

LA VILLE DE TIEBISSOU : DES DEPLACEMENTS PEDESTRES AUX MOTOS-TAXIS

**BRENOUM Kouakou David, KOBENAN Appoh Charlesbor,
KOUAME Kouassi Benjamin**

Laboratoire de Recherche Espace Système et Prospective (LARESP),
Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët
Boigny, Abidjan-Cocody

RÉSUMÉ

Depuis plus d'une quinzaine d'années, les villes ivoiriennes sont envahies par les motos-taxis. Ce nouveau mode de transport collectif est apparu à Tiébissou, durant la grave crise militaro-politique que la Côte d'Ivoire a connue à partir de septembre 2002. Presque dix ans après la crise, ces moyens de locomotion inappropriés continuent de prospérer dans cette ville. Cet article essaie donc de comprendre les raisons qui sous-tendent cette mutation et les impacts spatial, environnemental et socio-économique y afférents.

La méthodologie est axée sur la documentation afin de faire la revue des écrits sur la question ; l'inventaire pour dénombrer les motos-taxis, les acteurs, les points de vente de carburant et de lavage, etc. ; l'observation pour apprécier surtout le comportement des acteurs et des enquêtes pour avoir l'opinion des autorités, des usagers et des populations en général sur ce mode de transport.

Il ressort que les motos servaient au départ à sortir les déplacés de guerre de la zone sous-contrôle de la rébellion. Bientôt, ils sont utilisés comme moyen de transport dans une ville où il n'existait jusque-là que le déplacement pédestre. Depuis lors, ils sont entrés dans les habitudes des citoyens et continuent d'occuper le devant de la scène. Cela est d'autant plus vrai que Tiébissou compte plus de 221 motos-taxis qui procurent plus de 500 emplois directs et d'innombrables emplois indirects. Ces véhicules permettent l'intégration des lieux. Ils créent cependant des problèmes qui vont à l'encontre de la ville durable par les accidents, les pollutions, les nuisances et l'étalement.

Mots clés : Déplacement pédestre, nouveau mode de transport urbain, motos-taxis, Tiébissou, Côte d'Ivoire

ABSTRACT

Tiébissou City: from walking to taxis-motorcycle transport

For more than fifteen years, Ivorian cities have been invaded by taxis-motorcycles. This new public transport system started at Tiébissou, during the serious military-political crisis that Côte d'Ivoire experienced in September 2002. Almost ten years after the crisis, these inappropriate means of transport continue to expand in this city. This paper tries to understand the reasons of this change and the related spatial, environmental and socio-economic impacts.

The methodology consists in a documentary review on the issue; then the inventory to assess the number of taxis-motorcycle, the stakeholders involved, fuel sale points and washing, etc.; the observation, notably to assess the stakeholder behavior and surveys to form an opinion on the authorities, users and the population in general perception on this new transport system.

It appears that taxis-motorcycles were initially used to evacuate war displaced persons out of the rebellion-controlled zone. Later, they were used as means of transport in a city where, until then, people move on foot. Since then, they have become part of populations' habits till now. This is all the more true that Tiébissou has more than 221 taxis-motorcycles that create more than 500 direct jobs and many more indirect jobs. They contribute to connect and integrate various places. However, they are source of problems including accidents, pollution, nuisance and spreading, which are against sustainable city.

Keywords: *walking, new means of urban transport, taxis-motorcycle, Tiébissou, Côte d'Ivoire.*

INTRODUCTION

Appelés Zomidjan à Porto-Novo et à Cotonou (Bénin), Bend skin au Cameroun, Clando au Tchad, Kabu-Kabu au Niger et Oléya au Togo, etc., les motos-taxis sont en train de conquérir les villes d'Afrique subsaharienne depuis les années 1980 (Agossou, 2004). Épargnées jusqu'en 2002, les villes ivoiriennes sont de plus en plus colonisées par ce mode de transport collectif urbain. Il a fait irruption d'abord dans la zone Centre-Nord-Ouest (CNO) sous contrôle de la rébellion menée par les Forces Nouvelles. Les motos-taxis se sont substitués aux moyens de locomotion qui existaient déjà dans ces villes et qui avaient disparus eu égard à l'insécurité et à la destruction des biens. Considérées comme moyen de locomotion conjoncturel, les motos-taxis se sont propagés ensuite dans maintes villes du pays.

Mais les études réalisées sur ce nouveau mode de transport ne concernent que les villes de Korhogo et de Bouaké situées dans la zone CNO. Elles portent sur « Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire: le règne des taxis-motos à Korhogo » (Ané-Kpahé, 2015) ; « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) » (Kassi-Djodjo, 2013); « Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du moto-taxi à Bouaké (Côte d'Ivoire) » (Traoré, 2015) ; « Les motos-taxis : un nouveau mode de transport dans la mobilité urbaine à Bouaké (Côte d'Ivoire) » (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017). La littérature est muette sur l'existence des motos-taxis dans les villes hors zone CNO. Ce travail vient à-propos pour essayer de combler ce vide. Il cherche à comprendre les raisons qui expliquent la propagation et l'enracinement des motos-taxis dans des villes qui n'ont pas été directement touchées par la rébellion. De même, il évalue l'impact de ces véhicules sur la qualité de la vie dans ces villes. Pour atteindre ces objectifs, nous avons porté notre choix sur Tiébissou, petite ville située dans la zone tampon séparant la zone sous contrôle gouvernementale et celle aux mains des Forces Nouvelles où il n'existait pas de moyen de transport collectif motorisé. Comment est-on passé d'une ville pédestre à une ville motorisée? Précisément, quelles sont les raisons de l'avènement des motos-taxis à Tiébissou? Quelles sont les conséquences de cette activité sur le paysage et la population de cette localité? En toute hypothèse, les motos-taxis prospèrent à Tiébissou en raison de l'inexistence de transports collectifs automobiles.

1. MATÉRIELS ET METHODES

Sur le plan méthodologique, ce travail s'appuie sur la recherche documentaire, l'observation, l'inventaire et sur des enquêtes (entretiens et questionnaires).

La recherche documentaire a permis de faire une revue des écrits, de bien comprendre le sujet et de le circonscrire. Le sujet trouve son fondement dans la théorie de diffusion de l'innovation de Hägerstrand (1953). Reprise par plusieurs auteurs, on retient que les phénomènes qui se propagent introduisent de la nouveauté dans le système concerné. Trois grandes conditions sont nécessaires : l'existence des centres d'émetteur, les agents de la transmission et le milieu d'accueil potentiellement apte. La diffusion est une figure majeure des dynamiques qui s'exercent dans l'espace géographique. Elle participe à la formation, au développement, au maintien et à la transformation des structures spatiales.

Les visites sur le terrain ont été corrélées à l'observation des circuits de desserte et des nœuds (gares, garages, points de lavage, etc.) créés et entraînés par les motos-taxis pour occuper le tissu de la ville, ainsi que du comportement des conducteurs de ces motos. A cet effet, un appareil photographique numérique pour les prises de vue a été d'une grande utilité.

Ces deux techniques ont aidé à inventorier les motos-taxis, les conducteurs, les circuits et les nœuds. Tout cela a été complété par des entretiens et un questionnaire afin d'obtenir des éléments d'analyse qui aident à comprendre les raisons de l'apparition des taxis-motos et de leurs impacts dans la sphère des transports à Tiébissou. Les entretiens reposent sur des échanges avec les autorités publiques (Préfet, Sous-préfet, Directeur Départemental du Ministère des transports, Directeur Technique de la Mairie de Tiébissou, etc.). Ces entretiens ont permis de bien appréhender le contexte de l'irruption et de l'expansion des motos-taxis et leurs impacts dans cette ville. Aussi, un entretien a-t-il eu lieu avec le président de l'Association de conducteurs de ces engins.

Quant au questionnaire, il a été administré à un cinquième des 505 conducteurs à l'effet de recueillir leurs opinions sur les motos-taxis. Dans chacun des quatre points de stationnement des motos-taxis, un focus-groupe de 25 conducteurs a été réalisé. Dans l'optique de connaître les déterminants et d'évaluer les impacts de la pratique de cette activité, un autre questionnaire a été adressé à 40 usagers en raison de 10 par point de stationnement. De façon équitable, le questionnaire s'est adressé à des usagers vivant dans la ville avant et après l'introduction des motos-taxis. A partir des données collectées, des tableaux et des figures ont été réalisés.

2. LES CONDITIONS DE L'AVENEMENT DES MOTOS-TAXIS A TIEBISSOU

Les motos-taxis ont fait leur apparition dans les villes d'Afrique subsaharienne à cause des crises sociales, politiques, militaires, économiques, etc. (Assogba, 2008). Il en est de même à Tiébissou.

2.1. Les motos-taxis à Tiébissou, une conséquence de la décennie de crise militaro-politique

L'avènement des motos-taxis à Tiébissou est consécutif à la crise militaro-politique de septembre 2002. Lors de cette crise, les motos sont devenues le moyen de transport le plus usité. Ils ont fait leur entrée dans les villes du nord de la Côte d'Ivoire sous l'emprise de ville « morte » ou pays « mort » en raison des nombreux barrages des insurgés empêchant les automobiles de circuler facilement et les récurrents confiscations et vols. Pour renforcer leurs parcs automobiles de combats, les rebelles n'hésitent pas à confisquer les véhicules personnels et ceux des transports collectifs qui, pour la plupart, ne sont pas revenus à leurs propriétaires. Cette crise a entraîné la destruction du système de transport local (Kassi-Djodjo, 2013). L'un dans l'autre, l'offre du transport interurbain a baissé ou n'existe plus. La moto s'est présentée alors comme le moyen le plus efficace pour se déplacer pendant cette période. Ce fut le cas à Bouaké, capitale de la rébellion et de la zone CNO¹, où désormais les motos-taxis occupent « le vide laissé par les taxis-villes et minibus *gbaka*² qui assuraient l'essentiel des déplacements » (Kassi-Djodjo, 2013). Par effet de contagion et de diffusion, ce phénomène a atteint Tiébissou situé à 64 km au Sud de Bouaké.

Concrètement pendant la crise, les motos servaient de moyens de transport entre la zone CNO et la zone tampon dont Tiébissou fait partie (figure 1), moyennant une somme d'argent. Une dizaine de cyclomoteurs assurait le transport entre Bouaké et Tiébissou. L'idée d'en faire un véritable métier s'est enracinée dans les esprits de ceux qui pratiquent cette activité, surtout qu'elle prospère dans des villes (Porto-Novo, Lomé, Yaoundé, etc.) de certains pays de l'Afrique subsaharienne. Progressivement, ces taxis à deux roues influencent bon nombre de personnes subissant les affres économiques de cette crise.

¹ CNO : Centre-Nord-Ouest

² *Gbaka* : appellation en langue malinké des minibus de 18 à 22 places utilisés dans les transports urbains en Côte d'Ivoire.

Figure 1 : Localisation de la ville de Tiébissou en Côte d'Ivoire



2.2. Un contexte socio-économique de crise accentuée, l'un des déterminants du succès des motos-taxis à Tiébissou

Lors de la décennie de crise, Tiébissou a connu à l'instar de la plupart des villes ivoiriennes une paralysie³ de ses activités économiques. Dans ce contexte, les motos-taxis sont apparus à Tiébissou comme une nouvelle activité permettant à une frange de la population de se trouver un emploi. 80% des conducteurs interrogés expliquent avoir embrassé cette profession faute d'emplois. Selon eux, on y vient à défaut du mieux-être car aucune autre opportunité ne se présente dans cette ville. Cela est confirmé par Diaz et Pochet, en 2007 sur la diffusion et l'essor des motos-taxis dans les milieux urbains en Afrique subsaharienne. Pour ces derniers, la paupérisation des populations dans un contexte économique qui se dégrade de plus en plus est à l'origine de leur apparition et de leur essor.

2.3. L'inexistence de moyens de transports collectifs

Jusqu'à l'avènement des motos-taxis suite à la crise de 2002, les déplacements à Tiébissou étaient pédestres. Même les transports desservant cette localité à son hinterland étaient faibles, seulement quelques voitures. Le terrain était vierge alors que les problèmes de déplacement commençaient à se poser avec acuité dans une ville en

³Les villes ivoiriennes sont en crise depuis les années 1980.

croissance (tableau I) surtout liée à l'arrivée massive de déplacés de guerre.

Tableau I : Superficie de Tiébissou de 1965 à 2014

Années	1965	1970	1975	1988	1998	2014
Population	4 000	11 930	7 000 ⁴	10 077	15 501	24 650
Superficie (ha)	5,5	11,31	20,61	24,07	29,46	42,34

Source : Ministère du Plan, Direction des Etudes de Développement, 1970, RGPH (75- 88-98-2014)

3. LES IMPACTS DE L'AVENEMENT DES MOTOS-TAXIS A TIEBISSOU

Les motos-taxis sont apparus dans l'espace de mobilité des populations de Tiébissou en réponse au déficit criard des moyens de transport classique (taxis autos et gbaka). Aujourd'hui, ils se sont imposés comme mode de transport sollicité par un nombre important de la population pour leurs moult avantages.

3.1. Les motos-taxis, une activité d'insertion socio-professionnelle et génératrice de revenus

L'activité de motos-taxis est un vivier d'emplois directs et indirects. Elle fait vivre un nombre non négligeable de personnes. D'une dizaine de motos-taxis en 2002, on en dénombre 221 en 2014. Ces motos-taxis offrent un travail à plus de 500 personnes en raison de deux chauffeurs au moins par moto. Ainsi, d'un acte volontariste doublé de compassion⁵, l'on aboutit à un métier prisé et juteux, un gagne-pain pour les populations. Plusieurs personnes vont donc s'y adonner (Ané, 2014). Le service des motos-taxis qui consiste au transport des personnes et des biens, est une activité rentable à Tiébissou. Elle l'est particulièrement les mercredis, jour de marché. Selon nos investigations, le gain minimum journalier des conducteurs varie entre 5 000 et 10 000 F CFA, soit un revenu mensuel de 150 000 à 300 000 F CFA et une recette maximale journalière de 8 000 à 20 000 F CFA, soit un profit mensuel de 240 000 à 600 000 F CFA (tableau II).

⁴La baisse de la population en 1988 est la conséquence de l'échec du projet de l'Autorité pour l'Aménagement de la Vallée du Bandama (AVB)

⁵ Les motos transportaient les populations qui fuyaient la zone assiégée par les rebelles.

Tableau II : Recettes minimale et maximale journalière et mensuelle des taxis-motos à Tiébissou

Recette	Journalière	Mensuelle
Minimale	5 000 à 10 000 F CFA	150 000 à 300 000 F CFA
Maximale	8 000 à 20 000 F CFA	240 000 à 600 000 F CFA

Source : Enquêtes de terrain, 2017

De plus, les motos-taxis génèrent un nombre important d'emplois indirects. Une des implications de leur essor est le développement du commerce de motos à deux roues et à trois roues dans la zone CNO grâce à l'économie de guerre (Brenoum, 2015). On dénombre une quinzaine de magasins de vente de pièces de motos dans la ville de Tiébissou (tableau III).

Tableau III : Activités liées aux motos-taxis

Quartier	Points de vente de carburant frelaté	Magasins de pièces détachées	Station de lavage	Garage moto
Sozoridaougou	2	16 au total dont dix (10) sont situés le long de la voie internationale A3 et 6 sur les axes secondaires.	0	1
Sokoura1	4		3	5
Sokoura2	3		2	4
Sokouradjan est	2		4	3
Lycée	1		0	1
Résidentiel	1		0	0
Sangakro	1		3	3
Baoulékro	2		0	2
Total	16		12	17

Source : Enquêtes de terrain, 2017

L'essor des motos-taxis dans la ville a aussi favorisé le développement de plusieurs activités économiques. Il s'agit notamment de garages et de lavages de motos, de "dépôts" de vente de carburants, etc., installés ingénieusement aux abords des itinéraires pratiqués par ces nouveaux moyens de locomotion (photos 1 et 2).

Photo 1 : Station de réparation de motos



Source : Les auteurs, 2018

Photo 2 : Station de lavage de motos-taxis



Source : Les auteurs, 2018

Aujourd'hui, ces types d'activités font de Tiébissou une ville plus ou moins vivante. Parallèlement, ces activités accroissent les ressources de la Mairie par le paiement de taxe. En effet, chaque moto-taxi verse une taxe mensuelle de 1 000 F CFA à ses services.

3.2. Les motos-taxis, facteur de l'étalement de Tiébissou

En permettant aux populations de se déplacer partout, jusqu'aux périphéries lointaines ou escarpées (Chenal, 2017), les motos-taxis ont entraîné l'étalement de Tiébissou. Grâce à leur avènement, la périphérie urbaine se développe. Siéverts cité par Dubois et al., (1997) parle de périurbanisation ou de ville émergente. En effet, les motos-taxis permettent la « déstabilisation » de la ville héritée (Wiel, 2012). L'efficacité de l'usage de la moto dans le transport urbain réside dans le fait qu'elle facilite les déplacements de la maison d'habitation jusqu'au lieu de destination avec moins de contraintes (Sauvy, 1973).

Par exemple du quartier résidentiel au marché, l'on met moins de cinq minutes pour faire le trajet à moto-taxi alors qu'à pied, l'on peut en mettre facilement 20 minutes. Faire ses courses à motos-taxis est d'autant plus important dans la mesure où « le nombre journalier de déplacements, tous modes confondus, varie de 3 à 4,6 selon les villes, en Afrique de l'ouest (Diaz, 2012). En facilitant les conditions de mobilité de la population urbaine, les motos-taxis ont entraîné la croissance spatiale de la ville de Tiébissou. Si la crise militaro-politique a nettement freiné l'extension de la ville de Bouaké entre 2002 et 2011 (Konan, 2017), elle a, au contraire par le biais des motos-taxis, favorisé la dynamique spatiale de la petite ville de Tiébissou située en zone de confiance. Cette mobilité facilitée permet aux citadins de se loger en périphérie dans de l'habitat individuel, plus ou moins confortable, comparativement aux taudis du centre-ville. Ce mouvement centrifuge entraîne l'étalement de la ville à tel enseigne que l'urbanisation déborde largement aujourd'hui la ville pédestre et dense ou la ville traditionnelle. L'emprise urbaine actuelle est estimée à plus de 42,34 ha contre 29,46 ha en 1998.

L'usage des motos-taxis a contribué au désenclavement et à la création de nouveaux espaces urbains (Résidentiel, Lycée, Sozoridoukou). A partir de quatre points de stationnement regroupés au centre-ville, autour du marché (devant les gares d'UTB⁶, de Sakassou, de Komolosou et de Propronou) les motos-taxis irriguent la ville (figure 2).

Ainsi, son utilisation a entraîné l'occupation des espaces périphériques. Ici, la moto est considérée comme un instrument de mobilité, dont le pouvoir d'orientation sur le développement spatial est une évidence. Aussi, rend-t-elle indispensable la vie urbaine en intégrant tous les quartiers de la ville. La ville rattrape sa périphérie et ses champs, dans un double phénomène d'étalement et d'apparition d'une agriculture urbaine (Chénel, 2017 ; Atta, 2017). Cet étalement est également corrélé à des activités commerciales (menuiseries, boutiques, blanchisserie, restaurants, hôtels, etc.). Ces commerces nés de la périurbanisation sont facilement fréquentables par les populations du noyau central à l'aide des motos-taxis. Entre 2002 et 2014, ces activités sont passées de 58 à 113, soit une croissance de 94,83% (tableau IV).

⁶UTB : Union des Transports de Bouaké

Figure 2 : Points de stationnement des motos-taxis dans la ville de Tiébissou

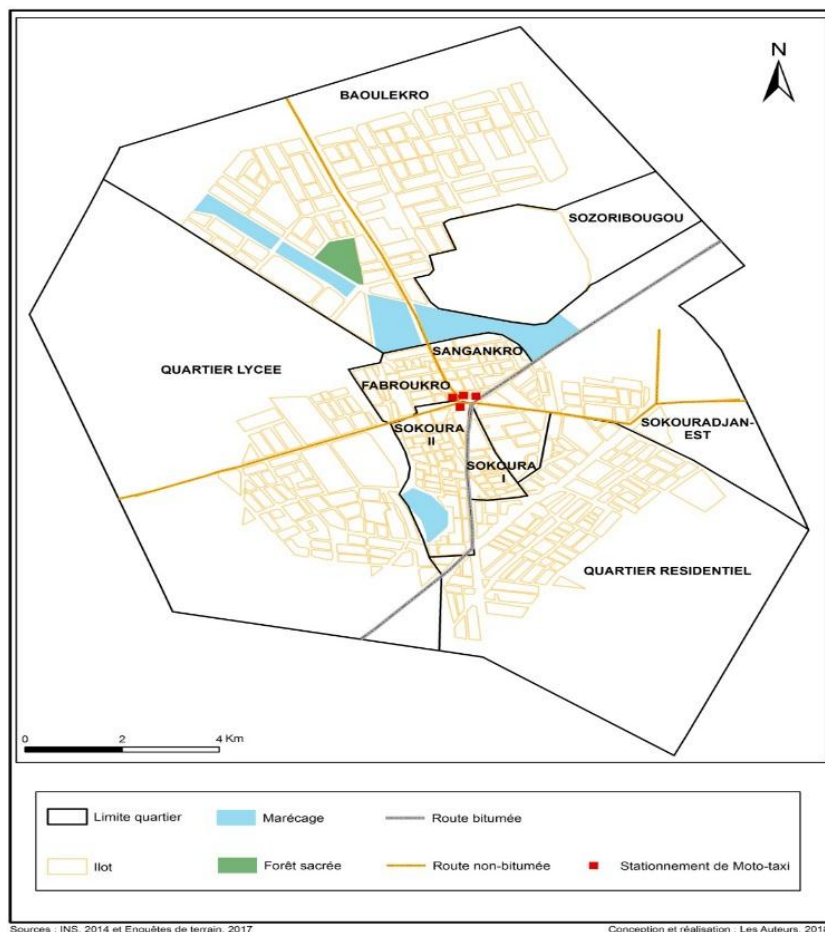


Tableau IV : Progression des activités commerciales dans les quartiers périphériques entre 2002 et 2014 à Tiébissou

Activités	Avant 2002	En 2014	Accroissement (%)
Commerce général ⁷	24	41	+66,66
Quincaillerie + vente de pièces détachées	5	9	+80
Autres activités ⁸	29	63	+117,24
Total	58	113	+94,83

Source : Enquêtes de terrain, 2018

⁷Seuls les axes routiers principaux sont pris en compte, le marché n'est pas concerné

⁸Sont compris : menuiseries, les boutiques, blanchisserie, hôtels, ateliers divers

Dans les quartiers périphériques, sur les grandes artères, les boutiques s'implantent, évitant ainsi aux habitants de ces quartiers de se rendre nécessairement au centre-ville pour leurs emplettes. Aujourd'hui, les quartiers comme le Résidentiel, Lycée sont très convoités par les commerçants (restaurateurs, vendeuses d'attiéké⁹, etc.). Ces nouveaux lieux de commerce jouent un rôle structurant et remettent en cause la centralité qui caractérisait la structure commerciale de la ville traditionnelle. La périphérie connaît une animation particulière autre que celle du centre-ville. Le rôle donc de la moto ne peut être soustrait du processus d'urbanisation. La moto intervient aussi bien dans le noyau central que dans les quartiers périphériques. Comme le souligne Assogba (2013), la moto est un agent essentiel d'urbanité qui participe désormais à l'avènement de nouveaux espaces périphériques et donc contribue à l'étalement urbain. Cet étalement a des conséquences sur la morphologie de la ville de Tiébissou.

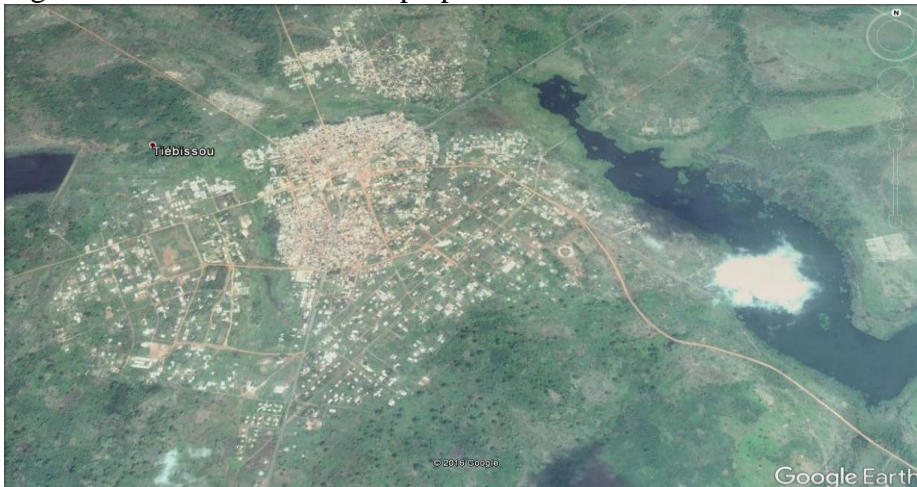
3.3. Tiébissou, une ville éparpillée

L'étalement consécutif à la modification des conditions de mobilité a une incidence sur la forme de la ville. La dynamique urbaine que connaît Tiébissou décline une organisation spatiale pouvant se résumer en deux parties : un centre-ville et une couronne périphérique. En référence à Dubois (2012), l'on est passé d'une ville condensée à une ville éparpillée voire éclatée. La morphologie actuelle de Tiébissou résulte d'une extension de la tache urbaine. Cette évolution s'est faite en deux phases. La première phase est celle de la ville pédestre constituée des quartiers Sokoua 1 et 2, Sangakro et Faboukro. Dans cette ville traditionnelle, les résidences, les emplois et le marché cohabitent. La deuxième phase est inhérente à l'irruption des motos-taxis. L'avènement de ce transport intra-urbain facilite l'extension de cette petite ville.

De 29,46 ha en 1998, la ville de Tiébissou couvre 42,34 ha en 2014. La ville compacte voit son organisation urbaine peu à peu se modifier avec une dissociation progressive des activités urbaines et des zones de résidences qui se développent à la périphérie. Ce processus conduit à la reconfiguration de l'espace urbain en cinq grands blocs. Sur le pourtour du noyau central, dense et compact, on trouve désormais à l'Ouest le quartier Lycée, à l'Est le quartier Sokouradjan-Est, au Sud le quartier Résidentiel et au Nord le quartier Sozoridougou (figure 3).

⁹Attiéké : semoule de manioc

Figure 3 : Une vue de la ville éparpillée de Tiébissou



Source : Google Earth, 2018

Il s'agit d'une transformation spatiale qui marque le passage de la ville compacte, ville pédestre où les lieux de résidence et d'activités se confondent, à la ville éclatée, ville motorisée. Le changement des conditions de mobilité dans la ville de Tiébissou est donc un facteur déclencheur de la recomposition urbaine. Par ailleurs, cette offre de mobilité collective proposée comporte des risques.

3.4. Les motos-taxis, sources d'accidents

Les motos-taxis sont une alternative à l'inexistence de moyen de transport collectif et à la précarisation de l'emploi dans la ville de Tiébissou. Cependant, ils sont sources de multiples accidents. Depuis leur apparition, les accidents de la circulation se multiplient. Cela est d'autant plus vrai que chaque année, il se produit une vingtaine d'accidents liés aux motos-taxis. Ces accidents ont occasionné en 2013 plus de cinq décès sur le coup dont un bébé de quatre mois. Cette situation n'est pas un épiphénomène. Dans les pays africains comme le Bénin, 30% des patients des urgences de l'Hôpital Départemental d'Ouémé résultent des motos-taxis (Agossou, 2007). A Douala, le pavillon de Centre Sanitaire de Laquintinie a été surnommée «Bend-skin» du fait de l'importance des accidentés des taxis-motos transportés dans ce service en raison de cinq à dix accidentés par jours (Wamé, 2002 in Diaz *et al.*, 2010). Pis encore, une étude de l'OMS 2004 avance que les accidents des cyclomoteurs constituent 50% de l'ensemble des blessés ou tués sur les routes.

A la base de ces accidents, il y a le non-respect de la réglementation et le manque de professionnalisme des acteurs. Les

motos-taxis évoluent en marge de la loi. La moto est par essence un moyen de transport individuel. Son utilisation dans le transport public n'était pas envisagée par les autorités ivoiriennes. Le contexte de crise aidant, il n'est pas rare de rencontrer des motos-taxis sans immatriculation et des conducteurs sans permis. 95% des conducteurs n'en disposent pas et à l'évidence, ignorent le code de la route et font fi de toutes les règles de sécurité (non-respect des intersections, du port de casque, excès de vitesse, etc.). De surcroît, les motos-taxis font de la surcharge en transportant plusieurs usagers à la fois. Le transport de plusieurs individus sur une moto habilitée à transporter seulement deux personnes, représente une des situations périlleuses. Les conducteurs et les usagers ne disposent pas de casque de protection pendant les trajets (photo 3).

Photo 3 : Moto-taxi transportant 5 passagers



Sur cette photo, en plus du conducteur, il y a cinq passagers : trois à l'arrière et deux écrasés entre le guidon et le conducteur. Aucun d'entre eux ne

Source : Les auteurs, 2018

En plus des accidents, les motos-taxis sont des agents polluants.

3.5. Les motos-taxis, des engins polluants de la ville

Les motos-taxis ont engendré la pollution à Tiébissou. Désormais, l'air de la ville est pollué par les gaz d'échappement des motos, surtout que le carburant utilisé est frelaté ; il est vendu aux abords des axes pratiqués par les motos-taxis et non dans les deux stations implantées dans la ville. Dans les études de Tublu (2010), il est clairement démontré que les motos-taxis dégagent du monoxyde de carbone. Au Bénin, sur 83 monoxydes de carbone émis dans l'atmosphère, les deux roues seules en produisent 49. En toute hypothèse, la situation n'est différente à Tiébissou du fait de

l'utilisation par les motos-taxis de l'essence frelatée moins chère. Même «le diésel produit par la Société Ivoirienne de Raffinage-SIR-est loin de correspondre aux normes internationales» (Groupe de la Banque Mondiale, 2018). Cela pose le problème de la qualité de l'air que les citoyens respirent. L'inhalation des fumées et gaz d'échappement émis par ces motos-taxis est source de nombreuses maladies cardiaques et cancérogènes. Le risque de pollution est aussi élevé par la manipulation de ce carburant. Souvent déversé sans précaution par les vendeurs, les exploitants et les mécaniciens sur le sol, il est transporté par les eaux de ruissellement dans les eaux de surface. Aussi, par percolation, ce carburant risque de polluer la nappe phréatique.

Ces moyens de transport polluent également par la production de nuages de poussière, notamment en saison sèche. Ces poussières «pouvant être à l'origine des maladies infectieuses telles la méningite et la tuberculose» (Ané, 2014). Aussi, cette ville, jadis calme, est devenue bruyante. Les nuisances sonores liées aux klaxons et aux vrombissements des moteurs y ont sonné le glas de la quiétude. De tout ce qui précède, les motos-taxis constituent un mouvement à contre-courant de l'évolution actuelle en matière de transport car aujourd'hui, partout dans le monde, l'on fait la promotion des services collectifs dans un souci écologique.

DISCUSSION

Les résultats obtenus concordent en bien des points avec ceux des études antérieures sur les motos-taxis. «La moto comme mode de transport, plus connue sous le vocable *gungbe* ou *zemijan*, est apparue en 1976 dans la région de Porto-Novo d'où elle s'est propagée dans le reste du Bénin et les États limitrophes comme le Togo, le Niger et une partie du Nigeria» (Agossou, 2004). Expliquant le développement et la propagation des motos taxis dans les espaces urbains béninois, Agossou s'est appuyé sur le modèle «ondes d'innovation» du géographe suédois Hägerstrand. Selon lui, Porto-Novo est considérée comme le berceau du *zemijan* ou le centre de diffusion ou d'éclatement du premier niveau. Depuis ce noyau primaire, le *zemijan* gagne les principales villes du Bénin. Ces dernières représentent des centres de diffusion ou d'éclatement du deuxième niveau. De ces noyaux secondaires, l'innovation se propage vers d'autres localités qui constituent des centres de diffusion ou d'éclatement du troisième niveau.

Les résultats montrent bien que la Côte d'Ivoire qui jusque-là était épargnée par ce mode de mobilité, par effet de contagion est

atteinte à la faveur de la crise politico-militaire de 2002 (Kassi, 2013 ; Ané, 2015 ; Traoré, 2015). Moyen de transport aujourd'hui en vogue au Bénin et au Togo et adopté dans plusieurs pays d'Afrique, notamment dans les pays sahélo-sahariens, les motos-taxis ont peu à peu atteint le nord du pays pour se propager en direction du centre, principalement dans la ville de Bouaké qui étaient devenue leur prolongement (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017). Dans cette dynamique, elles s'introduisent dans la petite ville de Tiébissou située à une soixantaine de kilomètres au sud de Bouaké. Contrairement à Bouaké, les motos-taxis trouvent à Tiébissou un terrain fertile où il n'existe pas encore des transports collectifs classiques (taxis auto, *gbaka*). Sur le plan théorique, cette étude a donc revisité le principe de diffusion, l'un des grands principes explicatifs de l'espace géographique, qui stipule qu'une innovation apparue dans un lieu atteint d'autres lieux (Durand-Dastès, 1999).

La croissance rapide de la population et l'étalement consécutifs à l'accueil de "déplacés de guerre" a augmenté les mobilités et les distances dans cette ville de la zone CNO. Or la distance, notion fondamentale en géographie, préside le choix des modes de transport. «Jusqu'à 500 mètres dans une petite ville (1 kilomètre dans les grandes villes), beaucoup de déplacements des personnes se font à pieds, les transports en commun assurant généralement des déplacements de quelques kilomètres,...» (Mérenne-Schoumaker, 2003). Les motos-taxis introduits dans les transports à Tiébissou sont apparus comme une mutation nécessaire pour régler le problème des déplacements pédestres. Ils «sont apparus et se sont développés parce qu'un ensemble de circonstances leur ont créé un contexte favorable» (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017). Ils ont bénéficié d'un contexte socio-politique propice à leur diffusion dans les transports urbains. A l'instar des *Zemidjan* au Bénin, des *Boda-Boda* en Ouganda ou des *Bend-skin* au Cameroun, les motos-taxis ont vu le jour en Côte d'Ivoire et particulièrement dans sa moitié Nord en période de crise. Des personnes, en situation de précarité, trouvent en ce nouveau mode de transport une opportunité de se prendre en charge. Il a permis surtout aux ex-combattants démobilisés, à qui il fallait trouver des points de chute, d'être intégrés dans le tissu socio-économique. Ainsi, les autorités administratives (préfectorales et municipales) accompagnées de l'Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réintégration (ADDR) vont contribuer implicitement à l'expansion des motos-taxis dans la ville. Aujourd'hui, les motos-taxis sont visibles partout dans l'espace urbain. Ils se sont imposés comme mode de transport collectif dans le paysage urbain de Tiébissou. Comme à

Bouaké, « à la fin du conflit armé en 2011, ce type de transport des individus sur des engins à deux roues (moto) a pris de l'ampleur et est devenu le service de transport à caractère collectif » (Konan, 2017) dans maintes villes ivoiriennes. En seulement une décennie, les motos-taxis sont venus pallier, à Tiébissou, l'inexistence de transport intra-urbain.

Si l'avènement des motos-taxis a redynamisé l'économie de Bouaké (Kassi-Djodjo, 2013), il a fortement influencé celle de Tiébissou. Pour les opérateurs et les usagers, l'essor des motos-taxis est une activité avantageuse puisqu'elle participe à l'insertion socio-économique d'une partie de la population. Aussi, de ce nouveau mode de transport sont nées plusieurs activités socio-économiques (des ateliers de réparation des motos, de vente de pièces détachées de motos et de carburant, des stations de lavage de motos). Il suffit de parcourir les grandes artères de la ville pour s'en apercevoir.

Malgré leur rapide essor et implantation à Tiébissou et leurs bienfaits, les motos-taxis sont décriés par plus d'un. « A leur décharge, il y a l'insécurité routière et la pollution environnementale » (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017). Tiébissou est devenue un espace accidentogène avec le développement des motos-taxis dans la mobilité urbaine. Plus des 2/3 des accidents dans cette ville, sont provoqués par les motos-taxis. Les motos-taxis sont donc le moyen de transport le plus dangereux et le motocycliste, l'usager sont les plus vulnérables.

Au-delà de son caractère accidentogène, les motos-taxis posent des problèmes de pollutions et de nuisances. Ils sont de véritables pollueurs atmosphériques. Leur essor contribue énormément à la dégradation de l'environnement et de la qualité de l'air ambiant (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017) par le fait des gaz d'échappement. Le rapport de juillet 2018 du Groupe de la Banque Mondiale relève que la Côte d'Ivoire connaît une augmentation de ses émissions d'équivalent CO₂. En 2014, le pays a émis 11 045 000 tonnes d'équivalent CO₂, et ce chiffre est en constante augmentation. Cela est en relation avec le parc de véhicules en circulation dans le pays, qui était estimé à 1,2 millions de véhicules dont 550 000 véhicules particuliers et 500 000 motocycles en 2016. Ainsi, il est clair que les motos-taxis comportent d'énormes risques sanitaires pour les usagers, les conducteurs et la population. Egalement «les motos-taxis génèrent des nuisances sonores qui impactent la santé de la population» (Traoré, 2015). «Un changement des pratiques en matière de transports est nécessaire, afin de ne pas aggraver une situation qui est déjà préoccupante» (Groupe de la Banque Mondiale, 2018).

Somme toute, ces transports collectifs privés aux tarifs modérés sont antipathiques avec la ville durable. Contrairement à Traoré (2015) qui souhaite l'élaboration de lois statuant la réglementation des motos-taxis, nous dénonçons l'usage des motos comme moyen de transport collectif.

CONCLUSION

L'apparition des motos-taxis en Côte d'Ivoire, précisément dans la ville de Tiébissou située dans la zone tampon, est une des conséquences de la crise militaire, politique, sociale et économique survenue dans le pays en 2002. Bénéficiant de conditions favorables (manque d'emploi, inexistence de moyens de transports intra-urbains), les motos-taxis venus de la zone CNO, se sont rapidement rependus à Tiébissou et se sont imposés aux populations. Ils semblent s'implanter durablement dans le paysage urbain de Tiébissou. Ce mode de transport est en train de devenir le seul alternatif, assurant le déplacement quasi généralisé de la population et des biens sur un territoire de plus en plus étalé et éclaté (Traoré, 2015). En plus des emplois qu'ils offrent et la richesse qu'ils créent, les motos-taxis "facilitent" la mobilité. Cependant, ils favorisent l'étalement contre lequel les autorités des villes essaient de lutter (problèmes de services et d'équipements socio-collectifs de base, agression des terres agricoles à la périphérie). Aller plus vite à un coût moindre a déstabilisé les équilibres dont la ville résultait, provoquant son étalement et son éparpillement. L'idée d'une ville dense et structurée s'éloigne donc au son pétaradant des motos-taxis. Malgré leurs bienfaits, les motos-taxis constituent un problème public, qui doit amener les autorités administratives à repenser la question des transports dans la ville dans l'optique du développement durable. « Ce nouveau mode de transport est antipathique avec l'émergence devenue le crédo des ivoiriens. Leur pérennité n'est pas un bon indicateur de développement. Tout porte à croire que la Côte d'Ivoire recule. Moyen de transport palliatif, les motos-taxis doivent disparaître de l'espace des villes d'une Côte d'Ivoire qui vise l'émergence à l'horizon 2020. A dire vrai, motos-taxis ne riment pas avec modernisme et développement (Kobenan, Brenoum et Atta, 2017).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGOSSOU (N.), 2003. « La diffusion des innovations : l'exemple des zemijan à travers l'espace béninois », in *Revue de géographie du Cameroun*, vol XV, n°1, pp. 52-67.

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

ANE-KPAHE (A. J.), 2015. « Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire: le règne des taxis-motos à Korhogo », in *UAPS 2015*, *Princeton.edu/uploads/150543*, 17 p.

ASSOGBA (G.), 2008. *Oleyia (taxi moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*, Lomé, Université de Lomé, Thèse de doctorat de géographie, 457 p.

ATTA (K.), BRENOUM (K. D.) et KOUAME (K. B.), 2017. « Nouvelle perception de l'agriculture urbaine et périurbaine dans les villes ivoiriennes : cas de Tiébissou », in *Journal Africain de Communication Scientifique et Technologique, Série Sciences Sociales et humaines*, n°47, pp. 6271-6289.

BRENOUM (K. D.), DIABAGATE (A.), GOGBE (T.) et COULIBALY (Z. S.), 2015. « Les conflits fonciers dans la ville de Korhogo Côte d'Ivoire », in *Revue Africaine d'Anthropologie*, NYANSA-PÔ, EDUCI-Abidjan, pp. 118-137.

CHENAL (J.), 2017. « Et la Chine inventa l'étalement urbain en Afrique, grâce aux motos-taxis », in *Le Monde Afrique*, www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26

DIAZ (L. O.), PLAT (D.) et POCHE (P.), 2007. « La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires », in *Actes du XLIII Colloque de l'ASRDLF Grenoble-Chambéry*, 17 p.

DIAZ (L. O.), 2010. « Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », in *Espace Populations Sociétés*, n°2, pp. 337-348 .

DUBOIS (Y.), 2012. « La transition urbaine ou passage de la ville pédestre à la ville motorisée de Wiel Marc », in *Actes du Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire*, 483 p.

GUEZERE (A.), 2012. « Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des lieux sociaux », in *Géographie économie société*, vol.14, pp. 53-72.

GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE, 2018. « Situation économique en Côte d'Ivoire, pour que demain ne meure jamais, la Côte d'Ivoire face au changement climatique », in *Rapport de la Banque Mondiale*, 7^{ème} édition, Public Disclosure Authorized, 63 p.

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

KASSI-DJODJO (I.), 2013. « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire), Transport et développement des territoires », in *Géotransport*, n°1-3, pp. 10-14.

KOBENAN (A. C.), BRENOUM (K. D.) et ATTA (K.), 2017. « Les motos-taxis : un nouveau mode de transport dans la mobilité urbaine à Bouaké (Côte d'Ivoire) », in *Trajectoires, La Revue de référence du GRESSO*, n°2, pp. 181-205.

KONAN (K. A. J. M.), 2017. « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », in *EchoGéo*, n°40, pp. 20-22.

MERENNE-SCHOUMAKER (B.), 2002. « Analyser les territoires, savoirs et outils », in *Presses Universitaires de Rennes*, 2^e édition, pp. 166-168.

SAUVY (A.), 1973. « Coûts et avantages de l'automobile pour la nation », in *Chronique sociale de France*, n°4-5, pp. 56-78.

TRAORE (P.-I.), 2015. « Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du moto-taxi à Bouaké (Côte d'Ivoire) », in *Energy, climate and air quality challenges : the role of urban transport policies in developing countries*, Istanbul, Actes de la CODATU, pp. 1-11.

TUBLU (K. F.), 2010. « Le taxi-moto : un nouveau mode de transport dans les mobilités urbaines au Togo pour quelle qualité de vie ? », in *Actes de la conférence CODATU XIV, Buenos Aires (Argentine) : Transport durable et qualité de vie en ville*, 12 p.

WIEL (M.), 1999. « La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°87, pp. 221-224.