

# **LOGIQUES DE TRANSFORMATION DES VOIRIES URBAINES EN LIEUX DE TRANSPORT A ABIDJAN ET KORHOGO (COTE D'IVOIRE)**

**ZOUHOULA BI Marie Richard**

Département de Géographie - UFR des Sciences Sociales

Université Peleforo Gon Coulibaly – Korhogo (Côte d'Ivoire)

mrzouhoula@yahoo.fr

## **RESUME**

En Côte d'Ivoire, l'absence d'infrastructures du réseau de transport des taxis artisanaux, malgré leur primauté dans les offres de transport urbain, a poussé les acteurs à transformer les voiries en lieux de transport. A partir de ces lieux d'organisation des dessertes, les syndicats ont mis en place une gestion dont le profit qu'ils en tirent est subordonné à la sous-traitance des titres de transport des municipalités. Dès lors, quelles logiques expliquent-elles la transformation des voiries en lieux de transport dans les villes d'Abidjan et de Korhogo ? L'objectif de l'article est d'analyser les logiques de transformation des voiries de ces deux villes en lieux de transport. La méthodologie s'appuie sur une approche comparative. Les données ont été collectées grâce à des visites de sites et à des entretiens auprès de responsables municipaux et syndicaux ainsi que d'opérateurs.

L'étude a abouti à deux résultats : la logique spatiale explique la transformation des voiries en lieux de transport ; la logique économique révèle l'assimilation des lieux de transport en espaces de vie et de travail.

Mots clés : transport collectif, woro-woro, moto-taxi, Abidjan, Korhogo, Côte d'Ivoire.

## ABSTRACT

*Logics of transforming urban roads into transport places in Abidjan and Korhogo (Côte d'Ivoire)*

*In Côte d'Ivoire, the lack of infrastructure for the taxi haulage network, despite their primacy in urban transport offerings, has led stakeholders to transform roadways into places of transport. From these places of organization of the services, the unions put in place a management of which the profit that they derive from it is subordinated to the outsourcing of the tickets of the municipalities. So, what logic explains the transformation of roads in places of transport in the cities of Abidjan and Korhogo? The objective of the article is to analyze the logics of transforming the roads of these two cities into places of transport. The methodology is based on a comparative approach. The data was collected through site visits and interviews with municipal and union officials as well as operators.*

*The study produced two results: spatial logic explains the transformation of roads into transport places; the economic logic reveals the assimilation of the places of transport into spaces of life and work.*

*Keys words : public transport, woro-woro, moto-taxi, Abidjan, Korhogo, Côte d'Ivoire.*

## INTRODUCTION

Dans les villes de l'Afrique subsaharienne, plusieurs auteurs ont identifié les crises socio-politiques et économiques (Allagbé *et al.*, 2016 ; Agossou, 2004 ; Briod, 2011 ; Dillé, 1998) et les conflits armés (Diaz *et al.*, 2007 ; Kassi-Djodjo, 2013 ; Zouhoula Bi, 2014) comme les facteurs explicatifs de la diffusion des taxis non officiels. Par contre, d'autres en ont expliqué l'essor par une triple pénurie (Diaz *et al.*, 2007) : un déficit des réseaux viaires, une rareté des transports publics et privés et une paupérisation des ménages (Agossou, 2004 ; Briod, 2011). Dans le cas ivoirien, tous ces facteurs sont à prendre en compte. L'apparition des taxis non officiels dans le pays est récente. À Abidjan, interdits à l'indépendance du pays en 1960, ils sont réintroduits en 1978 dans les dessertes et prennent la dénomination « woro-woro ». À Korhogo, ils sont nés avec le conflit ivoirien pour assurer les déplacements de proximité. Ce sont les motos-taxis qui ont prétexté de la rareté de l'emploi salarié et du déficit de taxis officiels pour s'imposer. A la différence des transports autorisés pour lesquels des infrastructures du réseau de transport ont été aménagés ou provisoirement octroyés, rien n'a été envisagé pour les taxis artisanaux pourtant devenus des offres importantes. Cette absence les a poussés à transformer des voiries urbaines en lieux de transport que Lombard *et al.*, (2004) ont définis comme

« des espaces de trottoirs, de ronds-points, de bretelles d'accès, de rues ou de boulevards ». Le processus de création de ces espaces a consisté d'abord à une installation autour d'équipements attractifs (marché, hôpital, école, banque, etc.), ensuite à la sollicitation des services de rabatteurs et enfin à la multiplication des destinations (Zouhoula Bi, 2008). Dans les contextes urbains d'Abidjan et de Korhogo comme dans ceux de villes du Sud (Cotonou, Douala, Lagos, Lomé, Konnie, etc.), leur prolifération souligne les stratégies des acteurs pour rendre inopérante la réglementation du secteur. Éléments caractéristiques du désordre urbain, ils ne sont pas moins utilisés par les municipalités pour sous-traiter le contrôle de leurs titres de transport, et par les syndicats pour implémenter des mécanismes de gestion de l'activité. Aussi, quelles logiques expliquent-elles la transformation des voiries urbaines en lieux de transport dans les villes d'Abidjan et de Korhogo ? L'objectif de l'article est d'analyser les logiques de transformation des voiries de ces deux villes en lieux de transport.

Après la présentation du cadre géographie et méthodologique, l'analyse des données permet d'expliquer successivement la logique spatiale et la logique économique, avant de discuter les résultats.

## **1. CADRE DE LA RECHERCHE**

L'étude a porté sur les villes d'Abidjan et de Korhogo (Figure 1). La première localité citée a été jusqu'à 1983 la capitale de la Côte d'Ivoire mais en reste encore le cœur économique. Au début de l'indépendance en 1960, elle est dotée de deux transports officiels (les bus de la Société de Transport Abidjanais et les taxis-compteurs) et de leurs infrastructures du réseau de transport. La crise économique et le rythme de croissance urbaine de l'agglomération : 5 millions d'habitants pour 442 km<sup>2</sup> (INS, 2014) les ont fragilisés, permettant aux transports artisanaux de devenir les principales offres mais sans les mêmes avantages infrastructurels. Quant à Korhogo, elle est le chef-lieu de la région du Poro dans le nord de ce pays. Elle connaît également une urbanisation accélérée (286 000 habitants pour 64 km<sup>2</sup> selon l'INS, 2014) ; ce qui y engendre un important étalement spatial. Jusqu'au début du conflit ivoirien, le taxi-collectif était le seul moyen de transport autorisé. Les motos-taxis ne sont apparus qu'avec la guerre civile. Comme à Abidjan, ces transports n'ont pas d'infrastructures du réseau de transport.

Deux hypothèses ont été formulées. Selon la première hypothèse, les lieux de transport sont des espaces provisoires appelés à être démantelés. Pour la vérifier, les variables retenues sont les suivantes : les lieux de transport (localisation, taille, date de création), les structures de régulation des transports (prérogatives, lois, règlements) et le poids des syndicats dans la

gestion (nombre, adhésion, rotation, gains). La seconde hypothèse soutient que les lieux de transport sont des espaces de survie dans un contexte de crise. Les variables retenues pour la vérification de cette hypothèse sont : les titres d'entrée des mairies, les titres d'entrée des syndicats et les retombées socioéconomiques de la gestion des lieux de transport.

Figure 1 : Les villes d'étude



La collecte des données s'est effectuée de février à juin 2018 sur la base d'observation et d'entretiens réalisés auprès de responsables du District d'Abidjan, des mairies de Korhogo et de certaines communes d'Abidjan

(Abobo, Cocody, Marcory et Yopougon) et auprès de syndicats d'opérateurs. Elle a permis de faire une description analytique des logiques à l'œuvre dans la création des lieux de transport.

## **2. LOGIQUE SPATIALE DE LA TRANSFORMATION DES VOIRIES EN LIEUX DE TRANSPORT**

La logique spatiale s'apparente à un palliatif à l'absence d'infrastructures du réseau de transport pourtant important dans les activités de desserte urbaine. Cette logique est d'abord le fait des municipalités, ensuite des *gnambros*.

### **2.1. Les lieux de transport : infrastructures du réseau de transport des woro-woro et des motos-taxis**

Les lieux de transport, espaces aux contours flous, sont des installations précaires qui se localisent le long de voiries, de carrefours routiers, sur des terrains non bâtis, dans le voisinage d'habitations et d'équipements socio-collectifs. À Abidjan et à Korhogo, l'occupation des voiries urbaines pour un usage de lieux de transport est la stratégie des woro-woro et des motos-taxis pour être visibles sur le segment de marché des dessertes urbaines (voir planche à photos).

À Abidjan, ces espaces sont utilisés pour les dessertes communales ou intercommunales. Ils sont dits communaux quand ils se situent le long des voiries d'intérêt communal. Ici, ils apparaissent au gré de la demande, surtout dès la fin des travaux de construction d'une nouvelle opération immobilière. Ce sont alors de simples arrêts sur la chaussée ou sur le trottoir pour prendre ou descendre un usager. Le second type se localise dans le voisinage des voiries intercommunales ; ce qui explique qu'on y trouve tous les taxis de la ville. En général, c'est un terrain vide non aménagé, négocié auprès de propriétaires (particuliers, municipalité, autorités villageoises, etc.) ou un trottoir de grande largeur. À Korhogo, la situation est différente. La ville n'est pas subdivisée en plusieurs communes. Les périmètres de desserte des transports (taxi communal et moto-taxi) sont imbriqués. Les motos-taxis stationnent sur la chaussée ou le trottoir, cherchant à capter les clients à la sortie des écoles, des hôpitaux, des banques, des marchés, etc. Au final, ils sont devant tous les endroits susceptibles de générer des déplacements ; à la différence, les taxis-collectifs ont des gares implantées sur des emprises de voirie, mises à disposition par la municipalité.

Figure 2 : Planche à photos : Motos-taxis dans un poste d'observation (à gauche, Korhogo) et woro-woro dans une gare improvisée (à droite, Abidjan)



## **2.2. Municipalités et *gnambros* à l'initiative des lieux de transport**

À l'avènement de la Société de Transport d'Abidjan (SOTRA) et des taxis-compteurs en 1960, la Ville d'Abidjan, alors la seule instance de régulation, évince les taxis hérités de la colonisation, jugés artisanaux. Pour un bon fonctionnement de ces transports, l'Etat a aménagé des arrêts, des terminus, des gares routières et des têtes de pont de stationnement. Quand les taxis artisanaux sont réintroduits dans les dessertes urbaines en 1978, aucune infrastructure du réseau de leur transport n'est créé, sinon des espaces attenants aux voiries, provisoirement cédés par les municipalités. Même si la Ville reste la seule instance habilitée en matière de cession d'une partie du domaine urbain, la pratique s'est amplifiée quand les élus locaux se sont lancés dans la délivrance des cartes de stationnement conformément à l'alinéa de la loi (loi n° 80-1180 du 1<sup>er</sup> octobre 1980 relative à l'organisation municipale) qui leur octroie « la police des routes sur les voiries communales ». A Korhogo, l'urbanisation a fait apparaître les premiers taxis-collectifs à partir de 1975. De cette date à 1980, la régulation de ce transport est exercée par la sous-préfecture. En 1980, avec le lancement de la politique de décentralisation, les prérogatives du secteur sont transférées à la municipalité. Dans la ville, du fait de l'adoption du principe de l'alignement, les clients montent dans les véhicules en tête de ligne, rendant inopportune l'action d'éventuels rabatteurs. La cession de ces espaces est le résultat d'arrangements entre les opérateurs de taxi-collectif et la mairie. L'apparition des motos-taxis bouscule les convenances établies. Le passé militaire de beaucoup de moto-taximen les a incités à installer sur la voirie des « postes d'observation », à l'affût des clients. Le premier opérateur à s'établir dans ledit lieu en devient le responsable ; ce qui l'autorise à monnayer les futures entrées.

Le mot "*gnambro*" est une expression d'origine malinké qui signifie « voici ma main ». La synecdoque désigne la façon de héler les usagers pour un taxi artisanal en attente de chargement. Elle désigne par hyperbole l'ensemble des individus (désœuvrés ou enfants de la rue) qui ont trouvé dans la pratique une source de revenus. À Abidjan, les lieux de transport sont apparus à l'initiative des *gnambros*. Selon un syndicaliste se disant membre du Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SYNATT-CI), l'approche des *gnambros* consiste à rechercher la clientèle autour d'un endroit où il s'observe des files d'attente des usagers de la compagnie publique de bus et à héler un taxi pour une destination moyennant une rémunération. Ils sont à l'origine de la création de lignes de taxis dont la hausse de la fréquentation suscite leur caporalisation violente ou négociée par les syndicats.

### 3. LOGIQUE ECONOMIQUE DANS LES LIEUX DE TRANSPORT

Transformés en lieux de transport, les voiries urbaines sont devenues des espaces de réalisation économique dans des villes en crise.

#### 3.1. Lieux de transport : espaces de vie et de travail

Les espaces publics, au-delà de la fonction transport, sont devenus les zones d'emplois et d'insertion sociale de jeunes, souvent des exclus du système éducatif et des enfants de la rue. Sur l'effectif des insérés, les statistiques officielles sont rares. Selon nos enquêtes, dans les lieux de transport à Abidjan, il y a cinq personnes par ligne : le chef de ligne, le rabatteur, le percepteur des prélèvements sur les chargements et trois "gros bras" pour sécuriser les encaissements en cas d'adversité ou de refus des opérateurs. En tenant compte du fait que dans les lieux de transport enquêtés il y a 24 lignes, ce sont 120 personnes qui sont en activité dans ces espaces. A Abidjan, c'est dans ces endroits que les opérateurs suppléants sont recrutés. Sur chaque taxi, il y en a deux : le 1<sup>er</sup> suppléant présenté au propriétaire par le titulaire et le 2<sup>e</sup> suppléant, connu du titulaire. A Korhogo, la situation n'est pas fondamentalement différente. La moto-taxi est présentée comme un moyen de lutte contre le chômage des jeunes et un tremplin pour la réinsertion sociale, à moindre frais, des ex-combattants. Ceux-ci représentent la moitié des effectifs des exploitants de moto-taxi.

#### 3.2. Lieux de transport : espaces de poursuite d'intérêts pécuniaires

Les syndicats poursuivent dans les lieux de transport des objectifs pécuniaires. Outre d'accepter la sous-traitance des titres de transport des municipalités, ces structures ont élaboré des niveaux de prélèvement car « si le syndicat te dit que tu ne charges pas, tu ne vas pas charger » (propos d'un syndicaliste du SYNATT-CI). Ces prélèvements portent sur l'inscription dans la ligne, le chargement du véhicule, le ticket à l'effigie des syndicats et la sécurité. Le coût de l'inscription dans la ligne, fixé selon le niveau de sollicitation pour une destination donnée, est compris entre 60 000 et 75 000 FCFA. Payable à l'entrée de l'activité, elle sert à entretenir la bureaucratie des professionnels et les complicités des administratifs en charge du secteur. Ce prélèvement n'exonère pas de celui sur le chargement de chaque véhicule au départ d'une ligne. Équivalent aux 2/3 du prix du voyage d'un client dans un taxi, il est perçu à chaque voyage. À titre d'exemple, si le prix du voyage est de 500 FCFA, le chargement revient à 300 FCFA. Concernant le ticket à l'effigie des syndicats, d'un montant de 100 FCFA/jour, il est réceptionné sur chaque taxi et est théoriquement utilisé au profit des opérateurs en cas de

maladie, de décès ou de problèmes avec la police. Quant à la sécurité, les prélèvements ont débuté pour la première fois avec le coup d'État de décembre 1999. Ils servaient à préserver l'activité de toute intervention de la junte militaire. Depuis, les ponctions sont maintenues mais au profit des agents de contrôle public afin de rendre leur contrôle laxiste. Le montant prélevé est de 200 FCFA/véhicule/jour. Dans la ville de Korhogo, l'émiettement des prélèvements n'a pas encore cours comme à Abidjan. Les motos-taxis stationnant sur la chaussée ou le trottoir, les opérateurs cherchant un coin attractif, acceptent de se caporaliser au *chef de poste* qui est responsable de l'accotement de voirie sur lequel il est le premier à s'être installé.

À Abidjan et à Korhogo, la fonction transport cohabite avec la fonction commerce dans les lieux de transport. Les usagers sont le lien entre les deux fonctions. Les commerces installés dans ces lieux sont, dans la majorité des cas, de petites échoppes. Ils se composent de plusieurs services. Outre les traditionnels tabliers, il y a les vendeurs de communications téléphoniques et accessoires (cartes de recharge). On note également la présence de produits alimentaires (fruits, arachides, pain, viande braisée, bananes braisées, sachets d'eau, jus de fruit), de bistrot, de produits cosmétiques, de textile, de cigarettes, d'huile et de carburant. De plus, pour les besoins urgents de réparation, il y a des vulcanisateurs et des mécaniciens. Depuis l'accroissement des activités des taxis artisanaux, des promoteurs immobiliers construisent dans le voisinage des magasins, accroissant l'attractivité des gares routières.

#### **4. DISCUSSION**

La logique spatiale est la réponse des opérateurs de taxi artisanal à l'absence de leurs infrastructures du réseau de transport. Selon Ibrahim et Bize à Nairobi (2018), Heinze à Accra (2018), Zouhoula Bi à Abidjan et Korhogo (2008, 2010, 2012, 2014), Lombard *et al* à Dakar (2004) et Agossou à Cotonou (2004), elle s'est instaurée comme une pratique admise suite à la tolérance dont ces véhicules sont l'objet. Ainsi, à Abidjan et Korhogo, l'apparition de ces taxis l'a imposée à tous les acteurs du secteur. Pour les municipalités, « la police des routes » qu'elles ont dans les limites des périmètres communaux en est la source. Celle-ci les autorise à délivrer des cartes de stationnement et à ordonner provisoirement l'occupation du domaine public (ODP). Cette prérogative a justifié, à la réintroduction des taxis artisanaux dans les dessertes urbaines, la cession d'espaces publics pour un usage de tête-de-pont de stationnement afin de faciliter leurs services. Devenus depuis lors les principales offres de transport de ces villes, les

mairies ont multiplié en leur faveur la délivrance desdits documents, finalement utilisés par les syndicats pour transformer ces têtes-de-pont de stationnement en lieux de transport. Ainsi, même si l'initiative des *gnambros* dans la création des lieux de transport est loin de cette démarche, elle s'apparente à une conséquence de l'action des élus locaux. Pour eux, ces espaces doivent se localiser sur des accotements ou en contre-bas de voiries. Au début du processus de transformation des voiries en lieux de transport, il leur a fallu observer les demandes de déplacement au départ d'un endroit donné, généralement un arrêt de la compagnie de bus ou un équipement socio-collectif (école, marché, hôpital, etc.); ce qui explique sans doute l'intérêt des opérateurs de taxi pour ces espaces. Face à cet attrait, la logique spatiale prend la forme de palliatif à l'absence d'infrastructures évoquée plus haut. Dans des contextes urbains en mutation, il apparaît clairement que cette logique a permis de rendre les villes plus inclusives en favorisant l'intégration des quartiers issus de l'étalement spatial. Elle a aussi servi de prétexte aux municipalités pour contester les hiérarchies établies (District et ex-AGETU à Abidjan et préfecture à Korhogo). Ainsi, si l'utilité est la même que celle des têtes-de-pont de stationnement, l'usage qu'en ont fait les syndicats des opérateurs de taxi explique la différence et fonde la logique économique.

Les travaux d'Adoléhoumé (2000), SSATP (2001), Godard (2002), Lombard *et al.* (2006), de Diaz *et al.*, Kassi, Zihiri (2015), Ibrahim et Bize (2018), Stasik et Klaeger (2018) et Zouhoula Bi (2008, 2010, 2012 et 2018) montrent que les lieux de transport sont devenus des espaces où deux catégories d'acteurs poursuivent des intérêts financiers. Ce sont les municipalités et les syndicats d'opérateurs. Pour ces deux entités, la multiplication des départs à partir de ces endroits a un intérêt économique indéniable. La logique économique est donc pour la première entité citée la garantie de la maximisation de la collecte des ressources liées à la carte de stationnement. Pour les syndicats, elle s'apparente à une stratégie de survie dans un contexte de rareté de l'emploi salarié. Dans les deux cas, cette logique est basée sur une relation de subordination intéressée qui s'est développée dans ces endroits. D'une part, les municipalités sous-traitent aux syndicats le contrôle du paiement régulier de leur carte de stationnement. D'autre part et en retour, il leur est laissé le prélèvement de leurs taxes sur l'activité (lignes, ticket et frais de chargement). Si aucun texte réglementaire n'a prévu ce cas de figure, la complicité des élus locaux leur a conféré un statut de régulateur financier. La poursuite d'intérêts financiers a finalement fait de ces lieux des espaces d'enjeux importants.

A Abidjan, les deux logiques ont cours ; ce qui fait osciller les réactions des pouvoirs publics entre légalisation face aux besoins de transport des populations et démantèlement en cas de violences occasionnant des

morts. L'article de Lombard *et al* (2004) sur les lieux de transport à Dakar et l'ouvrage de Stasik et Cissokho sur les gares routières en Afrique (2018) confirment cette attitude ambivalence. Dans le cas de Korhogo, la municipalité s'abstient d'y sous-traiter ses titres de transport, laissant aux opérateurs la gestion exclusive de ces espaces. Cette abstention est aussi renforcée par la défiance dont elle est l'objet de la part des opérateurs de taxi-collectif qui sont toujours à la manœuvre afin d'une interdiction des motos-taxis ; ce qui est corroborée par les travaux de Zouhoula Bi (2014) sur l'essor des motos-taxis à Korhogo. Selon cet auteur, le refus de la mairie d'aller dans le sens de l'interdiction a poussé ces opérateurs à boycotter les titres de transport qu'elle émet. Les recherches de Steck sur « la rue africaine, territoire de l'informel ? » sont révélatrices de l'importance grandissante de ces types d'infrastructures en Afrique. Par leur grande flexibilité, les transports artisanaux sont devenus les principales offres de déplacement de ces villes malgré des cadres réglementaires encore coercitifs ; ce qui a conféré à ces espaces une légitimité car ils continuent de susciter l'intérêt de beaucoup de personnes, surtout des sans-emplois. C'est donc logiquement que dans le contexte post-crise ivoirien où les fruits de croissance économique retrouvée sont encore peu redistribués qu'ils soient des espaces de travail et de vie. Finalement, l'expansion de ces espaces, tributaire de l'accroissement des activités des taxis artisanaux, questionne sur le maintien des mesures d'interdiction alors que les transports autorisés ne sont plus à la hauteur des attentes.

## **CONCLUSION**

Une double logique a présidé à la transformation des voiries urbaines en lieux de transport à Abidjan et Korhogo. Il y a d'abord eu le besoin de pallier à l'absence d'équipements de réseau propre et ensuite, celui de collecter les ressources financières dans un contexte de survie. Ainsi, alors qu'ils sont susceptibles d'être démantelés, ces espaces se multiplient dans les villes corrélativement à l'expansion des taxis artisanaux qui facilitent l'accessibilité aux nouveaux quartiers apparus dans les périphéries où l'offre officielle éprouve des difficultés à répondre aux sollicitations.

Mais, à la différence des équipements de réseau de transport des bus de la SOTRA et des taxis-compteurs aménagés par l'Etat, les lieux de transport sont la matérialisation spatiale d'une gestion par les syndicats d'opérateurs du secteur et du désordre urbain. Malgré cela, les municipalités les tolèrent, cherchant seulement à garantir le paiement régulier de leurs titres de transport même si cela met à mal la cohésion d'ensemble de la régulation. Dans ces deux localités où les réflexes sont encore prégnants, ils symbolisent

la résilience des populations à la crise en devenant des espaces de vie et de travail. Si l'Etat a laissé faire jusque-là, c'était pour se préserver une contestation sociale dans un contexte de mutation violente de la société ivoirienne. Depuis, la recrudescence des actes de violence érigeant ces lieux en zones criminogènes pousse l'Etat à les démanteler sans pour autant résoudre la question de l'absence d'équipements de réseau. Or, l'offre publique reste encore en deçà des attentes.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADOLEHOUME (A.), 2000. "Micro-entreprises de transport urbain d'Abidjan." Communication SSATP Note N° 27.
- AGETU, 2007. *Mobilité urbaine : Analyse du phénomène des woro-woro intercommunaux*, Rapport provisoire, Abidjan, 47 p.
- AGOSSOU (N. S. A.), 2004. « Les taxi-moto Zémijan à Porto-Novo et Cotonou », in *Autrepart* n°32, pp. 135-148.
- ALLAGBE (B.), EDEA (O.), 2016. « Problématique des micro-entreprises de transports collectifs interurbains dans le doublet Cotonou – Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest », in *Géotrope* n° 1, pp. 98–110.
- ALOKO (N. J.) et AKA (K. A.), 1996. « Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-ville ou woro-woro à Abidjan Cocody », in *Revue tunisienne de géographie*, n°29, pp. 41-64.
- IBRAHIM (B.) et BIZE (A.), 2018. « Waiting together : the motorcycle taxi as Nairobi infrastructure », in *AfricaToday*, n°2, Vol. 65, pp. 73-91.
- BRIOD (P.), 2011. *Les Zémidjan de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable ?* Rapport de séminaire : Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale, 24 p.
- DIAZ (O. L.), PLAT (D.), POCHET (P.), SAHABANA (M.), 2007. *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au Sud du Sahara*, XLIII<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, France, 17 p.
- DILLE (B.), 1998. « Les kabu-kabu de Konni : facteurs de développement ou solution temporaire ? », in *Urban Transport Policy*, Freeman & Jamet (eds), Balkena, Rotterdam, ISBN 90 5410 989 0
- GODARD (X.), 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala, Paris, 408 p.
- LOMBARD (J.), SAKHO (P.), BRUEZ (F.), BAILLON (A.), 2004. « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », in *Autrepart* n° 32, pp. 115-134, <http://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4-page-115.htm>

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, 1995. *Journal Officiel* N° 32 du jeudi 10 août, Abidjan, Côte d'Ivoire.

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, 1960. *Journal Officiel* N° 51, du 1<sup>er</sup> octobre 1960, Abidjan, Côte d'Ivoire.

KASSI-DJODJO (I.), 2013. « Les taxi-motos, un transport de crise dans la ville de Bouaké », in *Géotransports* n° 1-2, pp. 105-114.

KONAN (G. Y.), 2012. « Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise : bilan et perspectives », in Conférence CODATU XV, in *Actes de la conférence Internationale CODATU XIV 2012*. Addis Abeba (Ethiopie). *Thème de la conférence : Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes*. Lien : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Yao-Godefroy-Konan-ARTICLE-Codatu-XV-2012-FR.pdf>

LOMBARD (J.) et ZOUHOULA (B. M. R.), 2008. « Minibus et taxis à Abidjan : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 43-56.

STASIK (M.) et CISSOKHO (S.), 2018. *Bus station in Africa*, Guests editors, AfricaToday, 126 p.

STASIK (M.) et KLAEGER (K.), 2018. « Station waka-waka : the temporalities and temptations of (not) working in Ghanaian bus station », in *Bus stations in Africa*, n°2, Vol. 65, pp. 93-109.

LOMBARD (J.), 2006. « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », in *Géocarrefour* Numéro Vol. 81/2, pp. 167-174.

LOMBARD (J.) et ZOUHOULA (B. M. R.), 2008. « Des instances de régulation pour quoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar) », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 195-213.

HEINZE (R.), 2018. « Fighting over urban space : matatu infrastructure ans bus station in Nairobi » in *Bus stations in Africa*, n°2, Vol. 65, pp. 3-21.

SAHABANA (M.), 2013. « Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable » in [www.cidegef.refer.org/douala/SAHABANA.doc](http://www.cidegef.refer.org/douala/SAHABANA.doc)

SUB-SAHARAN AFRICA TRANSPORT POLICY PROGRAM (SSATP), 2010. « Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines », in site Web du SSATP [www.worldbank.org/af/ssf](http://www.worldbank.org/af/ssf)

STECK (J. F.), 2006. « La rue africaine, territoire de l'informel ? » in *Flux* n° 66/67, pp. 73-86.

ZIRIHI (Y. J.), 2015. *Socio-histoire d'une offre alternative de transport urbain : étude du cas des «woro-woro» de Yopougon (Abidjan, Côte-d'Ivoire)*, doctorat unique, Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI, 293 p.

ZOUHOULA (B. M. R.), 2018. « The woro-woro gares routières of Abidjan : artisanal transport and local governance in Côte d'Ivoire's largest city », in *Bus stations in Africa*, n°2, Vol. 65, pp. 23-33.

ZOUHOULA (B. M. R.), 2014. « Guerre civile, logiques économiques : l'essor des motos-taxis à Korhogo », in *Le Journal des Sciences Sociales (GIDIS-IRD)* n°11, ISSN 2073-9303, pp. 171-182.

ZOUHOULA (B. M. R.), 2010. « Les fondements de la légitimité de l'emprise des corporations syndicales sur la frange informelle des transports urbains d'Abidjan », in *Actes de conférence Internationale CODATU XIV 2010. Actes de la conférence Internationale CODATU XIV 2010. Buenos Aires (Argentine). Thème de la conférence : Transport durable et qualité de vie en ville*. Lien : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/les-fondements-de-la-légitimité-de-lemprise-des-corporatins-syndicales-sur-la-frange-informelle-des-transports-urbains-à-Abidjan-Marie-Richard-Zouhoula-Bi.pdf>

ZOUHOULA (B. M. R.), 2008. « La gare interurbaine au cœur des conflits entre la mairie d'Adjamé et la ville d'Abidjan », in S. Bredeloup (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 169-175.

ZOUHOULA (B. M. R.), 2012. *Dynamique urbaine et desserte des quartiers périphériques d'Abidjan*, Doctorat unique en Géographie, Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, Paris.