

**Colloque International**  
**« Théo Quant »**  
Géographie Théorique et Quantitative  
**Besançon, Espace Grammont, 17-19 Mai 2017**

**Emergence des taxi-motos et recomposition spatio-économique  
à Bouaké (Côte d'Ivoire) : essai d'analyse des stratégies  
de « reconquête » des taxi-voitures**

*Présenté par: DINDJI Médé Roger, ZOUHOULA BI Marie Richard et  
DAGNOGO Affoussata*

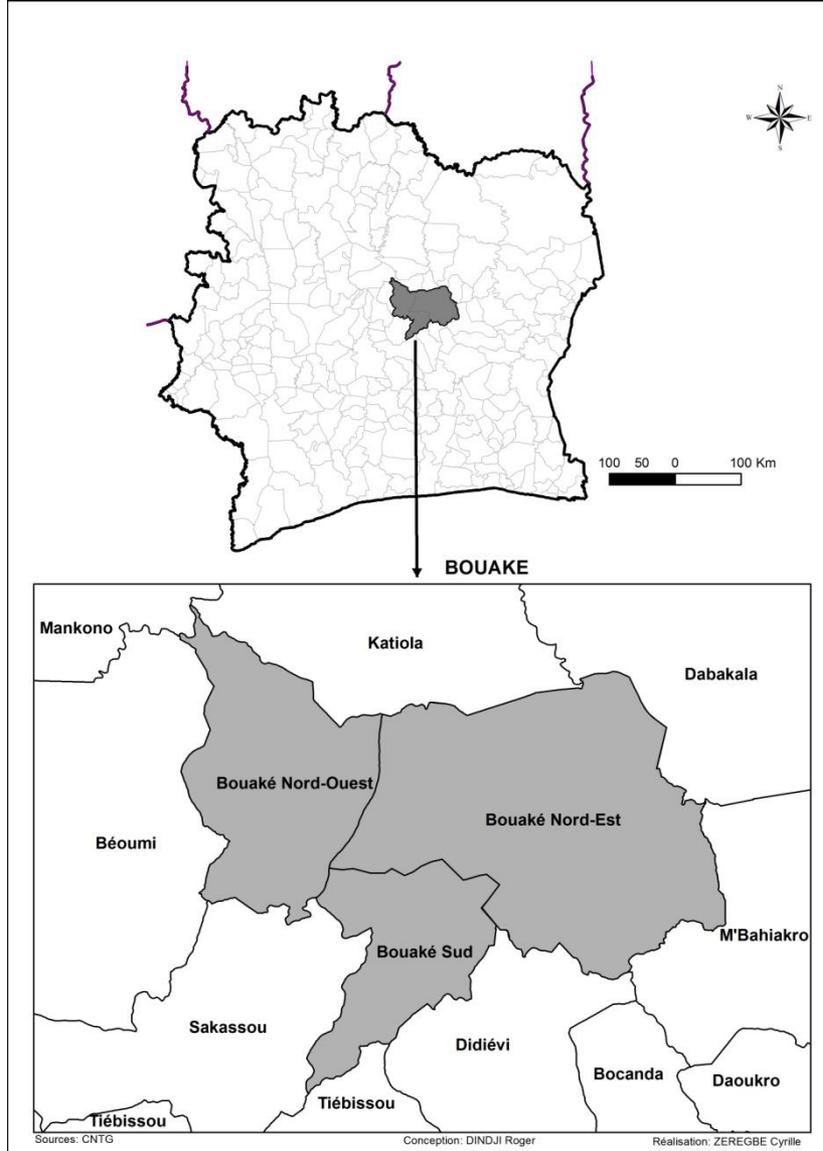
Géographes, Enseignant-chercheurs, Université de Korhogo  
CÔTE D'IVOIRE

Mai 2017

# PLAN DE L'EXPOSÉ

- **PRÉSENTATION DE LA ZONE DE L'ÉTUDE**
- **PROBLÉMATIQUE**
- **MÉTHODOLOGIE**
- **RÉSULTATS**
- **CONCLUSION**

# PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE



- Situé au centre de la Côte d'Ivoire  
Bouaké est la seconde ville de ce pays  
d'Afrique de l'Ouest;

- Avec une superficie de 72 km<sup>2</sup>, pour  
une population de 536 189  
habitants(RGPH, 2014);

- La ville de Bouaké est à 350 km  
d'Abidjan.

Figure 1: Situation géographique de Bouaké en Côte d'Ivoire

# PROBLÉMATIQUE

## CONSTATS

- La crise politique et militaire (19 septembre 2002) a favorisé l'émergence et la consolidation de la moto comme mode de transport socio collectif en CI; notamment dans la ville de Bouaké ;
- Cette situation a un grand impact sur l'activité des taxi-voitures (taxi-autos ou taxi-communaux) auparavant seule offre en transport collectif dans la ville;
- Si à Korhogo (deuxième grande ville occupée par la rébellion) la concurrence taxi-moto – taxi-autos (taxi-voitures) semble à l'avantage des motos, tel n'est pas le cas à Bouaké ;
- Se sentant même abandonnés par la municipalité locale, les taxi-voitures ont su « faire fasse » à la concurrence dans l'optique de « reconquérir leur terrain »;

# PROBLÉMATIQUE

## CONSTATS

- D'où ces deux questions:

**Quelles sont les stratégies de « reconquête » développées par les taxi-voitures à Bouaké?**

**Comment ont-ils regagnés du terrain alors que les taxi-motos avaient déjà investit envahis tous les carrefours de la ville à leur reprise d'activité?**

# MÉTHODOLOGIE

## Les techniques de collecte de données :

S'appuient sur une revue de littérature, des observations et une enquête de terrain conduite depuis 2015.

**L'analyse:** s'est faite autour de trois axes majeurs :

- 1- Une perte de monopole des taxi-voitures s'appuyant sur plusieurs facteurs;
- 2- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes;
- 3- Analyse de l'impact de ces stratégies sur l'activité des taxi-voitures dans la ville de Bouaké.

# RÉSULTATS

## I- Une perte de monopole des taxi-voitures s'appuyant sur plusieurs facteurs

### - La crise politique et militaire (19 septembre 2002), facteur majeur

Après avoir arraché de force plusieurs taxi-voitures à leurs propriétaires, les autorités militaires rebelles ont par la suite interdit leur activité. Créant ainsi une opportunité d'existence aux taxi-motos. À l'image des autres pays taxi-moto en Afrique subsaharienne, la moto doit son émergence aux crises sociales

### - La moto comme taxi à Bouaké: de la suppléance au positionnement/consolidation

- La moto a d'abord commencé par rendre service;
- Ensuite, l'absence prolongée des taxi-voitures est devenu une opportunité;
- Les besoins en transports d'une population locale en pleine croissance et le terrain de plus en plus favorable aux taxi-motos

# RÉSULTATS

## I- Une perte de monopole des taxi-voitures s'appuyant sur plusieurs facteurs

### **Le « rejet » des taxi-voitures par les pouvoirs publics**

C'est un sentiment ressenti par les taxi-voitures qui cependant s'appuient sur quelques constats. En réponse à leur requête de voir la suppression de la moto comme mode de transport populaire, la municipalité locale a ménagé pour ces derniers un bureau dans ses locaux pour un meilleur encadrement.

Fort de tout cela, les acteurs impliqués dans l'activité des taxi-voitures ou taxi-communales ont développé plusieurs stratégies pour la « ré conquête de leur territoire » qui leur échappait complètement.

# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie structurelle ou mise en place d'un cadre institutionnelle formelle

Ce cadre s'appuie sur une corporation syndicale: l'Union des Propriétaires de Taxi Communal de Bouaké (UPTCB).

Elle s'appuie sur un bureau dont les principaux membres sont élu et des textes de fonctionnement. Ses principales missions sont les suivantes:

- l'organisation fonctionnelle de l'activité du taxi communal;
- la défense des intérêts des propriétaires de taxis communaux.

### - Stratégie interne de reconquête

Elle s'appuie sur le plaidoyer menée par le bureau de l'UPTCB auprès des anciens propriétaires afin qu'ils réinvestissent dans cette activité.

# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie externe de reconquête

Elle s'appuie sur la conduite d'un autre plaidoyer menée (par le bureau de l'UPTCB) auprès des gestionnaires de ville pour l'amélioration des conditions de vie et de travail des chauffeurs et propriétaires de taxi-communaux.

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête

Celle-ci s'appuie sur originalité informelle et dangereuse: l'utilisation du gaz butane à effet de carburant.

- La majorité des taxis (90%) sont ainsi alimentées;
- Pour ce faire le véhicule subit un aménagement dans son coffre où un équipement adéquat y est installé.

# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête



# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête



# RÉSULTATS

## II- II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête

- les véhicules peuvent être chargés par deux types de bouteilles de gaz: la plus petite ("fait tout") et la grande la B12;
- le recours au gaz a un avantage économique: pour une journée de travail, il faut 4 petites bouteilles, c'est-à-dire  $4 * 2\ 000 = 10\ 000$  fcfa (15.29 Euros). Par contre, avec du gasoil pour une journée de travail la dépense en carburant est de 17 100 fcfa ou 26.10 Euros (soit 30 litres\*570 fcfa le litre du gasoil).

# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête



# RÉSULTATS

## II- Des stratégies de « reconquête » diverses et multiformes

### - Stratégie fonctionnelle de reconquête



# RÉSULTATS

## III- Analyse de l'impact de ces stratégies sur l'activité des taxi-voitures dans la ville de Korhogo

### - La réussite du pari de la mobilisation/sensibilisation des anciens propriétaires

- de 2003-2004 à la création de l'organisation syndicale (2011), la ville comptait une centaine de taxi-voitures. Aujourd'hui, plus de 900 véhicules sont enregistrés comme taxi collectifs par l'organisation (enquêtes, 2016). Or, il existe d'autres syndicats de propriétaires. Avant la guerre, la ville comptait environ 1 200 taxi-voitures. La situation semble normale, malgré l'existence de 23 000 taxi-motos dans la ville.

### - La normalisation dans le fonctionnement des taxi-voitures (recettes)

- la recette est revenue à la "normale": elle oscille entre 10 000 fcfa (15.26 Euros) et 12 000 fcfa (18.32 Euros);

- désormais, au moins deux chauffeurs (principal, le contractuel, l'américain) sur un véhicule.

# RÉSULTATS

## III- Analyse de l'impact de ces stratégies sur l'activité des taxi-voitures dans la ville de Korhogo

- **Engagement de la municipalité dans le reprofilage de la voirie urbaine**
  - Une action virulente des propriétaires et chauffeurs de taxi-voitures a poussé la municipalité à restructurer plusieurs voies d'accès aux quartiers de la ville;
  - Depuis lors, selon Mr SACKO Oumar (président de l'UPTCB) la mairie fait le reprofilage quotidien des voies de la commune.

# RÉSULTATS

## III- Analyse de l'impact de ces stratégies sur l'activité des taxi-voitures dans la ville de Korhogo

### Normalisation dans le fonctionnement des taxi-voitures (trafic)

Figure 2: les transports socio collectifs à Bouaké de 2002-2011

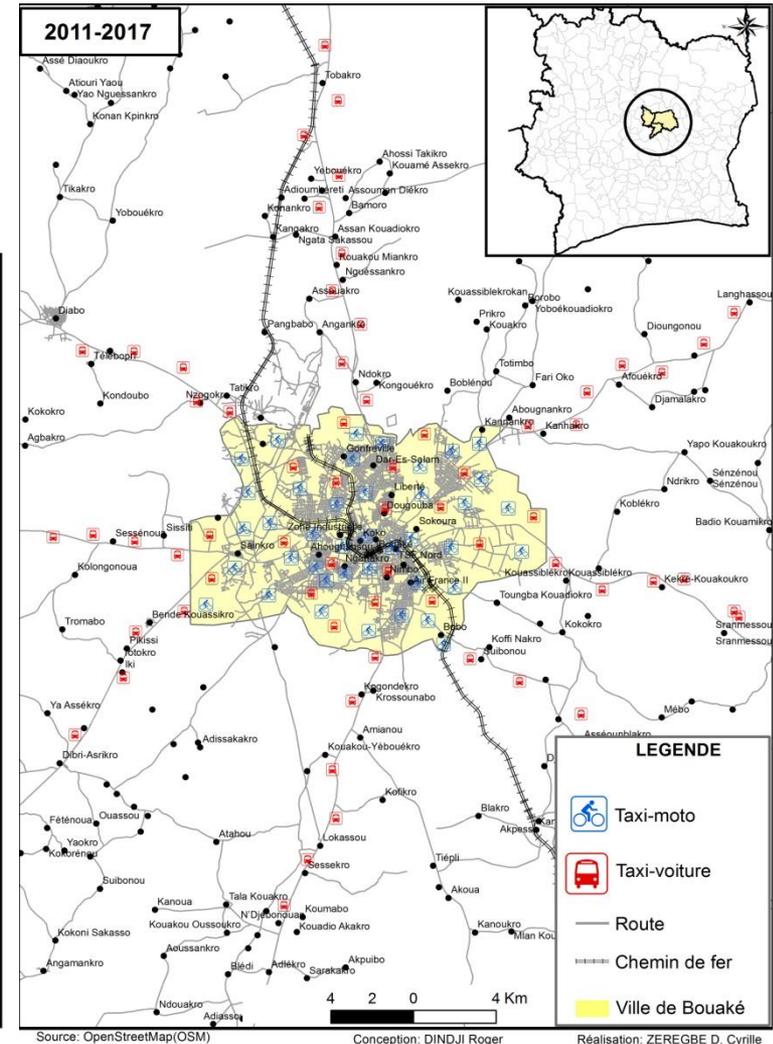
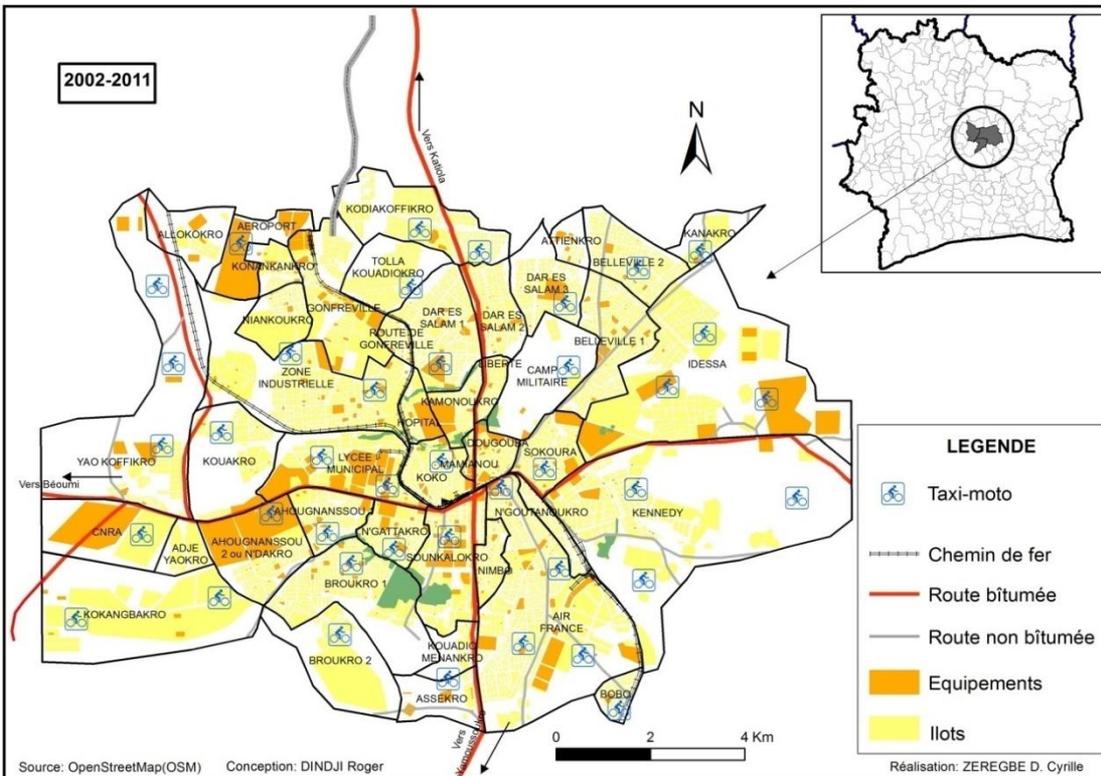


Figure 3: les transports socio collectifs à Bouaké en 2017

# CONCLUSION

## Que retenir de cette réflexion?

- La consolidation du phénomène moto-taxi en Côte d'Ivoire en général et à Bouaké en particulier repose sur la conjugaison de plusieurs facteurs.
- Devant la perte de leur monopole au profit des taxi-motos, les acteurs impliqués dans l'activité des taxi-voitures ont su se montrer inventifs à travers plusieurs stratégies plus ou moins conventionnelles: création d'une corporation syndicale pour la régulation/gouvernance de leur activité, recours au gaz butane quoiqu'interdit pour le commerce, etc.
- Ces stratégies ont des résultats probants, puisque ce mode de transport s'est repositionné dans le transport socio populaire dans la ville de Bouaké; à travers plusieurs indicateurs.



JE VOUS REMERCIE

