

DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

DOHO Bi Tchan André ⁽¹⁾, KALOU Bi Kalou Didier ⁽²⁾, N'GUESSAN
Kacou François ⁽³⁾ et BECHI Grah Félix ⁽⁴⁾

Département de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

⁽¹⁾ tchankonybi@yahoo.fr; ⁽²⁾ bikaloudidier@yahoo.fr;

⁽³⁾ nkfrancois72@gmail.com; ⁽⁴⁾ felixbechi@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Dans le département de Vavoua, les transports des personnes et des biens sont assurés par les minicars « *badjan* » et « *massa* », les taxis-brousse et les « *bakor-bakors* » (mototaxis). En dépit de cette diversité de moyens de transport collectif, les populations éprouvent des problèmes de mobilité. Certaines localités, nonobstant leur poids socioéconomique, ne sont que difficilement desservies. D'autres, depuis plus d'une décennie, ne bénéficient plus de desserte. D'où la nécessité d'analyser les raisons de cette contradiction entre la diversité des moyens de transport et les discontinuités dans la desserte de nombreuses localités.

Pour atteindre cet objectif, une approche méthodologique a combiné l'exploitation documentaire aux enquêtes de terrain. Des traitements cartographiques et statistiques des données ont permis d'obtenir des résultats qui révèlent que les minicars « *badjan* » et « *massa* » dominent les offres de transport collectif à Vavoua. Par ailleurs, l'utilisation fréquente de véhicules vétustes, comme les taxis-brousse, traduit un manque de modernisme dans le secteur du transport. Enfin, le mauvais état des routes constitue une contrainte majeure à la mobilité interne dans le département de Vavoua.

Mots-clés : transports collectifs, desserte, mobilité quotidienne, Vavoua, Côte d'Ivoire.

ABSTRACT

From the multitude of public transportation to the difficulties of services in the department of Vavoua

In the department of Vavoua, transport of people and wares are provided by minicars « badjan » and « massa », bush taxis and « bakor-bakors » (mototaxis). Despite this diversity of public transportation, people are experiencing mobility problems. Some localities, notwithstanding their socio-economic weight, are hardly served. Others, for over a decade, no longer benefit from service. Hence the need to analyze the reasons for this contradiction between the diversity of means of transport and the discontinuities in the service of many localities.

To achieve this goal, a methodological approach combined documentary and field surveys. Map and statistical data processing have yielded result that reveal that the minicars « badjan » an « massa » dominate public transport offers in Vavoua. In addition, the frequent use of old vehicles such as bush taxis reflects a lack of modernism in the transport sector. Finally, the poor state of the road sis a major constraint to internal mobility in the department of Vavoua.

Keywords: *public transportation, accessibility, daily mobility, Vavoua, Côte d'Ivoire.*

INTRODUCTION

Produire et échanger reposent sur des mouvements inaltérables des biens et des personnes. Pour cela l'homme utilise différents modes de transport qui partent de l'énergie humaine à celle motorisée en passant par l'énergie animale. Ces mouvements vont de la simple marche à pieds aux transports motorisés à grande échelle, à l'aide de minicars, d'autocars, de trains, d'avions et de bateaux (Starkey, 2001). À l'instar des autres secteurs, le transport est caractérisé par la simultanéité de la production et de la consommation (Samna, 2010). C'est un secteur très vaste qui se caractérise par une pluralité d'offres. Dans le département de Vavoua, on note l'existence de plusieurs moyens de transport collectif intra départemental. En effet, il s'agit d'une zone propice à l'activité de transport de par l'étendue de son espace et l'importance de sa population. Ce département s'étend sur 6 480 km² et compte 400 912 habitants (INS, 2014). À cette importance spatio-démographique, s'ajoute la structuration territoriale de ce département. Vavoua est organisé autour d'une seule ville éponyme qui concentre toutes les nécessités (figure 1). Cette ville est par ailleurs la seule commune de tout

le département. A cet effet, elle abrite toutes les directions ministérielles et même les bureaux des autres chefs-lieux de sous-préfecture, obligeant les populations à s'y rendre régulièrement.

Par ailleurs, l'utilisation d'une quelconque offre de transport est spécifique à chaque déplacement et destination. Lorsqu'un individu sélectionne une offre, il choisit celle qui lui procure le plus d'utilité. Plus spécifiquement, si l'on considère le choix entre un minicar « *massa* » (a) et une mototaxi (b). Un quelconque voyageur choisira peut-être (a) si le niveau d'utilité qu'il peut atteindre avec cette offre est supérieur à celui de (b). Bien que disparates, les transports collectifs sont nécessaires dans l'accompagnement de la croissance démographique et le dynamisme spatial de Vavoua. Leurs lignes de desserte couvrent toute la zone. Mais d'énormes défaillances existent dans la desserte de nombreuses localités en dépit de la multitude de moyens. L'analyse de ce paradoxe s'appuie sur la question de savoir : comment expliquer l'insuffisante desserte de certaines localités malgré la multitude de l'offre de transport ? Les investigations ont été orientées par l'hypothèse selon laquelle la faible desserte est due à la mauvaise rentabilité des axes et à l'enclavement des localités. Afin de vérifier cette hypothèse, une méthodologie reposant sur les entretiens et la recherche documentaire a été appliquée.

A la suite de la présentation du site et de l'approche méthodologique, les résultats sont restitués en trois points : la concurrence dans les liaisons intra-départementales ; les "bakor-bakors" des récents moyens de mobilité à Vavoua ; et les obstacles à la mobilité interne de Vavoua.

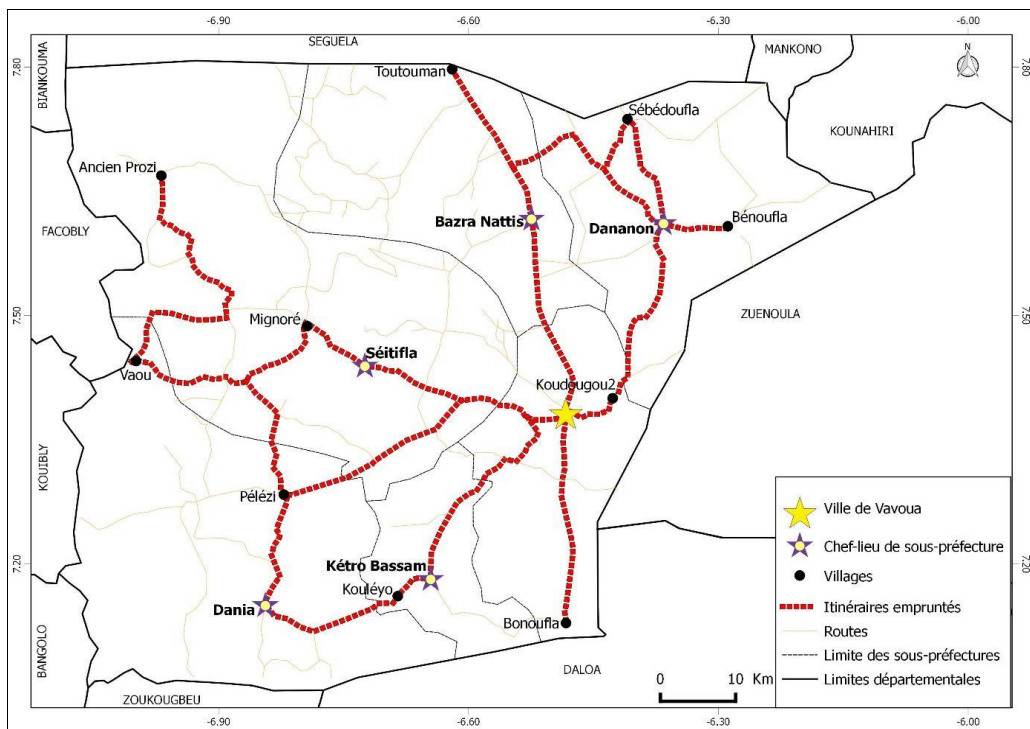
1. METHODOLOGIE

Dans de nombreuses régions, la multitude des transports ne rythme pas automatiquement avec l'assurance uniforme des déplacements. Des zones entières se trouvent mal ou non desservies en dépit de leurs importances. Réalité qui n'est guère étrangère au département de Vavoua. Plusieurs raisons sont évoquées, d'où la nécessité d'une étude pour analyser le cas précis. Cette contribution résulte d'une série d'enquêtes effectuées de 2016 à 2018 dans 16 localités du département (figure 1).

Le choix des localités d'enquête obéit à la méthode de choix raisonnés. Les arguments de base des choix sont : le rôle politique de chaque localité (la ville centrale et les chefs-lieux de sous-préfecture), l'éloignement de certains villages par rapport à la ville centrale et leur poids socioéconomique. La rareté ou l'absence de liaisons de quelques villages a été observée de près.

Les entretiens avec les acteurs de la vie sociopolitique et économique notamment les autorités (préfet, sous-préfets et maire), les opérateurs et les populations ont eu lieu, car selon Lo (2016), « *l'entretien permet d'instaurer un échange au terme duquel l'interlocuteur exprime ses perceptions d'un évènement ou ses expériences* ». Ces entretiens se sont déroulés sous plusieurs angles. Avec les autorités publiques, des questions sur leur appréciation de la mobilité dans le département ont été le fondement des discussions. Quant aux opérateurs économiques exerçant dans le domaine du transport, il leur a été demandé le nombre de véhicules dont ils disposent pour couvrir les différentes localités de Vavoua. Les réseaux de desserte de chaque chauffeur ont été définis. Lors des enquêtes, les chauffeurs ont aussi été interrogés sur le fait que certains villages ne soient pas desservis. Les questions adressées aux usagers (chefs de villages, responsables des groupes sociaux et autres) portent sur leur appréciation globale des transports collectifs du département et les dessertes de leurs villages, la fréquence de passage des véhicules dans leurs localités ainsi que leur avis sur les causes des obstacles aux dessertes harmonieuses de tous les villages.

Figure 1 : Localités d'enquête et itinéraires empruntés



Source : CNTIG, 2011

Conception et réalisation : DOHO Bi T. A., 2018

À ces différentes enquêtes s'ajoutent de nombreuses prises de vue qui sont mise en exergue tout au long de ce travail. Aussi, une riche revue de littérature a-t-elle enrichie la perception des interactions entre offres de transport et assurance de dessertes des localités. Le traitement des données obtenues s'est fait à l'aide des logiciels Word 2013 pour la saisie du texte et pour la réalisation des figures, le logiciel de cartographie QGIS2.8.2 a été utilisé.

2. RÉSULTATS

2.1. Concurrence dans les liaisons intra-départementales

La mobilité motorisée intra et interdépartementale à Vavoua comme partout en Côte d'Ivoire est consécutive à la colonisation européenne. Les transports collectifs internes à ce département se répartissent en deux catégories, ceux d'avant la crise de 2002 qui se composent essentiellement des minicars (*badjan* et *massa*) et des taxis-brousse et tout récemment les "*bakor-bakors*". Ces transports sont incontournables pour assurer les liaisons entre les différentes localités (villages et ville). Ils permettent l'intégration économique et sociale de toutes les contrées de Vavoua. Concernant leurs réseaux et zones de couverture, chaque offre de transport a sa spécificité.

2.1.1. Les « badjan » et « massa » : des offres dominant les transports collectifs à Vavoua

Les « *badjan* » et « *massa* » sont les moyens de transport qui dominent les déplacements collectifs motorisés à Vavoua. Ils submergent l'espace départemental par le ravitaillement d'un grand nombre de localités. Leur primauté dans le transport local est en partie liée à leur ancienneté car ancrés dans les habitudes des populations. Ils sont sur tous les plans inégalés dans les offres collectives de mobilités à Vavoua, bien qu'ils soient qualifiés de transports artisanaux (TRANS-AFRICA, 2010). Malgré ce qualificatif, ces minicars dominent même les compagnies dites modernes dans l'assurance des liaisons entre Vavoua et les villes voisines que sont Daloa, Séguéla et Zuénoula. Aussi l'aura des « *badjan* » et « *massa* » dans cette partie du pays est-elle liée à l'atmosphère socio-économique globale de la Côte d'Ivoire. En effet, dans un contexte économique marqué par l'effondrement progressif des secteurs productifs (l'agriculture, l'industrie, etc.), les transports dits artisanaux ne se sont pas uniquement développés en réponse aux besoins croissants de mobilité. Ils sont portés par les logiques de la recherche de profits, de la fourniture d'emplois, de l'assurance des dessertes, etc. Aussi,

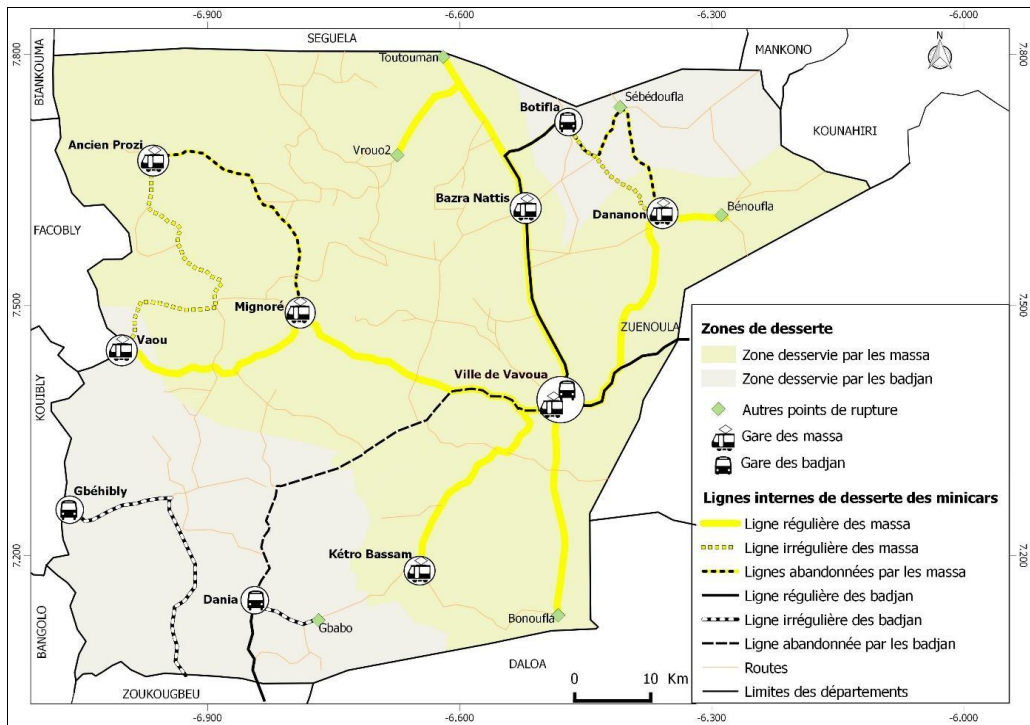
depuis les indépendances de nombreux pays d'Afrique noire, les transports conventionnels ne constituent-ils pas des instruments privilégiés de l'expansion des villes en direction de leurs périphéries et vice versa (TRANS-AFRICA, 2010). Cette incapacité est liée à la défaillance ou à l'absence de ces États en matière de transport dans les zones de l'intérieur et aussi en milieu rural.

Cette défaillance a permis à de nombreuses personnes de s'investir dans ce domaine, bien que ne maîtrisant pas toujours les rouages (Samna, 2010). Et les transports collectifs dans tous les départements de la Côte d'Ivoire à l'image de Vavoua sont gérés par de petits « entrepreneurs » disposant d'un seul véhicule. Aussi, ignorent-ils parfois les techniques de gestion moderne (absence de planning des activités et de comptabilité, la non maîtrise des techniques de prestations, etc.). À Vavoua, les enquêtes révèlent que 95% des propriétaires des minicars intra-départementaux disposent d'un seul véhicule. Nonobstant cette réalité, c'est un secteur qui fournit des emplois et revenus à beaucoup de personnes (propriétaires, chauffeurs, responsables syndicaux, mécaniciens, vulcanisateurs, etc.). Il s'agit également d'un secteur sujet à du désordre à cause du manque ou de l'insuffisante application de la régulation à l'entrée dans la profession et le non-respect des réglementations. Malgré cela, le dynamisme des transports collectifs de Vavoua est lié aux revenus qu'en tirent les acteurs concernés.

Les minicars favorisent le déplacement des personnes et des biens dans le département de Vavoua par le biais des liaisons régulières entre les villages et la ville centrale. Leurs lignes multiples et variées permettent aux populations des villages les plus reculés de rejoindre la ville centrale ou les marchés ruraux hebdomadaires ou encore les villes voisines. Les « *badjan* » et « *massa* » à Vavoua, de par leur souplesse sont incontournables dans la mobilité collective du département. Leur utilisation accrue est due au fait qu'ils permettent d'acheminer à la fois des marchandises et des hommes. Dans leur évolution, ils ont adopté une organisation et un fonctionnement propre à l'exercice de l'activité. Ce faisant, ils veulent être plus proches des populations et aussi desservir le maximum de villages. Ainsi, ces offres de transport apportent-elles une contribution significative au façonnement du paysage départemental. C'est à elles que l'on doit l'intégration véritable de presque tous les recoins de Vavoua dans la vie socioéconomique (ravitaillement des marchés ruraux, échanges communautaire, etc.). Leurs réseaux se composent d'un ensemble de lignes de courtes et longues distances assurant dûment les dessertes entre une multitude de contrées. Ici, chaque offre de transport a ses propres lignes et zones de desserte (figure 2).

DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

Figure 2 : Lignes et zones de couverture des « badjan » et « massa » dans le département de Vavoua



Source : CNTIG, 2011

Réalisation et conception : DOHO Bi T. A., 2018

Il ressort de cette configuration des zones de desserte que les « *badjan* » desservent la quasi-totalité des villages du canton de Niédéboua (sud-ouest), les villages du canton de Bronon (nord-est) et tous ceux situés sur l'axe reliant les villes de Vavoua et Zuénoula (est). Mais, depuis la crise de 2002, l'axe reliant le chef-lieu de département à la sous-préfecture centrale de Dania est fermé et les « *badjan* » sont obligés de faire de grands détours par Daloa plus au sud avant de remonter vers la ville de Vavoua ou vers Dania dans les deux sens. Cette déviation engendre plusieurs désagréments : l'enclavement forcé des villages autrefois traversés, l'augmentation des tarifs du transport, etc. Dans le canton de Bronouffa, la majeure partie des villages est isolée de la ville centrale (seuls, Botifla et Zézra sont actuellement reliés par les « *badjan* » sur les 5 villages). Avec les déviations des « *badjan* » de Dania, seule la ligne Vavoua-Zuénoula fonctionne normalement.

Quant aux « *massa* », ils dominent les transports collectifs intra-départementaux en termes de couverture spatiale. Ils desservent tous les villages situés sur l'axe (Daloa-Vavoua-Séguéla), comprenant la totalité des villages du canton de Nattis. Ils ravitaillent aussi les villages Gottron et un

grand nombre de villages Sokuya (6 sur 7, seulement Brouafla-Kouya en est exclu). Les « *massa* » assurent les liaisons de tous les villages situés sur l'axe Vavoua-Mignoré dans le canton Séttis à l'ouest où les voitures s'aventurent rarement au-delà de Mignoré, car depuis 2002, au-delà de cette limite, les routes sont impraticables.

Malgré ces quelques difficultés, les « *badjan* » et « *massa* » demeurent les moyens privilégiés de l'intégration spatiale de ce département par leur capacité à transporter à la fois les hommes et leurs marchandises.

2.1.2. Les taxis-brousse de Vavoua : des offres de transport dans l'agonie

Les taxis-brousse, l'une des anciennes offres de transport dans le département de Vavoua, sont confrontées aujourd'hui à de grandes difficultés. Leur ancienne zone de desserte se réduit, les rendant peu visible parmi les autres moyens de transport. Cette situation s'apparente à une cessation d'activité dans un proche avenir.

Dans quelques années, ces moyens peuvent encore tenir à cause de l'enclavement des zones qu'eux seuls ravitaillent depuis longtemps. De tous les anciens moyens de déplacement des habitants de Vavoua, c'est dans le domaine des taxis-brousse que l'artisanat est véritablement visible. Pour ses acteurs, l'objectif principal est de maximiser le profit. Cette recherche perpétuelle de profit se fait au détriment de la qualité du service, d'où l'utilisation continue des véhicules en état défectueux.

✓ L'usage continu de véhicules vétustes comme taxis-brousse de Vavoua : symbole de manque de modernisme

Bien que le nombre exact de taxi-brousse ne soit pas maîtrisé au fil du temps, la plupart des acteurs s'accordent sur la diminution de leur effectif. Selon nos enquêtes de terrain et renforcé par les chiffres des syndicats de transporteurs rencontrés, le parc auto des taxis-brousse de Vavoua est actuellement composé de 23 véhicules. Ces véhicules dont les âges sont très avancés, sont en grande partie achetés en occasion. Certains opérateurs (68%) situent l'âge de leur véhicule à plus de 30 ans et d'autres (32%) l'ignorent simplement car l'ayant achetés en occasion sans de véritables pièces administratives. Ces voitures sont par conséquent en mauvais état (photos 1 et 2).

DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

Photo n°1 : Un taxi-brousse de SIFCI / Dèma en chargement



Photo n°2 : Un taxi-brousse de Gozi à la gare



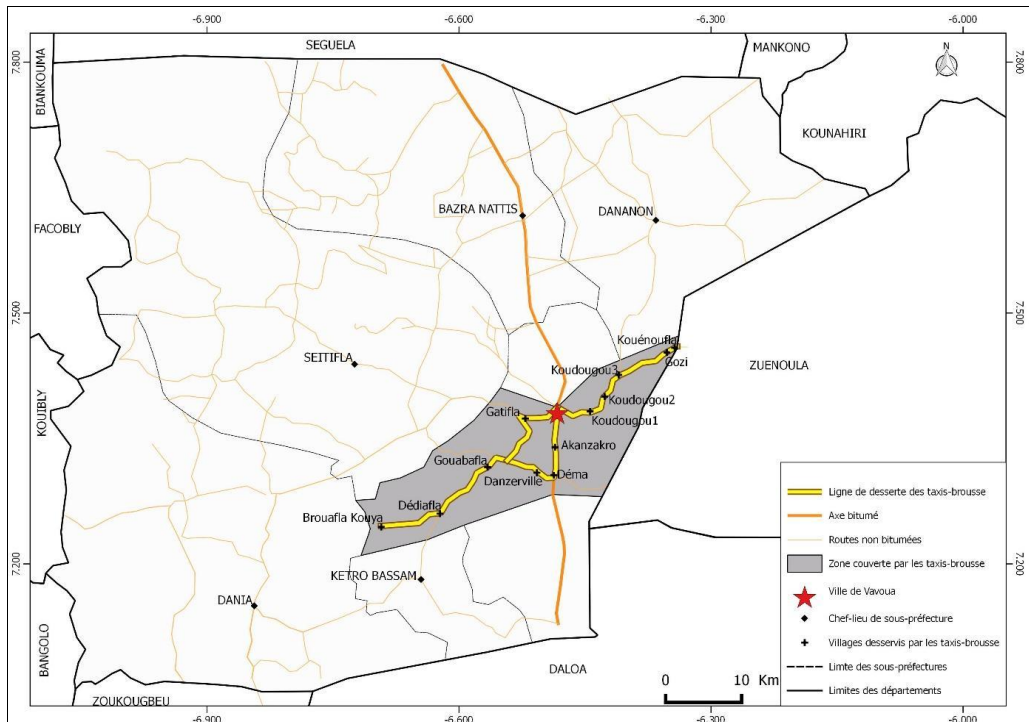
Crédits photos, KALOU Bi K Didier, 2016

Ces taxis sont les seuls moyens de transport du département à faire face à des difficultés d'ordre infrastructurel, car les routes (pistes) empruntées sont de mauvaise qualité. Ils transportent sept passagers en plus du chauffeur, soit un total de huit personnes. Les populations des zones desservies sont obligées d'accepter cette situation de surcharges car les taxis-brousse sont les seules offres régulières, moins chères et disponibles, empruntant à Vavoua des itinéraires bien définis.

✓ *La desserte des taxis-brousse : un service fonctionnant sur des lignes bien définies*

Les taxis-brousse de Vavoua, bien que manquant d'innovation et de projection ont des lignes bien définies (figure 3).

Figure 3 : Lignes et zones couvertes par les taxis-brousse dans le département de Vavoua



Source : CNTIG, 2011

Conception et réalisation : KALOU Bi K Didier, 2018

L'étendue du département et les besoins en routes (praticables ou non) ont fait des taxis-brousse les seules offres de transport desservant les villages de Danzerville, Dèma, Gouabafila, de Gozi et Kouénoufla. Le refus ou la peur de voir leur voiture s'immobiliser en brousse pendant des jours, pousse les opérateurs des « *badjan* » et « *massa* » à abandonner les villages dont le ravitaillement était anciennement assuré par les taxis-brousse. En plus de leur état mécanique, les taxis-brousse de Vavoua ne ravitaillent pas toujours de façon permanente certains villages. Cette réalité est continuellement vécue par les habitants de Brouafia Kouya, surtout en saison pluvieuse, à cause de l'impraticabilité des routes. À ces anciens moyens de transport des populations de Vavoua, se sont ajoutés tout récemment les « *bakor-bakors* ».

2.2. Les “*bakor-bakors*” (mototaxis) : des récents moyens de mobilité à Vavoua

C'est à la faveur de la crise militaro-politique de 2002 que les mototaxis ont fait leur apparition dans le système des transports collectifs de Vavoua à l'image de toute la zone CNO. Ces engins sont apparus comme une alternative à l'insertion des ex-combattants. Aussi, les difficultés criardes de déplacements des habitants de Vavoua ont-elles poussée les ex-rebelles et bien d'autres personnes à utiliser leurs motos comme moyens de transport collectif à l'image de certaines régions d'Afrique. Aujourd'hui, les “*bakor-bakors*” sont d'utilité publique pour certaines parties du département de Vavoua sujettes à un enclavement du fait de la crise politico-militaire de 2002 et faisant l'objet actuellement d'un délaissement par les transports traditionnels (« *badjan* », « *massa* » et « taxis-brousse »).

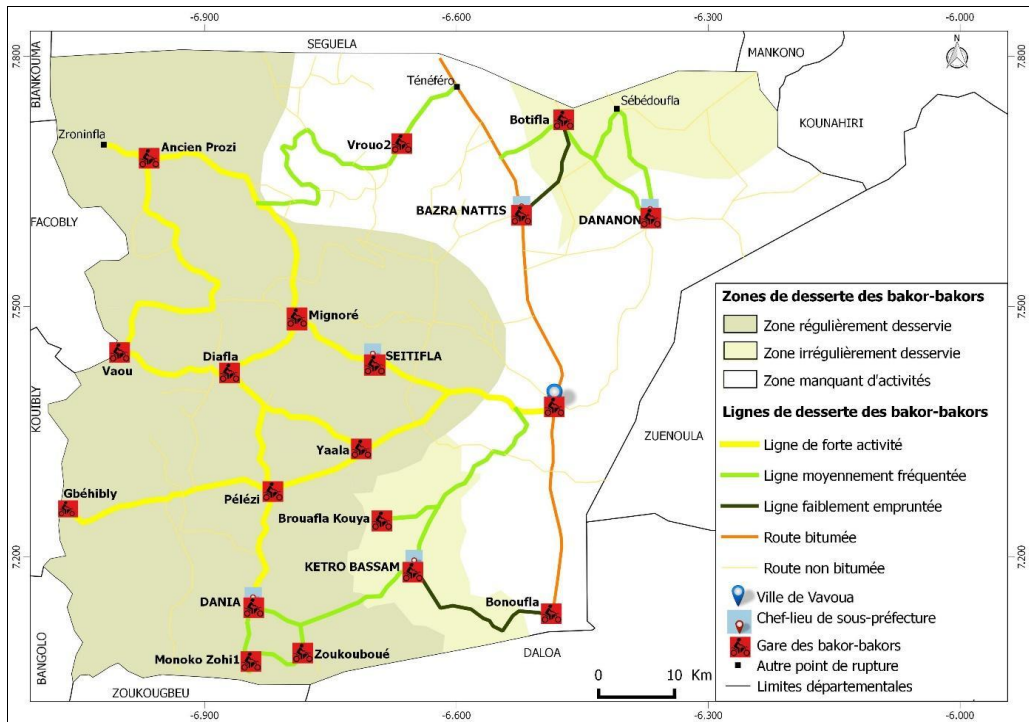
L'observation du fonctionnement des réseaux des “*bakor-bakors*” révèle que ces derniers ont adopté plusieurs stratégies dans la quête de leur insertion dans le système de transport collectif local. Dès le début, les conducteurs de “*bakor-bakors*” se sont contentés de combler les insuffisances de liaisons des offres habituelles sans toutefois chercher à se livrer à une concurrence directe. Les “*bakor-bakors*” ont commencé par ne parcourir que les axes secondaires et les zones difficiles d'accès. Aujourd'hui, dans un environnement concurrentiel, ils desservent comme les autres moyens, les zones à forte mobilité dans ledit département.

Les “*bakormanes*” (appellation usuelles des conducteurs de mototaxis dans le département de Vavoua) combinent de façon très complexe deux modes de circulation : le mode « rotatif » qui consiste à circuler à l'intérieur de la ville ou vont parfois de village en village à la recherche de clients potentiels et le mode « linéaire » où la desserte part d'un point fixe à un autre (Guezere, 2012). En effet, pour un “*bakormane*”, la desserte commence souvent à partir de n'importe quel point de ramassage du client (Agossou, 2004). Lorsqu'un client se présente et la destination est connue, il ne suit pas obligatoirement l'itinéraire rigide comme les véhicules. Il peut choisir le chemin le plus court à travers des raccourcis sur des voies mal entretenues et délaissées ou de simples pistes villageoises voire champêtres. Des informations recueillies, quelquefois, c'est le client lui-même qui définit l'itinéraire du voyage. Aujourd'hui, à Vavoua, les “*bakor-bakors*” connaissent une progression exponentielle et supplantent même certaines offres habituelles comme les taxis-brousse. Ils y sont devenus des facteurs d'intégration socio-spatiale.

Les lignes de desserte des “*bakor-bakors*” couvrent tout le département avec une forte concentration à l'ouest dans les sous-préfectures

de Dania et Séitifla (figure 4). À l'image des moyens habituels (*badjan*, *massa* et *taxis-brousse*), ils se diffusent principalement au-delà du cercle urbain de Vavoua. Ces motos apparaissent aussi comme des opportunités pour ceux qui n'ont accès épisodiquement qu'à la voiture.

Figure 4 : Lignes et zones d'influence des "bakor-bakors" dans le département de Vavoua



Source : CNTIG, 2011

Conception et réalisation : KALOU Bi K Didier, 2018

À la différence des autres moyens (minicars et taxis-brousse) qui ne font que des services linéaires fixes, les "bakor-bakors" sont les seuls qui permettent aux habitants de rallier une localité mal/non desservie car ne se situant pas sur les artères desservies par les moyens traditionnels (Zamblé, 2014). En brisant le monopole quasi-inefficace de la circulation automobile dans les relations entre la ville et certains villages, la mobilité de nombreuses personnes est plus que jamais facilitée. Ce sont de véritables moyens de liaisons entre la ville centrale de Vavoua et certaines bourgades d'une part et d'autre part celles-ci entre elles.

Les "bakor-bakors" sillonnent les localités du département avec des intensités différentes. En effet, certaines parties de Vavoua sont leurs zones de prédilection. Ce sont donc des zones qu'ils desservent irrégulièrement

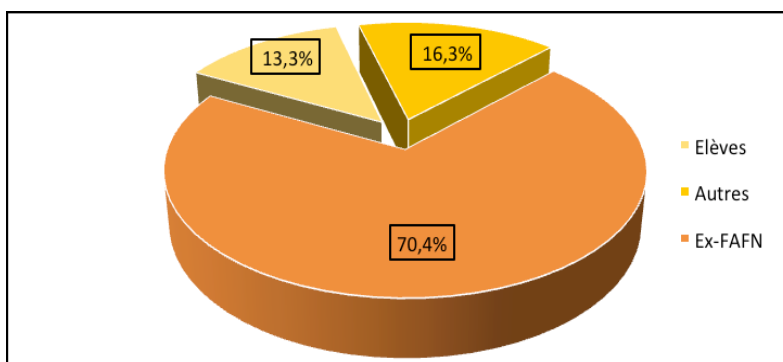
DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

(figure 4). Les liaisons inter villageoises et entre villages et la ville de Vavoua sont devenues très régulières comme c'est le cas des villages des sous-préfectures de Dania et Sétifla. Ces deux sous-préfectures sont des zones de forte activité des mototaxis. Quant au canton Bronon, il est toujours moyennement desservi à cause de nombreux barrages des rebelles qui malheureusement existent toujours. Quant aux sous-préfectures de Bazra Nattis, Dananon et Kéto Bassam, elles ne sont que très faiblement desservies parce qu'elles sont majoritairement couvertes par les voitures (« *badjan* » et « *massa* »).

Les « *bakormanes* » empruntent les lignes couvrant les sous-préfectures (Bazra Nattis et Kéto) que sous conditions de location. Ou lorsque les voyageurs sont pressés ou encore lorsqu'ils sont en retard sur le dernier véhicule desservant leur localité. Parfois certains « *bakormanes* » parviennent à rallier le village de Bonoufla à la ville de Daloa (chef-lieu de région). Mais comme souligné plus haut, leur zone de prédilection reste les sous-préfectures de Dania et Sétifla.

À cela, s'ajoute le positionnement du secteur comme un milieu d'absorption du chômage. Le chômage des jeunes est une situation reconnue en Côte d'Ivoire, tout comme dans la plupart des pays africains. La situation ivoirienne se présente de manière plus aggravée à Vavoua suite à la décennie de crise que ce pays a traversée (PND-CI, 2012-2015). Ainsi, le phénomène de mototaxis apparaît-il pour beaucoup de jeunes de Vavoua comme un corps de métier car ayant permis désormais l'insertion dans la vie active de plusieurs d'entre eux. Il permet de faire face aux besoins du quotidien. Bien vrai qu'il est difficile de donner un chiffre exact sur les emplois directs créés par les « *bakor-bakors* », ils sont néanmoins d'une importance capitale pour la zone. Cette assertion se vérifie par la multitude des origines socioprofessionnelles des « *bakormanes* » malgré une nette domination des ex-FAFN (graphique 1).

Graphique 1 : Origine socio-professionnelle des “bakormane” de Vavoua



Source : Enquêtes, 2018

Les ex-FAFN sont les initiateurs et les premiers bénéficiaires de cette activité. Cette situation explique leur forte présence (70,40%) dans le secteur. Par ailleurs, sont considérés dans le cadre de cette étude comme « autres », les déscolarisés et les personnes ayant perdues leur emploi. En effet, ceux-ci sont estimés à 16.30% dans l'effectif total des “*bakor-bakors*”. Quant aux élèves (13,30%), ils ne font pas de la pratique de cette activité comme une activité permanente. Ils y sont en période de congés scolaires et autres jours où ils ne vont pas à l'école. En dépit de la diversité des moyens de transport dans le département de Vavoua, de nombreux villages sont toujours irrégulièrement desservis, les raisons.

2.3. Les obstacles à la mobilité interne dans le département de Vavoua

Un ensemble de facteurs contribuent au blocage harmonieux et régulier des dessertes de tout le département de Vavoua. Il s'agit notamment de l'état de la voirie, des barrages routiers et l'insécurité routière.

2.3.1. Le mauvais état des routes : un problème qui perdure

Les routes sont les seules infrastructures permettant d'assurer les dessertes intra-départementales de Vavoua. Le réseau routier de ce département est long de 1387 km (DRT-HS, 2016). L'analyse de cette structure viaire fait ressortir un ensemble routier dominé par des routes non bitumées (93,9%). Ces routes dans leur ensemble sont de mauvaise qualité et certains tronçons deviennent impraticables en saisons pluvieuses bloquant la desserte de nombreux villages. Les villages de Gbabo dans la sous-préfecture de Dania et toute la zone nord-est du département (le canton Bronon et

DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

certains villages Gottron) sont les plus permanemment touchés. En plus de la dégradation continue des routes en période de pluie, il y a aussi le manque d'ouvrage de qualité permettant d'assurer de façon permanente la circulation des véhicules (photos 3 et 4).

Photo n°3 : Vue générale du pont reliant Goulonfla et le canton Bronon



Photo n°4 : Pont en bois reliant Goulonfla et Botifla



Crédits photos : KALOU Bi Didier

L'état de ces deux pont est resté le même lors de nos derniers passages dans ces localités durant le deuxième trimestre de 2019.

Sur ce pont de fortune (photo 4), même les "*bakor-bakors*" censés être adaptés aux mauvaises infrastructures routières refusent le franchissement. Les traversées se font à pieds et les bagages sont transportés sur les têtes de part et d'autre du pont. Cette réalité empêche la desserte

convenable de la zone (canton Bronon) et provoque de nombreuses déviations prolongeant les heures d'attente des véhicules dans les villages ainsi isolés. À côté des problèmes routiers se trouvent autres difficultés significatives (les barrages routiers illégaux et l'insécurité routière).

2.3.2. Les barrages routiers illégaux : un véritable frein à la mobilité à Vavoua

À la suite d'un coup d'Etat manqué du 19 septembre 2002, les éléments rebelles se regroupent au sein d'un mouvement armé : le Mouvement Patriotique de Côte d'Ivoire (MPCI). Et ils occupent toute la moitié nord pays. Selon nos enquêtes auprès des autorités préfectorales, plus de 98% du département de Vavoua est occupé par ce mouvement. À l'image de toute la zone occupée, la présence d'ex-rebelle dans ce département se traduit par la mise en place de plusieurs barrages routiers illégaux (photo 5).

Photo n°5 : Un barrage illégal occupé par un ex-rebelle entre Vavoua et Dananon



Selon notre dernier passage dans la région (juillet 2019), ce barrage illégal sur cette photo bien que établi de 2016 et bien d'autres sont restés toujours intacts. A la seule différence que les individus qui la composent sont moins virulents comme nous l'avons constaté lors de nos premiers passages en 2016.

Le déplacement des personnes et des biens dans le département devient difficile à cause de ces barrages illégaux. De façon normale, les barrages routiers sont des points de contrôle et de régulation de la mobilité dans un territoire (Touré, 2008). Mais, malgré la fin de la guerre et

officiellement de l'occupation de la zone, ces barrages y existent et persistent. Actuellement, 53% des barrages routiers dans le département de Vavoua sont ceux des ex-combattants (Enquêtes terrain, 2018-2019). Or de tels barrages sont de véritables freins à la mobilité des personnes et des biens dans ce territoire. À ce propos, voilà ce que dit le secrétaire général du HCPETRCI section Vavoua : « *Ce sont les barrages des ex-rebelles qui nous empêchent d'ouvrir les voies qui ont été fermées pendant la guerre...* ».

La répartition géographique de ces barrages fait ressortir des sous-préfectures libres, donc propices à la circulation et celles qui connaissent de réels problèmes liés aux barrages des ex-combattants. Les sous-préfectures de Bazra Nattis et Vavoua ne connaissent pas véritablement de freins à la mobilité, contrairement à celles de Dananon et Séitifla. Dans ces sous-préfectures, le phénomène de barrages routiers des forces illégales avec pour corollaires les rackets de tout genre, constitue une véritable atteinte aux droits de la personne humaine non seulement du fait des extorsions obligatoires et non justifiées des fonds mais aussi et surtout à cause des violences perpétrées sur certains voyageurs par les forces illégales. De fois, on assiste à des altercations entre ces ex-rebelles et les chauffeurs voire les habitants des localités coupées. À cela, s'ajoutent les pertes liées aux coûts élevés du transport dû aux rackets, limitant davantage les possibilités de liaisons des localités qui étaient difficilement desservies.

2.3.3. L'insécurité routière : un véritable frein à la mobilité dans le département de Vavoua

Un autre obstacle à la libre circulation des biens et des personnes à Vavoua, demeure l'insécurité routière. De façon générale, les routes de Vavoua sont "sûres". Mais à certaines périodes ou heures, cette sûreté apparente disparaît pour faire place au grand banditisme comme c'est fréquent dans les zones de production des cultures d'exportation (café, cacao, etc.). Selon la brigade de la gendarmerie de Vavoua, la moyenne de braquages des véhicules de transport collectif ou individuel sur les cinq derniers mois (d'avril à août 2016) avant notre enquête est de façon uniforme estimée à 5 par mois. Cette moyenne a d'ailleurs évolué pour atteindre près de 7 à 8 braquages dans la période de septembre à décembre 2018. Or, c'est contre cette tendance qui ternit l'image du département de Vavoua que les forces de l'ordre s'attaquent avec pour principal objectif de réduire considérablement ces braquages. Malgré cet engagement, l'insécurité routière dans le département de Vavoua persiste. On constate une certaine aggravation, car selon les autorités municipales, l'insécurité à Vavoua est une préoccupation avec les attaques de certains domiciles dans la ville (Enquêtes,

2018). La brigade souligne également que les périodes de traite (d'octobre à mars) sont les périodes de forte insécurité sur les routes de Vavoua. Pendant ces moments, tous les axes routiers (bitumés ou pas) deviennent dangereux mais les plus dangereux sont les axes Vavoua-Bonoufla (voie bitumée) et Vavoua-Ancien Prozi via Vaou (voie non bitumée).

Ces deux axes sont les plus attaqués pour les raisons suivantes : le tronçon Vavoua-Bonoufla est attaqué fréquemment à la période de traite bien qu'il soit bitumé, parce que mettant Vavoua en contact avec les zones portuaires (Abidjan et San Pedro), avec la capitale régionale (Daloa) et la capitale économique du pays (Abidjan). C'est donc l'axe de transit des fonds d'achat des produits agricoles. Concernant le tronçon Vavoua-Ancien Prozi, la hausse des attaques est due au fait qu'il traverse une importante zone de production de café et de cacao. 40 à 45% de la production cacaoyère du département de Vavoua proviennent de cette partie (Dehoulé, 2016). C'est donc une zone qui reçoit d'énormes flux d'argent pour l'achat des produits agricoles pendant les périodes de traite. Ces moments de forte insécurité obligent les transporteurs à faire de grands détours. Ce qui entraîne l'isolement de nombreux villages du département de Vavoua. La répétition des attaques causées par les « coupeurs de route » sur l'axe Zroninfla-Vavoua a fait que cette liaison n'est plus assurée par les voitures. Seuls les « *bakor-bakors* » d'Ancien-Prozi s'y aventurent de temps à autre. Cette réalité exclue de facto ce village de l'ensemble départemental en matière de desserte.

3. DISCUSSION

La multiplicité des moyens de transport dans un lieu n'est toujours pas synonyme de l'assurance harmonieuse des dessertes de toutes les localités. Plusieurs études ont tenté de démontrer cette assertion. Ainsi, selon Lombard et Ninot (2010), le développement du réseau routier africain qui s'est accompagné de celui des services de transport a permis certes l'intégration des territoires nationaux et l'amélioration des connexions internationales. Mais d'importants défis restent à relever tant en matière de transport urbain que du désenclavement local et international. Ils soutiennent leur thèse en disant que depuis les années 1990, les parcs de véhicules ont crû et l'offre s'est diversifiée avec l'arrivée des taxis clandestins ou « *clandos* » et mototaxis. Cependant, de nombreuses zones rurales et les périphéries des villes comme Abidjan, Conakry, Dakar et bien d'autres villes africaines sont encore enclavées car les véhicules de transport s'y aventurent rarement. Choplin et Lombard (2010) vont dans le même sens en soutenant que cinquante ans après les indépendances, les questions d'intégration économique et de la fluidification des échanges dans la sous-région ouest

DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA

africaine se posent avec acuité. L'absence d'horaires et d'arrêts fixes, la surcharge des véhicules et des interruptions de dessertes sont encore des pratiques fréquentes dans les transports collectifs en Afrique subsaharienne (Lombard et Ninot, 2012).

Pour TRANS-AFRICA (2010), le transport collectif en Afrique est très désorganisé, on pourrait même dire dans une situation de quasi-anarchie. Le continent fait face à des difficultés lorsqu'il s'agit d'assurer un maillage total du territoire en infrastructures de transport de qualité (les routes notamment). La principale raison à cela semble être liée au désengagement général des autorités publiques de l'organisation et de la gestion du secteur. Aujourd'hui, bien que les transports collectifs en Afrique soient représentés par les mototaxi et les voitures privées de faible capacité, on se demande comment les déployer de façon convenable ? A cet effet, Plat *et al.* (2004), ils démontrent qu'une multitude de moyens de transport ne rythme pas toujours avec satisfaction de dessertes. Leur étude a mis en exergue les éléments des contraintes caractéristiques du transport dans la ville de Conakry et au-delà de la Guinée toute entière, à savoir un réseau viaire insuffisant, mal réparti, fortement dégradé par endroits et des transports collectifs insuffisants et mal organisés. Il ressort de cette étude que la marche est de loin le premier mode de transport à Conakry en particulier et des Guinéens en générale. Aussi pour Diaz *et al.* (2009), l'Afrique subsaharienne se trouve-t-elle simultanément confrontées aux déficiences des transports collectifs et aux faibles taux d'équipement des ménages en voitures tant au niveau urbain qu'interurbain. Toutes ces réalités reflètent celles du département de Vavoua où malgré la diversité des moyens de transport collectif, la desserte de nombreuses localités demeure insuffisante.

CONCLUSION

Le développement d'une société dépend de sa capacité à proposer un cadre de vie agréable à ses citoyens et les transports collectifs font partie de cette agrémentation de la vie des sociétés contemporaines. Les moyens de transport collectif s'adaptent aux zones denses et de forte affluence. C'est dans ces conditions que les économies d'échelle permettent de réduire le coût par voyageur transporté (Darbera, 2010). L'évolution socio-économique et spatiale actuelle des territoires se fait avec l'accroissement des besoins en transport (mobilité). L'homme d'aujourd'hui est en perpétuel mouvement ; l'étendue des territoires et les contraintes du moment l'obligent à vouloir toujours des moyens de transport disponibles. Vavoua, à l'image de nombreux territoires du monde bénéficie d'une multitude de moyens intra-départementaux de transport. Ces transports permettent aux habitants de

Vavoua de pouvoir être mobile en tout lieu et à tout moment. Mais, malgré cette diversité, le département connaît des disparités criardes dans la desserte de nombreuses contrées. Pour tous les moyens de transport confondus, la structuration de leurs réseaux de dessertes obéit à des facteurs à la fois naturels qu'humains. Ce sont ces facteurs qui sont responsables de la différenciation des liaisons des compartiments de Vavoua.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGOSSOU (N. S. A.), 2004. « Les taxis-motos Zémidjan à Porto-Novo et Cotonou », in *Autrepart*, n°32, Armand Colin/IRD, Paris, pp.135-148.

CHOPLIN (A.) et LOMBARD (J.), 2010. « Suivre la route. Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal » in *EchoGéo* n°14, en ligne le 16 décembre, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/12127>, 21 p.

DARBERA (R.), 2010. « Transports publics et taxis : concurrence ou complémentarité ? » in *revue Ville, Rail et Transport*, HAL <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00557008> Submitted on 18 Jan 2011, pp. 34-39.

DEHOULE (N. A.), 2016. *Monographie du département de Vavoua*, Archives de la préfecture de Vavoua, 24 p.

Direction Régionale des Transports du Haut Sassandra (DRT-HS), 2016. Rapport annuel, http://www.gouv.ci/_ministere-une.php?recordID=177, 17 p.

GUEZERE (A.), 2012. *Les taxis-brousses togolais: une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis-motos dans les villes secondaires*, Conférence CODATU XV, du 22 au 25 octobre 2012, Addis-Abeba, 25 p.

LO (I.), 2016. *Méthodologie de la recherche en sciences sociales*, Cours Licence 3, Université Cheikh Anta DIOP, 36 p. Consulté le 10/06/2016.

LOMBARD (J.) et NINOT (O.), 2010. « Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique (Connect and integrate : territories and transport mutations in Africa) » in *Bulletin de l'Association de géographes français*, n°87/1, pp. 69-86.

LOMBARD (J.) et NINOT (O.), 2012. « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », in *EchoGéo* en ligne le 13 juillet, consulté le 22 octobre 2016. URL : <http://echogeo.revues.org/13126>, 26 p.

**DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS
DE DESSERTE DANS LE DÉPARTEMENT DE VAVOUA**

OLVERA (D. L.), PLAT (D.), POCHET (P.), SAHABANA (M.), 2009. « La double vie de la moto au Sud du Sahara. Usages privés, offre publique », in G. Fumey, J. Varlet, P. Zembri (éd), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Ed. Ellipses », Paris, pp. 117-126.

PLAT (D.), ADOLEHOUME (A.), BARRY (B.), BOUPDA (E.), OLVERA (D. L.), GODARD (X.), KEMAYOU (L. R.), POCHET (P.), SAHABANA (M.), ZORO BI (N.), 2004. *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*, Rapport SSATP No 09/04/D1a du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, du 29 Jun 2007, 153 p.

SAMNA (S. R.), 2010. *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger*, Université Lumière Lyon 2, Thèse de doctorat en Sciences économiques, 226 p.

STARKEY (P.), 2001. *Les solutions au transport local Acteurs, paradoxes et progrès Enseignements à tirer de la croissance des moyens intermédiaires de transport*, « Document de travail SSATP » No. 56F, 98 p.

TOURE (M. A.), 2008. *Etude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire*, Rapport d'étude (Version Finale), Banque Mondiale, 73 p.

TRANS-AFRICA., 2010. *Feuille de route pour la recherche dans les transports publics en Afrique*, Bruxelles, 30 p.

ZAMBLE (B. I. E.), 2014. *L'essor des taxis motos dans le système de transport collectif à Bouaké*, Université Alassane Ouattara, Mémoire de Master, 152 p.