

Invasion Des Motos Taxis Dans La Ville De Danane: Dynamisme D'une Activité Ambivalente

OUATTARA Drissa

Maître-Assistant, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny



Résumé – Danané, une ville ivoirienne située à 681 Km d'Abidjan, à l'ouest de la Côte d'Ivoire, à proximité du Libéria et de la Guinée, est une ville nichée dans la région du Tonkpi, appartenant au district des montagnes. Sa population estimée à près de 131586 habitants en 2021, selon le RGPH, connaît de sérieux problème en matière de mobilité urbaine.

Cette étude a pour objectif de caractériser le secteur d'activité des motos taxis dans la ville de Danané. Pour y parvenir, l'appareillage méthodologique utilisé, est constitué de la recherche documentaire, des entretiens et d'une enquête de terrain. Cette démarche a permis de savoir que l'apparition des motos taxis est la conséquence de la crise militaro-politique. Cette activité informelle du fait du désordre urbain qu'il engendre, est essentiellement pratiquée par des non ivoiriens, des anciens rebelles, des jeunes déscolarisés. Elle connaît une croissance fulgurante dans la ville à cause du chômage, de la pauvreté, du mauvais état de la voirie, de la flexibilité des prix, mais aussi et surtout à cause de l'absence des taxis communaux. Cependant, ces mototaxis, apparus à la faveur de la crise, se singularisent par leur caractère toujours illégal, mais toléré jusqu'à présent.

Mots clés – Danané ; Dynamisme ; Invasion ; Militaro-politique ; Moto taxi.

Abstract – Danané, a town in Côte d'Ivoire located 681 km from Abidjan, in the west of Côte d'Ivoire, close to Liberia and Guinea, is nestled in the Tonkpi region, belonging to the mountain district. According to the RGPH, its population is estimated to be around 1,3,586 in 2021, and it faces serious problems in terms of urban mobility.

The aim of this study is to characterise the motorbike taxi sector in the town of Danané. To achieve this, the methodological apparatus used consists of documentary research, interviews and a field survey. This approach revealed that the emergence of motorbike taxis was a consequence of the military-political crisis. This informal activity, which creates urban disorder, is mainly practised by non-Ivorians, former rebels and young people who have dropped out of school. It is growing rapidly in the city because of unemployment, poverty, the poor state of the roads, the flexibility of prices, but also and above all because of the absence of communal taxis. However, these mototaxis, which appeared during the crisis, stand out because they are still illegal, but have been tolerated until now.

Key word – Danané ; Dynamism; Invasion; Militaro-political; Motorcycle taxi.

INTRODUCTION

L'urbanisation de la plupart des villes ivoiriennes s'est faite suivant un schéma inspiré par la séparation des espaces autour de trois fonctions majeures : la fonction administrative ; la fonction commerciale et industrielle ; la fonction résidentielle. Les quartiers centraux étant saturés, l'urbanisation se développe de plus en plus loin d'un centre qui se vide de ses habitants, avec pour conséquence une accentuation importante du déséquilibre emplois/logements.

L'augmentation de la population urbaine au rythme annuel moyen de 3 %, le déséquilibre spatial entre logements et emplois, l'extension rapide de la ville et la mono-fonctionnalité des quartiers sont les facteurs traditionnels d'une demande soutenue de déplacements et de l'accroissement des distances de transport. En général, l'urbanisation diffuse, dévoreuse d'espace, est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité [9].

Le développement relatif de la Côte d'Ivoire dans la région Ouest africaine est allé de pair avec l'amélioration des conditions de mobilité dans les grandes villes du pays. Cependant, tout comme la plupart des villes en Afrique au sud du Sahara, l'organisation

du transport dans les villes ivoiriennes est dominée par la mainmise de l'informel sur le secteur en l'absence d'une structuration moderne et rigoureuse.

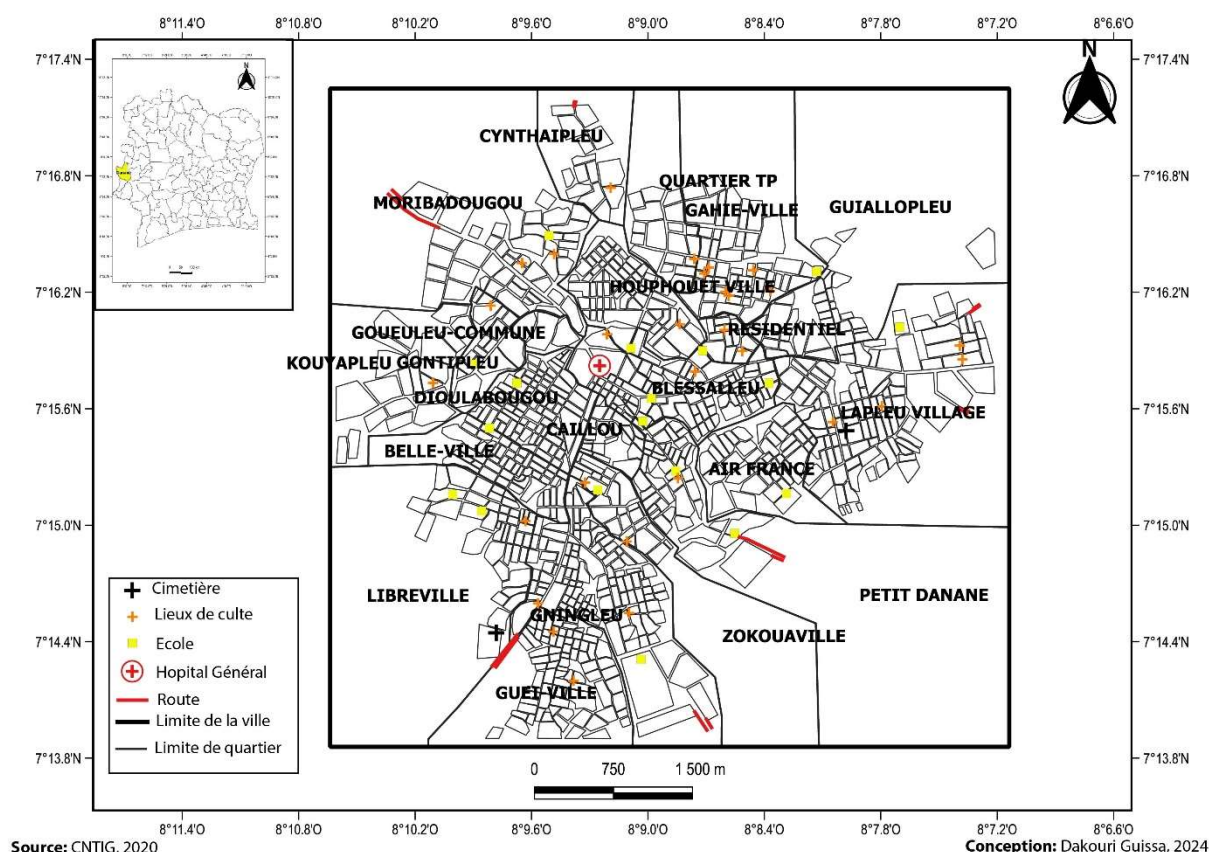
Ainsi, depuis la crise militaro politique qu'a connu le pays de 2002 à 2010, un nouveau mode informel est apparu et s'est répandu dans plusieurs grandes localités du pays ; il s'agit des motos taxis. Au-delà de leur aspect informel, ces moyens de transport jouent un rôle central dans la mobilité des populations, en plus de constituer une source d'emploi importante. Ils opèrent partout où il existe des besoins en mobilité et, même si ce mode est souvent encadré par une réglementation, celle-ci est généralement non appliquée et peu respectée.

Danané n'échappe pas à la règle. Ici, les motos taxis n'ont pas tardé à être le seul et unique mode de transport intra communal au détriment naguère des traditionnels taxis communaux. C'est étude vise à mettre en évidence les raisons de leur suprématie sur le marché du transport intra-urbain à Danané. Pour y parvenir l'ossature de la méthodologie suivante a été adoptée.

I. MATERIELS ET METHODES

1.1-Aspect synthétique de la zone d'étude

Danané est située à l'ouest de la Côte d'Ivoire, à 681 Km d'Abidjan, entre 7° 16' 00" nord et 8° 10' 00" ouest, à proximité du Libéria et de la Guinée. C'est la seconde plus grande ville de la région du Tonkpi, appartenant au district des montagnes. Sa population est estimée, selon le RGPH de 2021 à près de 131 586 habitants. La commune de Danané qui couvre une superficie de 789 km² est limitée à l'est par la sous-préfecture de Mahapleu, au nord par la sous-préfecture de Kouan-Houlé au nord-est, par la sous-préfecture de Daleu au nord-ouest et au sud par le département de Zouan-Hounien (figure 1).



À l'instar de toute la région ouest de la Côte d'Ivoire, le relief du territoire de la commune de Danané est très accidenté, laissant apparaître çà et là des collines granitiques, des vallées et de nombreux bas-fonds. Le sommet le plus important est le Mont Nimba.

Le climat y est chaud et humide. La saison des pluies s'étend de 7 à 9 mois dans l'année. La pluviométrie atteignant quelquefois 1 676 mm d'eau par an. La commune de Danané est arrosée par le fleuve Cavally, la rivière Ban et des rivières saisonnières très variées. La commune de Danané possède une végétation très abondante.

1.2-Méthode et technique de collecte des données

La méthode de collecte des données, combine à la fois la recherche documentaire et une enquête de terrain. La documentation a porté sur des travaux et articles disponibles, sur le net et dans les bibliothèques de l'Université Félix Houphouët Boigny et de l'Unité de Formation et de Recherche (UFR) des Sciences de l'Homme et de la Société (SHS). Cette documentation a été complétée par des données prises sur des sites web. En outre, une série d'entretiens a été réalisée avec les syndicats de transport urbain et les responsables administratifs.

Plusieurs visites ont été faites sur les sites. En effet, ces visites ont permis de voir la réalité qui caractérise la sphère des motos-taxis. Ainsi, plusieurs requêtes ont été adressées aux ménages à partir d'un questionnaire. Pour la constitution de l'échantillonnage, faute de base de données, c'est le principe de saturation de l'information, une méthode non probabiliste de Pires [11] qui a été utilisé. Cette méthode consiste à poursuivre les entretiens à l'intérieur de chaque groupe cible jusqu'à ce que le seuil de saturation de l'information qui est le seuil à partir duquel les réponses fournies à l'intérieur d'un groupe cible, ne varient plus, soit atteint. Ainsi, 94 conducteurs de moto taxi enquêtés, ont constitué l'échantillon.

Tous ces entretiens et enquêtes de terrain ont permis de collecter des informations sur le contexte d'apparition des motos taxis et leur organisation. Le traitement de ces informations ont permis d'aboutir aux résultats suivants.

II. RESULTATS ET ANALYSE

2.1-Le contexte de l'apparition des motos taxis

2.1.1-La crise militaro-politique de 2002

Erigée en commune le 16 Octobre 1985 par le décret n° 85-578 du 29 juillet 1985, Danané a enregistré ses premiers taxis communaux en 1970. Ainsi, à l'instar des autres villes du pays, les taxis communaux étaient l'unique moyen de transport collectif des habitants. Malheureusement, avec la crise militaro-politique qui a secoué le pays en 2002, tous les véhicules y compris ceux de transport intra communal comme les taxis communaux ont été arrachés par les combattants rebelles dans zones occupées. Alors que jusqu'à cette date, la commune de Danané était desservie par une centaine de taxis communaux, de couleur blanche.

Mais, à la faveur de l'arrivée de la rébellion dans cette ville en décembre 2002, avec dans les rangs de ceux-ci de supplétifs libériens, tous les véhicules personnels comme ceux destinés au transport en commun ont été arrachés pour servir de moyens de locomotion pour les troupes, du moins à priori. C'est ainsi que tous les taxis communaux ont disparu privant ainsi la ville de moyens de mobilité en commun jusqu'en 2008.

L'installation des rebelles ayant entraîné le départ de toute l'administration publique, la ville est ainsi dépourvue de service public (commissariat, banque, agence de téléphonie et divers autres services...). Toutefois, le besoin de déplacement à l'intérieur de la ville et de communiquer des populations d'avec les autres villes du pays se fait de plus en plus sentir. Certains décident alors d'aller au chef-lieu régional de Man, situé à soixante-quinze kilomètres (75 km) où cette possibilité leur était offerte.

Des soldats de la rébellion qui ralliaient les différents corridors des villes sous leur contrôle initient alors un mode de transport privé à moto à cet effet [10]. Cela a encouragé les quelques minicars ayant échappé à la « réquisition » de faire de l'inter urbain. Par ailleurs, en raison des contrôles intempestifs avec des montées et descentes dans chaque village du trajet, le voyage était lassant, lent et plus coûteux. Pour y échapper, certaines personnes optent pour l'achat de motos personnelles d'abord pour satisfaire leurs besoins de mobilité et ensuite pour pouvoir transporter d'autres usagers. Voilà comment les premiers motos taxis (photo 1) font leur apparition dans la ville. Cela est confirmé par les travaux de [4] qui soutiennent que c'est la crise socio-politique survenue en 2002 qui a induit l'avènement des mototaxis comme un nouveau mode de transport collectif dans les villes.



Photo 1 : Vue des motos taxis stationnés en attente de passagers

Cliché : Ouattara, 2023

La démobilisation des anciens combattants avec les filets sociaux perçus crée un boum dans ce secteur d'activité car la plupart de ceux-ci se reconvertissent en chauffeurs de motos taxis. Cette activité bien que s'accordant mal avec la réglementation en vigueur, est en plein essor dans la ville de Danané.

2.1.2-La forte dégradation des voies de circulation, facteur de la disparition des taxis communaux

La voirie joue un rôle majeur dans l'aménagement et la salubrité de nos sociétés. Elle constitue en effet, un dense réseau de communication, support d'une mobilité croissante, mais elle est également, et particulièrement en milieu urbain, un lieu de vie et de rencontres dont la fonction sociale est indéniable [7].

Cependant, avec l'augmentation de la population doublée de l'occupation anarchique des espaces urbains, nous assistons à un bouleversement actuel de l'aménagement des territoires avec pour conséquence, la dégradation des infrastructures existantes, notamment la voirie urbaine. L'aménagement des sites urbains aujourd'hui avec la croissance de la population, exige une politique et des mesures réfléchies [2]. Ces phénomènes sont de plus en plus typiques aux villes des pays en voie de développement où, l'on constate des insuffisances dans les politiques d'aménagement ([5] ; [3] ; [6]).

L'autre raison de cette dégradation, serait les défaillances réglementaires et institutionnelles affectant l'encadrement de la planification du transport urbain [12]. En somme, malgré les lois et textes réglementaires, la planification du transport reste en décalage par rapport à la planification urbaine. Les lois et les règlements ne sont pas coordonnés sur les actions et le rôle dévolu aux différents acteurs de la planification urbaine et des transports. Lesquels acteurs sont englués dans des logiques de fonctionnement inadaptées [13].

Malheureusement, la dégradation de la voirie dans la commune de Danané s'accroît de plus en plus. Cette forte dégradation des voies de circulation du fait de l'absence de l'Etat a contraint les chauffeurs des taxis communaux à mettre totalement fin à leur activité en 2008.

Les motos taxis qui sont disponibles, accessibles et desservent toutes les destinations, constituent à cet effet la solution palliative salubre pour les riverains de la ville. En clair, l'émergence mais surtout le succès des motos taxis est lié, entre autres, aux éléments suivants : disponibilité, ubiquité, abondance, accessibilité comme le souligne [1] ; ce qui n'enlève rien à leur caractère informel.

2.2-Les motos taxis, un mode de transport essentiellement informel

2.2.1-Une multitude de marques pour la plupart d'origine asiatique

Les motos arrivent en pièces détachées dans des caisses. Le coût du montage d'une moto varie de 10 000 francs à 50 000 francs selon la marque et la puissance de la moto. L'analyse de la figure 2 montre que les marques des mototaxis sont variées. Comme la

plupart des produits chinois sur les marchés africains, ces motos reviennent nettement moins chères que celles provenant d'autres Etats notamment du Japon. D'ailleurs la seule marque venant du Japon est "Yamaha", marque très appréciée certes mais au prix d'achat nettement plus élevé.

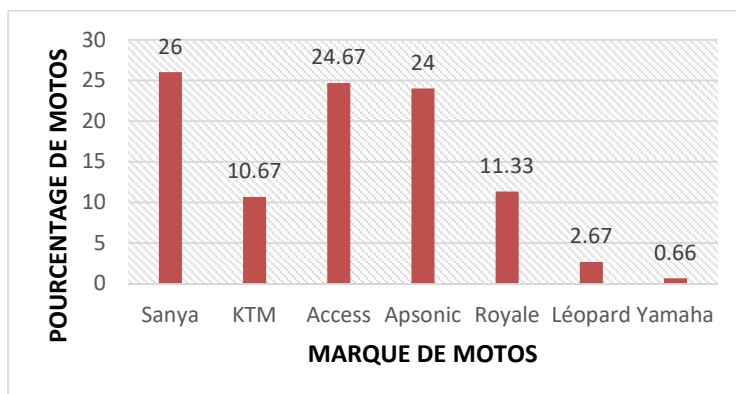


Figure 2 : Répartition des mototaxis selon la marque

Source : notre enquête de terrain, 2023

De toutes les motos en circulation, trois marques se démarquent remarquablement. Ce sont par ordre hiérarchique selon la réalité du terrain, la Sanya, Access et Apsonic qui totalisent à elles 74,67% de l'ensemble des mototaxis de la ville. En fait, la puissance de la moto est liée au disque d'embrayage. En la matière, ces mototaxis ont cinq à six (5 à 6) disques. Et la SANYA 10 est classée parmi les motos les plus puissantes avec six disques. C'est ce qui explique qu'elle soit très prisée. En outre, elle est jugée plus solide avec des performances avérées.

Les prix des motos jusqu'à décembre 2011 à Danané variaient entre 280 000 et 450 000 francs en fonction de la puissance de l'engin. Ces prix modestes s'expliquaient par l'absence de l'administration douanière. Mais avec le retour de celle-ci, la grande majorité des vendeurs de motos sont obligés de procéder d'abord au dédouanement de leur stock avant de le mettre en vente. D'où une flambée des prix des motos sur le marché. Et désormais les prix vont de 350 000 à 750 000 francs selon la marque.

2.2.3-Modes d'acquisition des mototaxis

L'acquisition de la moto fait appel à des capitaux propres, à des aides familiales ou encore à des circuits de financement informel. Dans la très grande majorité des cas, il s'agit d'achat sur fonds propres, 88,57% comme l'indique la figure 3. En effet, fort du prix d'achat faible des mototaxis, certains jeunes de statut varié, se sont « débrouillés » pour acquérir une moto par des voies diverses : parrainage d'un parent, propres épargnes, primes de démobilisation.

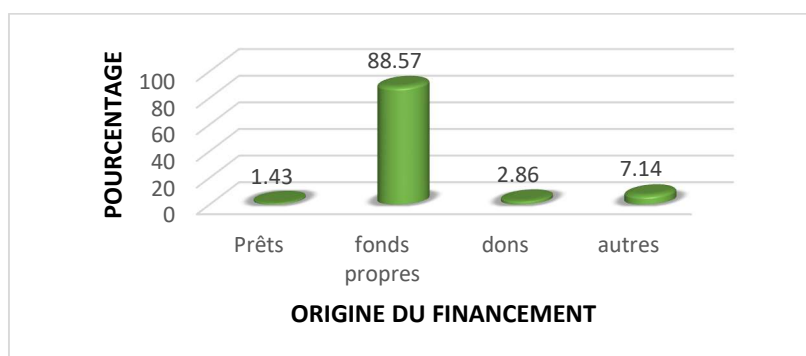


Figure 3 : Répartition des mototaxis selon l'origine du financement

Source : notre enquête de terrain, 2023

En effet, la totalité des combattants des ex forces nouvelles n'avait pas été retenue pour intégrer l'armée ivoirienne. Certains pour une question d'âge élevé, d'autres pour un problème d'aptitude physique et d'autres encore pour des questions de nationalité. Ceux-ci ont constitué le gros lot des démobilisés qui ont bénéficié des Nations Unies, pour la plupart d'une prime de démobilisation qui s'élevait à cinq cents francs CFA. C'est cette prime que d'aucuns investiront dans l'achat d'une moto, se reconvertissant ainsi en propriétaire de mototaxis.

A côté de cette catégorie de mode d'acquisition, il y a 1,43% d'achat de motos grâce à des prêts. Il ne s'agit pas de prêts bancaires mais plutôt d'un arrangement entre personnes privées pour contracter un prêt remboursable selon les termes de la négociation.

La troisième catégorie qui représente 2,88% des enquêtés porte sur des dons. L'enquête a révélé que ce sont des âmes généreuses (proches parents le plus souvent) qui ont bien voulu apporter une aide matérielle à d'autres en leur donnant l'opportunité d'exercer cette activité ; ceci pour leur donner du travail ou les occuper sagement.

Enfin, il y a la dernière catégorie les « autres » qui s'applique ici au système du « travailler-payer ». C'est-à-dire que ceux qui ne peuvent disposer d'un capital pour acheter en cash la moto, travaillent pour le compte d'un propriétaire de moto par le biais d'un contrat d'affermage, selon [8]. On y trouve des personnes de toute catégorie sociale qui manquent en fait de l'argent cash pour l'acquisition de leur moto, faute d'argent ou de parents, d'amis pour les aider. Aussi viennent-ils négocier avec les vendeurs de motos pour avoir l'engin à leur disposition jusqu'à remboursement total du coût d'achat de la moto. Ainsi, le conducteur travaille et a pour obligation de faire des versements fixes et réguliers. Leur relation pouvant être formalisée par un contrat écrit ou non. Et en pareille circonstance, le coût d'achat est relativement plus élevé. Toutes les dépenses inhérentes à l'activité sont à la charge du conducteur. Mais quel que soit la formule retenue, le vendeur exige un apport initial sensiblement équivalent au tiers du coût d'achat total. Le reste se paye en versant au quotidien ou par semaine un certain montant selon les termes du contrat jusqu'à la fin de l'échéance, somme qui correspond en fait à la recette en général des mototaxis. Malgré tout, des mesures sont prises pour ne pas se faire gruger par l'acquéreur. Il s'agit généralement du parrainage d'un aval, de la connaissance préalable de l'acquéreur ou de membres de sa famille, du recueillement du maximum d'informations sur son identité, sa moralité, son passé, ses fréquentations. En somme un certain nombre de garantie morale. Et une fois ce prix d'achat entièrement remboursé, la moto revient désormais totalement au chauffeur-propriétaire. Cette pratique a l'avantage de permettre à des jeunes gens sans sponsor ou personne à même de les aider financièrement, de se doter d'une moto et de s'occuper sagement.

2.2.4-Les conditions d'entrée dans la corporation des motos taxis

Pour exercer le métier, les syndicats exigent au préalable :

- ✓ la présentation de la moto;
- ✓ le remplissage d'un formulaire de demande d'autorisation d'exercer;
- ✓ les références et contact du propriétaire et du chauffeur;
- ✓ le numéro de châssis de la moto;
- ✓ un montant fixe de 5000 francs à verser une seule fois et la taxe annuelle de 3000 francs d'où un montant total de 8000 francs à verser avant les premières circulations de la moto, comprenant le macaron de la mairie.

La non observation de ces mesures expose la moto à la fourrière par les syndicats et une taxe supplémentaire de 5000 francs ; ce qui donnera en définitive le montant de 13000 francs à verser avant d'exercer. Ils ont en perspectives l'instauration de plaque d'immatriculation.

Malgré toutes ces conditions, il est difficile de dénombrer avec efficacité les motos taxis à Danané. Quatre cent cinquante (450) s'acquittent régulièrement des taxes et sont identifiées. Ce chiffre peut monter par moment à 700 voire 800 les jours de marché ou pendant la période de la traite du café-cacao. Les motos habituellement à usage personnel se fondent opportunément dans les motos taxis, en desservant de la ville aux villages et vice-versa. Pour limiter cette pratique, il arrive que les syndicats mettent des signes distinctifs sur les motos taxis, question de se retrouver et infliger des amendes plus lourdes aux fraudeurs.

2.2.5-Recrutement et rémunération des chauffeurs de mototaxis

Les chauffeurs de mototaxis connaissent la situation la plus précaire au niveau de la corporation de l'ensemble des chauffeurs en raison de l'illégalité même de l'existence de leur mode de transport.

Leur recrutement se fait sur la base de la connaissance, des liens de parenté ou sur recommandation. La grande majorité est d'ailleurs propriétaire direct ou indirect de la moto. Toutefois, il arrive que celui se fasse aider dans sa tâche par un collègue, un ami, un frère ou autres, « le contractuel », en cas de fatigue, de maladie ou d'empêchement pour quelques raisons que ce soit. Tout cela est arrangé par le chauffeur à l'insu du propriétaire.

Les chauffeurs de moto taxi dans leur grande majorité sont des non ivoiriens travaillant de 6h à 19h. Sur un échantillon de 94 chauffeurs enquêtés, 29 sont ivoiriens.

Les destinations les plus prisées sont le grand marché, l'hôpital, la gare de Man, le quartier fonctionnaire, les établissements secondaires et le quartier Gnigleu où résident la majorité des commerçants. En sommes, là où il y a le bitume et où la voie est moins dégradée.

A contrario, les chauffeurs vont peu aux quartiers Moribadougou, Zokouaville, Air France où la voirie est dégradée et où les chances de revenir sans passager sans élevées. Les abords des services aussi attirent moins de motos taxis car pour la plupart ceux-ci ont des moyens de déplacement. La plupart des chauffeurs considèrent cette activité de circonstancielle en attendant d'avoir un travail plus sûr, stable et mieux rémunéré.

La formule de rémunération des chauffeurs de mototaxis est particulière et variée en fonction du propriétaire. Au regard de la figure 4, les salariés par mois sont moins nombreux avec 2,67% des chauffeurs alors que les rubriques « autres et jour » sont les modes de rémunération les plus pratiquées et représentent respectivement 46,67% et 33,33% des chauffeurs interrogés.

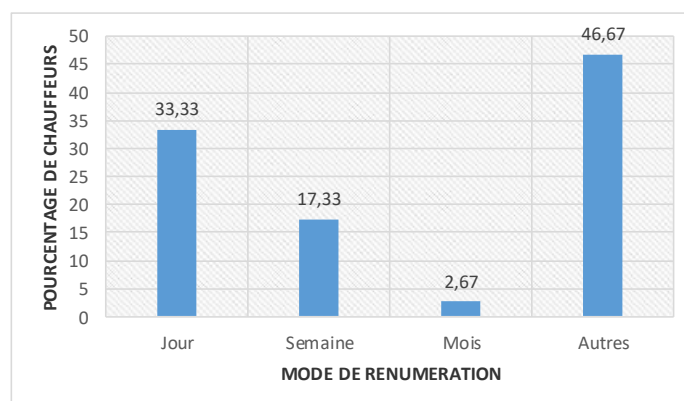


Figure 4 : Répartition des chauffeurs de taxis selon le mode de rémunération

Source : notre enquête de terrain, 2023

Quelle que soit la formule appliquée, le gain mensuel du chauffeur va varier entre 20000 francs et 60000 francs. Ce qui permet avec une gestion rigoureuse l'achat d'une moto pour le chauffeur quand il n'est pas propriétaire ou alors c'est une deuxième moto qui est acquise.

2.2.6-Le niveau d'étude des chauffeurs et usagers dominé par le primaire

La faiblesse du niveau d'étude des acteurs s'observe tant au niveau des usagers que des chauffeurs. L'analyse de la figure 5 met en évidence le fait que plus de la moitié des chauffeurs et usagers ont le niveau primaire et représentent respectivement 61% et 55% des personnes enquêtées.

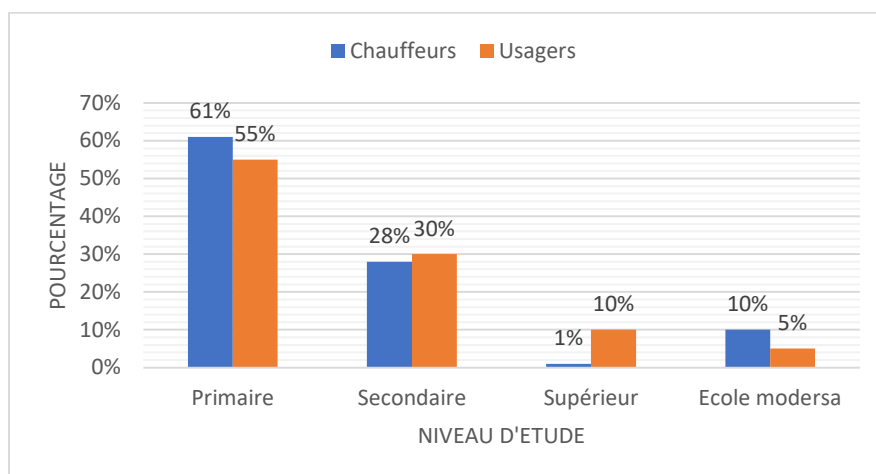


Figure 5 : Répartition des chauffeurs et usagers selon le niveau d'étude

Source : nos enquêtes de terrain, 2023

Si la responsabilité de ce triste constat est imputable aux parents et à de nombreux élèves insouciants et parfois inconscients, elle incombe encore davantage au système éducatif ivoirien lui-même qui fait de tout temps et partout beaucoup de déperditions. Cela est lié au goulot d'étranglement que constituent les examens certificatifs avec de mauvais résultats annuels et de façon récurrente en ce qui concerne l'entrée en sixième, le passage des classes de troisième à la seconde et enfin du baccalauréat. Tout cela avec des résultats annuels assez catastrophiques d'une année à l'autre.

Au niveau des écoles franco-arabes appelées communément écoles medersa, les programmes d'enseignement et le système d'évaluation jusqu'à une date récente, étaient différents de celui du ministère de l'éducation nationale. Ces écoles n'appliquent pas pour la très grande majorité les programmes éducatifs du Ministère de l'Education Nationale et de l'enseignement technique. Leur programme étant plutôt axé sur les cours d'arabisation et de théologie.

Et malheureusement, les programmes d'enseignement et les diplômes délivrés ne sont pas toujours reconnus ni par le ministère de l'éducation nationale, ni par celui de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique.

Pour les chauffeurs, nombreux sont d'anciens élèves et étudiants déscolarisés et autres travailleurs qui se sont pour la plupart reconvertis pour la circonstance dans cette activité à la faveur de la crise militaro-politique de 2002. Malgré la fin de la crise, ils rechignent à abandonner cette activité lucrative à laquelle ils se sont accoutumés pendant de nombreuses années déjà. Aussi, n'est-il pas surprenant de voir certains parmi eux alterner étude et chauffeur de ces modes de transport.

2.2.7-Un tarif flexible et négociable

Le tarif du trajet est de 200 francs en général et de façon officielle et peut être majoré selon la distance et l'état de la route. Toutefois, ce tarif peut être négocié lorsque le nombre d'usagers empruntant à la fois la moto est de 2 ou 3 personnes ou si l'usager fait un aller et retour en même temps. Le tarif est aussi négocié lorsque le trajet est de courte distance avec un état de la route peu ou pas dégradé. En outre, quand vous vous fidélisez à un chauffeur, vous bénéficiez de largesses ou de faveurs. Toutefois, le trajet à destination des corridors est de 300 francs.

De tous les modes de transport dans la ville de Danané, les mototaxis ont la tarification la plus élastique possible. Pour les distances moyennes, la tarification de deux cents francs (200 francs) est appliquée systématiquement. Si pour les distances courtes, le tarif est négocié à cent francs (100 francs), il peut par contre, coûter jusqu'à cinq cent francs (500 francs), voire plus, lorsque la distance à parcourir est longue. Cette mesure est appliquée d'après les chauffeurs de moto taxis pour un souci de rentabilité car un seul passager sur une longue distance entraîne une consommation élevée de carburant pour un gain presque insignifiant. Surtout qu'ils ne sont pas certains d'avoir un autre usager sur le chemin du retour. Les mototaxis en outre sont quasiment le seul mode accessible

à tout moment de la journée, même aux heures les plus indues. Effectivement, à certaines heures de la nuit, notamment au-delà de 22h, les mototaxis sont quasiment le seul moyen de mobilité disponible. Alors les tarifs deviennent plus élevés. Là où l'usager paye 200 francs aux heures « normales », la tarification peut s'augmenter jusqu'à 1 000 francs et plus. En somme, la stratégie la plus économique en empruntant les mototaxis est de solliciter la course en étant à deux, trois, voire quatre personnes (photo 2) à la fois puisque la règle d'interdiction de plus d'un passager n'est pas rigoureusement mis en application par les autorités compétentes. En pareil cas le chauffeur ici est prêt à d'énormes concessions financières, même si le confort n'y est pas du tout et les risques encourus d'accidents sont élevés.



Photo 2 : Trois personnes sans casque sur une moto taxi

Cliché : Ouattara, 2023

2.2.8-Des recettes satisfaisante pour les chauffeurs de moto taxi

Au terme de l'enquête de terrain, il ressort que les mototaxis constituent le mode de transport dont la recette quotidienne est la plus basse à ce jour. Pourtant au début de leur activité en 2003-2004, la recette quotidienne était bien meilleure avec une moyenne de cinq milles francs (5000 francs), atteignant par moment le pic de huit mille francs (8000 francs). Mais depuis la normalisation progressive de la situation sociopolitique qui s'est accompagnée d'un nombre de plus en plus important de démobilisés, l'on a assisté à une prolifération très remarquable de mototaxis. Ce qui est allé concomitamment avec la chute des recettes. Ainsi depuis 2010, la recette varie de mille cinq cents (1500) à deux milles (2000) francs par jour comme le montre la figure 6. Toutefois ce montant peut être légèrement amélioré et baissé selon la période de l'année.

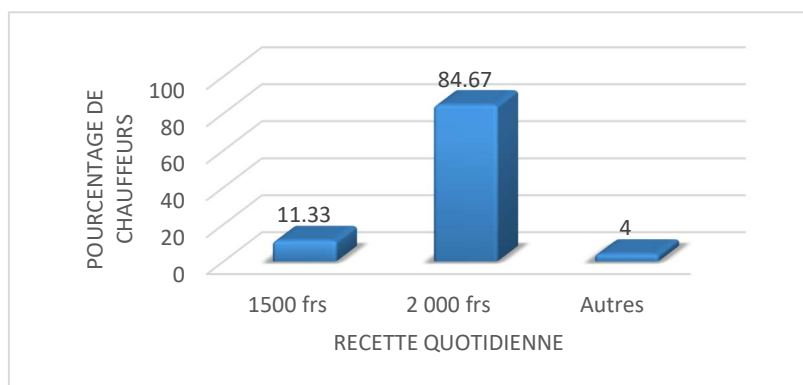


Figure 6 : Répartition des chauffeurs de mototaxis selon la recette quotidienne

Source : notre enquête, 2023

Dans le détail, la très grande majorité, 84,67% des chauffeurs versent au quotidien la somme de deux milles francs (2000 francs) aux propriétaires et cela en dehors du carburant qui est assuré pour le jour suivant. Ces deux milles francs (2000 francs) apparaissent aujourd'hui comme la recette notoirement connue des mototaxis. N'empêche que sur le terrain on constate que 11,33% des chauffeurs, eux versent la somme de 1500 francs. Il s'agit surtout de motos quelque peu usagées déjà amorties et dont les propriétaires font preuve d'indulgence en tenant compte de cette réalité.

Cette somme est versée selon la convention arrêtée avec le propriétaire. Certains propriétaires optent pour un versement quotidien tous les soirs à la descente. D'autres, la majorité, préfèrent le versement en fin de semaine. Ainsi, sur la base du montant convenu comme recette quotidienne, le calcul est fait et versé au propriétaire en fin de semaine. Cette formule a l'avantage de permettre au chauffeur de faire tous les ajustements ou rattrapages possibles entre les jours de bonnes ou mauvaises recettes de la semaine. Ensuite, cela lui évite de se livrer tous les jours à un ballet inutile de gaspillage de carburant pour se rendre chez le propriétaire.

Par contre, on a 4% des chauffeurs qui ne sont pas inscrits dans ce mode de versement de recette quotidienne. Il s'agit de ceux qui travaillent avec de proches parents et qui n'ont pas de pression particulière. A côté de tous ces cas cités, il y a ceux des chauffeurs qui ont négocié le système du « travailler-payer ». Ceux-là ont un traitement spécifique comme indiqué plus haut.

La saison des pluies est une période très difficile pour les mototaxis car, faute de carrosserie d'abri, l'activité devient quasiment impossible quand il pleut puisque les usagers optent pour les autres modes parfois malgré eux. Aussi, cette période correspond à celle des plus mauvaises recettes en raison de la réduction du temps de travail et la baisse de la demande de la part des usagers. Sinon, en temps normal, la plupart des chauffeurs, soit 93% des enquêtés sont satisfaits de leur recette.

2.2.9-Des accidents de façon récurrente

Les accidents sont majoritairement provoqués par l'excès de vitesse, la méconnaissance du code de la route et les défaillances techniques des engins. Comme la majorité des chauffeurs ne possèdent pas les documents administratifs permettant d'exercer officiellement cette activité, ils privilégient le règlement à l'amiable. Le syndicat assiste le chauffeur en pareille circonstance pour faciliter le règlement à l'amiable ou accompagne les blessés à l'hôpital où les soins seront strictement à la charge du propriétaire de moto. Mais, lorsqu'il y a des cas de blessés très graves ou accidents mortels, la police est saisie et toute la procédure suit son cours. Ces cas surviennent généralement avec une moto en surcharge qui transporte 3 à 4 passagers à la fois. En général, les données de la police mentionnent en moyenne 5 à 6 accidents par jour avec des pics les jours de marché.

2.2.10-Une collaboration prudente des forces régulières d'avec les acteurs de moto taxi

Les forces régulières entretiennent des rapports courtois d'avec les syndicats et tous ceux qui exercent dans le mode du transport des motos taxis. Cela tient compte de l'histoire récente de la zone qui a été un théâtre d'affrontement lors de la crise militaro-politique de 2002 à 2010 et de la proximité de la ville d'avec les frontières poreuses du Liberia et de la Guinée. Ainsi, pour éviter une réaction négative de ces anciens rebelles démobilisés, constituant la majorité des propriétaires et chauffeurs de motos taxis, ces forces régulières privilégient la collaboration, la sensibilisation et les mesures souples. Surtout que la ville ne compte qu'un seul commissariat avec un effectif de policiers en nombre insuffisant.

III. CONCLUSION

Au terme de cette étude, il ressort que l'apparition des motos taxis dans le transport collectif urbain à Danané est une conséquence de la crise militaro-politique de 2002 qu'a connue la Côte d'Ivoire. Depuis lors cette activité connaît un essor fulgurant dans la ville à cause du chômage, de la pauvreté, du mauvais état de la voirie et aussi de la flexibilité des prix, mais aussi et surtout à cause de l'absence des taxis communaux. Cependant, ces mototaxis, apparu à la faveur de la crise, se singularisent par leur caractère toujours illégal et informel, mais toléré jusqu'à présent. Toute chose qui amène à interpeller les pouvoirs publics à repenser la question du transport dans la ville frontalière de Danané.

REFERENCES

[1] AGOSSOU San Noupko, 2003. « La diffusion des innovations : l'exemple des Zemidjan dans l'espace beninois ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47, n° 130, pp 101-120

- [2] AKRE A. M., (2010) : *Urbanisme Opérationnel*. Support de cours, Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny, Yamoussoukro, 398 p.
- [3] ALLA Della André. 2013. *Risques naturels dans l'agglomération d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*. Thèse de doctorat d'Etat, IGT (Institut de Géographie Tropicale) ; Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 385 p.
- [4] ATSE Laudose Eleazarus Miguel, MEL Trotsky. 2020. « Les mototaxis, une alternative à la problématique de la mobilité spatiale dans la ville de Bonon (Côte d'Ivoire) », *Géotransports*, n°14, pp. 123-138
- [5] BROU Kamenan Marcel. 2007. *Les risques d'origine naturelle en milieu en urbain : cas des inondations dans la commune de Cocody*. Maîtrise de Géographie, IGT (Institut de Géographie Tropicale), Université Cocody, Abidjan, 163 p.
- [6] BROU Kamenan Marcel. 2015. *Croissance urbaine et risques naturels en milieu de montagne : l'exemple de Man (Côte d'Ivoire)*. Thèse de doctorat en Géographie, IGT (Institut de Géographie Tropicale), Université Félix Houphouët-Boigny, 303p.
- [7] BROU Kamenan Marcel, DAKOURI Guissa Desmos Francis, BAKARY Nambahigué Mathieu, OUATTARA Drissa. 2017. « Les déterminants structurels de la dégradation de la voirie dans la commune de Yopougon : le cas de la voie principale du quartier camp-militaire ». *ANYASSA, revue des lettres et sciences humaines de l'université de Lomé*, n°8, pp. 95-110.
- [8] DIAZ Olvera Lourdes., PLAT Didier., POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi. 2012. « Motorbike taxis in the “transport crisis” of West and Central African cities ». *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 31 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13080> ; DOI : 10.4000/echogeo.13080
- [9] Kassi I. (2010). « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan ». *In cahier d'outre-mer*, 251, pp. 391-402
- [10] OUATTARA Drissa. 2018. *Organisation et problèmes de transport dans la ville*. Thèse unique de géographie, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, 320p.
- [11] PIRES Alvor. 1997. *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Université d'Ottawa, Montréal, Gaëtan Morin, Éditeur, Montréal, 405 p.
- [12] TAHAR Baouni. 2008. *Mobilité et systèmes de transport dans les zones périphériques d'Alger*. Rapport final, Projet de Recherche Universitaire EPAU- Alger. Codatu XII, 14p.
- [13] TAHAR Baouni. 2009. « Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger ». *Insaniyat revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, pp. 75-95