani R., (2019), «Taxis-motos» : une réponse à la crise quotidienne de mobilité à Bangui (République Centrafricaine), Revue de Géographie de l'Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa (Côte d'Ivoire), catégorie de publication : Espaces, Sociétés, Territoires, 9p, <https://www.revuegeo-univdaloa.net/index.php/fr>

N'Zué N. S., Kalou B. K. D. & Zah B. T., (2020), Enjeux de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo dans un contexte post-crise militaro-politique en Côte d'Ivoire, Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes, Numéro 9, pp. 232-248

Tublu K. N. F., 2010, Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie?, In les actes de CODATU XIV^e, « Transport durable et qualité de vie en ville », à Buenos Aires (Argentine) du 24 au 27 octobre 2010, pp. 1-12