

GESTION LOCALE DU TRANSPORT PUBLIC ILLÉGAL EN MILIEU URBAIN: LE CAS DES MOTOS-TAXIS A KORHOGO, CÔTE D'IVOIRE

LOCAL MANAGEMENT OF AN ILLEGAL URBAN PUBLIC TRANSPORT ACTIVITY: THE CASE OF MOTORBIKE TAXIS IN KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)



| ADOMON Abodou Athanase^{1*} | et | KAMENAN Brou Marcel² |

¹. Université Peleforo GON COULIBALY | Département de Géographie | UFR des Sciences Sociales | Korhogo | Côte d'Ivoire |

². Université Félix Houphouët Boigny | Département de Géographie | UFR des Sciences de l'Homme et de la Société | Abidjan | Côte d'Ivoire |

| Received December 21, 2022 |

| Accepted January 25, 2023 |

| Published February 04, 2023 |

| ID Article | Athanase-Ref1-16ajiras210123 |

RESUME

Introduction: Depuis des décennies le secteur du transport urbain est marqué par l'émergence des motos-taxis qui assurent un déplacement de porte-à porte dans plusieurs métropoles africaines. En Côte d'Ivoire notamment à Korhogo, la moto est apparue comme moyen de déplacement collectif pendant la crise militaro-politique et civile qu'a connue le pays entre 2002 et 2011. Interdite comme mode de transport collectif par la législation ivoirienne, cette activité pose un réel problème de normalisation après la crise dans les zones Centre-Nord-Ouest (CNO) contrôlées jusque-là par les forces rebelles. **Objectif:** L'objectif de l'article est de montrer que les motos-taxis asphyxient l'économie locale en tant qu'activité illégale. **Méthodologie:** L'approche méthodologique est une démarche hypothético-déductive qui s'appuie sur la documentation, l'observation de terrain en 2020 et complétée en 2021. Et des interviews réalisées auprès de personnes ressources pour confronter les informations recueillies dans la documentation. **Résultats:** Depuis 2012 les motos-taxis supplantent les taxis communaux dans la desserte à Korhogo malgré leur caractère illégal. Ils sillonnent impunément la commune. Etablissent des gares informelles, occupent illégalement trottoirs et espaces publics, dégradant ainsi le paysage urbain. La réaction des autorités locales reste à ce jour inefficace alors que des devises échappent au trésor municipal. **Conclusion:** Cette activité asphyxie l'économie locale. D'où la nécessité de rendre l'activité des motos-taxis formelle.

Mots clés: *Activité illégale, Korhogo, Municipalité, Moto-taxi, Transport public urbain*

ABSTRACT

Introduction: For decades the urban transport sector has been marked by the emergence of motorbike taxis, which provide door-to-door transportation in several African metropolises. In Côte d'Ivoire, especially in Korhogo, the motorbikes taxis appeared as a means of collective displacement during the military-political and civil crisis that the country experienced between 2002 and 2011. Prohibited as a mode of collective transport by Ivorian law, this activity presents a real problem of normalisation after the crisis in the Central-Northwestern zones (CNO) controlled until then by rebel forces. **Objective:** The article aims to show that motorbikes taxis stifle the local economy as an illegal activity. **Methodology:** A methodology is a hypothetical-deductive approach based on documentation, and field observation in 2020 and completed in 2021. And interviews with resource persons to compare the information collected in the documentation. **Results:** Since 2012, motorbikes taxis have replaced communal taxis in the Korhogo service despite their illegal nature. They roam the commune with impunity. Establish informal stations, and illegally occupy sidewalks and public spaces, thus degrading the urban landscape. The reaction of the local authorities remains to this day ineffective while currencies escape the municipal treasury. **Conclusion:** This activity asphyxiates the local economy. Hence the necessity to make the activity of motorbike taxis formal.

Keywords: *Illegal activity, Korhogo, Municipality Motorbike-taxi, urban public transport.*

1. INTRODUCTION

Le secteur du transport urbain est marqué par l'émergence des motos-taxis qui assurent un déplacement de porte-à porte, même dans des zones non-carrossables depuis des décennies dans plusieurs métropoles africaines [1a]. Présents au Bénin, au Cameroun, au Togo, au Nigeria, au Burkina et au Sénégal, (...); ces engins à deux roues dominent le transport collectif urbain aussi bien dans des villes petites et moyennes [2]. Et ils parviennent à prendre de la clientèle aux taxis collectifs, anciennes offres officielles du transport collectif [1b]. D'où la cohabitation entre plusieurs modes et types d'exploitation qui ne répondent pas aux mêmes critères de régulation dans le transport collectif [3]. Toutefois, si dans certains pays africains, le développement des taxis-motos est lu comme le signe de la vitalité des initiatives issues « d'en bas » face à la crise économique [1b], c'est le contraire dans les pays comme la Côte d'Ivoire, où leur présence dans le transport urbain public est illégale.

En effet en Côte d'Ivoire, notamment à Korhogo et à Bouaké, la moto est apparue comme moyen principal de déplacement collectif pendant la crise militaro-politique et civile qu'a connue le pays entre 2002 et 2011. Période penant laquelle la mobilité était difficile parce que les taxis-collectifs avaient cessé de circuler. Ainsi, pour répondre à un besoin de mobilité croissant en l'absence de moyen de déplacement collectif, les motos-taxis ont connu un développement fulgurant dans les zones Centre-Nord-Ouest (CNO) contrôlées par les forces rebelles [4]. Interdite par la législation ivoirienne comme mode de transport collectif, cette activité pose un réel problème de normalisation après la crise dans ces zones. Il s'agit donc d'un phénomène persistant qui s'affiche comme un réel défi à Korhogo car ce mode de déplacement collectif s'impose aux usagers. Des travaux réalisés par plusieurs auteurs [4,5,6,7] ont traité

la question des motos-taxis en Côte d'Ivoire. Certains abordent des thématiques relatives au rôle des motos-taxis dans les dessertes et proposent l'intégration de ce mode de transport collectif dans le système du transport urbain collectif local [4]. Ces écrits serviront de support d'analyse dans notre approche. [4]. Ces écrits serviront de support d'analyse dans notre approche.

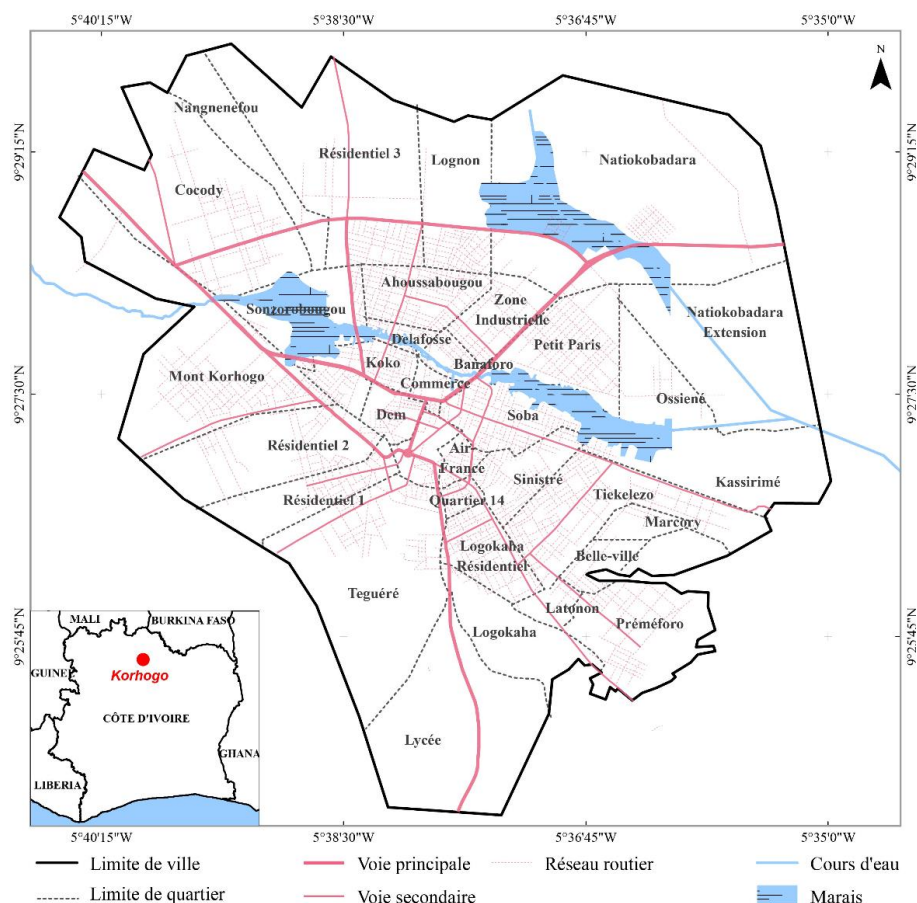
Après dix (10) années de crise, l'administration et l'autorité de l'Etat se matérialise en 2012 par la réouverture des services publics urbains, notamment l'implantation de l'Université Peleforo GON COULIBALY, la réouverture des grandes surfaces commerciales (supermarchés; stations d'essence; microfinances; etc.). A cela s'ajoutent des travaux d'aménagement et de rénovations qui entraînent l'éclatement et l'étalement de l'armature urbain au-delà des limites du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de 1977 vers de nouvelles zones d'habitation à la périphérie de la ville. Corrélativement, l'organisation par « zones » de la ville et la juxtaposition d'espaces consacrés à des finalités particulières, entraînent une mise en place progressive d'une ville étalée et éclatée, où les distances entre les zones de résidences des quartiers périphériques et le centre administratif-commercial s'allongent davantage [9]. Les déplacements de plus en plus massifs deviennent dès lors une problématique majeure à Korhogo. La ville est donc confrontée à cette réalité depuis 2012. L'accessibilité pour les habitants à tous les lieux de la ville, notamment des quartiers périphériques vers le centre-ville devient désormais difficile [7]. Seules les motos-taxis assurant aujourd'hui la desserte de porte-à-porte dans le périmètre communal et péri-urbain parvenaient à soulager les populations dans leur déplacement. Malheureusement, ce mode de déplacement collectif est proscrit en Côte d'Ivoire.

L'objectif de l'article est de montrer que les motos-taxis asphyxient l'économie locale en tant qu'activité illégale. A partir de l'analyse du cadre réglementaire du transport public urbain ivoirien; l'article décrit le jeu ambigu des acteurs de motos-taxis; met ensuite en relief l'inefficacité des actions des autorités municipales face à cette activité. Et propose enfin quelques pistes de réflexion pour une éventuelle normalisation de ladite activité.

2.METHODE

2.1. Zone de l'étude

Le territoire d'investigation est la commune Korhogo, située à 635 km au Nord de la ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire. La ville de Korhogo est Chef-lieu de département et de sous-préfecture. C'est la quatrième ville ivoirienne après Abidjan, Bouaké et Daloa d'après le Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 [8]. Capitale de la région du Poro, la ville de Korhogo notamment la commune est limitée au nord par les villes de Tengrela, M'Bengué et, Dikodougou; au sud par Mankono; à l'Est Ferké et à l'Ouest les villes de Ouangolo et de Boundiali et s'étend sur une superficie de 700 km² (Figure 1).



Sources: CNTIG, 2014; OSM, 2022

Réalisation: BROU K. Marcel et KOUADIO Joël, 2022

Figure: 1: Présentation et Situation géographique de la ville de Korhogo.

2.2. Méthode de travail et de Collecte des données

L'approche méthodologique s'appuie sur la recherche documentaire, sur l'observation de terrain et sur des interviews réalisées auprès de personnes ressources (conducteurs de moto-taxi et responsables syndicaux) afin de confronter les informations recueillies dans la documentation.

La recherche documentaire s'est fait de façon permanente dans la bibliothèque de notre institution et sur l'internet Durant tout le travail. Elle a permis de cerner les enjeux de la résilience de la moto-taxi dans la desserte malgré son caractère illégal en Côte d'Ivoire. Elle a permis d'apprécier les thématiques développées sur la mobilité, notamment sur les modes de déplacement collectif ici et ailleurs.

L'observation s'est déroulée entre 2020 et 2021. Elle a permis de nous imprégner des réalités de l'activité des motos-taxis à Korhogo, des conditions de travail des acteurs, de connaître le tarif des déplacements d'un quartier à un autre (quartiers ciblés); d'apprécier les infrastructures routières notamment les gares de stationnement, etc

Les interviews avec des responsables syndicaux, des chefs de gare et quelques conducteurs de moto-taxi ont permis de recueillir des informations sur l'organisation transport public urbain à Korhogo; de cerner le type de rapports qui lient les différents acteurs. Par ailleurs, des informations ont été recueillies auprès des personnes ressources c'est-à-dire un (01) agent du Trésor Municipal, un (01) agent de la Direction régionale des transports et un (01) agent de la Direction Régionale de l'ex-SONATT. Ces interviews se sont déroulées sans guide d'entretiens proprement dit entre mars et juin 2021. Les questions adressées aux personnes ressources étaient relatives aux gares et points de stationnement; à l'identification des lignes de dessertes des motos-taxis; à l'organisation des dessertes, aux conditions de pratique de l'activité du transport collectif, aux variations des coûts de voyage; etc. Le traitement des données est présenté comme suit.

3. RESULTATS

3.1. Les motos-taxis, une offre de déplacement collectif illégal qui asphyxie l'économie locale depuis 2012

En Côte d'Ivoire, le transport interurbain de personnes utilise des véhicules à 4 roues dont la capacité varie de 4 à 70 places au plan local. Le transport urbain quant à lui, est exploité par les taxis dotés de compteur horokilométrique (seulement dans le périmètre d'Abidjan), de taxis-collectifs communaux ou inter communaux et de minicars pour les autres communes par divers exploitants individuels. En effet, la loi n°64-294 du 1er août 1964 portant harmonisation et coordination des transports routiers et les décrets n°64-212 du 26 août 1964 et n°66-538 du 17 novembre 1966 portant réglementation de l'usage des routes ouvertes à la circulation publique et l'harmonisation des transports routiers, interdisent les engins à « deux roues » comme moyen de transport collectif de personnes (ordonnance n° 2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transporteurs et décret n°2000-101 du 23 février 2000 portant organisation des transports publics urbains et non urbains de personnes). Ces textes réglementaires proscrirent les engins à « deux roues » dans le transport collectif. La moto-taxi est donc une activité illégale en Côte d'Ivoire. Alors que les motos-taxis exercent librement à Korhogo en toute impunité. D'après une étude récente [10] sur 1500 motos-taxis enregistrées en 2017 à Korhogo, environ 500 échappent aux brigades qui sont à leurs trousses sur le terrain. Exerçant donc dans la clandestinité, ces motos-taxis échappent à tout contrôle. ». Aujourd'hui, près de 1736 motos-taxis sont en activité selon les données statistiques de la Mairie, alors qu'il était de 240 motos-taxis en 2012. Ce chiffre est passé de 1200 en 2015 à 1500 en 2017 après la démobilisation des ex-combattants. Une telle croissance n'est pas sans conséquence. En effet, 469 motos-taxis ne paient pas de patente et de carte de stationnement mais exercent impunément sur le territoire communal. C'est donc 27% des motos-taxis qui ne sont pas en règle vis-à-vis du Trésor Municipal. Or selon la loi n° 2003-489 du 26 décembre 2003 portant régime financier des collectivités territoriales en ces articles 159 et 160, les collectivités territoriales décentralisées ont un droit de contrôle et de réglementation sur toutes activités lucratives exercées sur le territoire communal. Il s'agit de taxes et impôts prédéfinis par les autorités municipales, payables au Trésor Municipal [11].

A ce propos, concernant les titres de transport collectif urbain (des taxes et impôts), la loi stipule que l'opérateur doit s'acquitter d'une patente de 227,82€ /an; d'une taxe de circulation de 0,76€ /mois; d'une carte de stationnement de 4,56€ et d'un droit de macaron. Ces montants peuvent varier en fonction du mode de transport mais aussi en fonction de la localité. Ainsi à Korhogo par exemple, un opérateur de « taxi-collectif » doit être en règle auprès des services de la Mairie, des services des impôts d'Etat et surtout s'affilier à un syndicat de chauffeurs.

- A la Mairie, les chauffeurs devront s'acquitter d'un timbre de 0,76€ tous les mois et une « carte de la mairie » estimée à 4,56 €/mois.
- Aux services des impôts, ils devront s'acquitter de la patente au coût de 227,82€/an, la vignette à 37,97€ ou 45,56€ selon la puissance du véhicule, présenter la « carte de visite technique de l'année en cours du véhicule » estimée à 21,26€ ou 22,78€; présenter un titre d'assurance d'une Valeur de 27,64 €/mois au moins pour les 08 chevaux et à 22,78€ pour les 05 et 07 chevaux. Enfin, présenter le registre de commerce.
- Avec le Syndicat Communal des chauffeurs de taxis-collectifs de Korhogo (SCCTVK), le chauffeur devrait s'acquitter du droit de ligne au coût de 15,19€; notifier par écrit la preuve du rattaché de la gare où il exerce au représentant syndical. Il devrait enfin, avoir un véhicule de couleur rouge.

Contrairement aux « taxi-collectif », nos investigations ont révélé que l'activité du moto-taxi est gérée et contrôlée par les syndicats et associations des conducteurs au vu et au su de tous dans des gares de stationnement improvisées, éparpillées sur le territoire communal. Ce sont ces syndicats ou associations qui procèdent à la collecte de droits de ligne et perçoivent illégalement des redevances d'exploitation sans l'approbation du Trésor Municipal.

En réalité, les responsables syndicaux et d'associations des motos-taxis ne réglementent pas l'activité de leurs adhérents. Leur objectif principal est de faire un maximum de profit à travers la collecte journalière de droit de ligne dans un environnement non-régulé. Une véritable mafia. Nos investigations révèlent que ces syndicats et associations s'enrichissent en percevant:

- Une taxe payée avant de commencer l'activité. Dans ce cas, le montant diffère d'une gare à l'autre en fonction de la recette.
- Une taxe fixe et payable aux représentants des syndicats présents sur les lignes de desserte. Dans ce cas, le conducteur s'acquitte du droit de ligne une seule fois dans la journée.

Ces pratiques indécrites entraînent un manque à gagner pour le Trésor Municipal de Korhogo car cette activité de moto-taxi échappe au fisc et aux taxes communales en tant qu'activité économique. Toutefois, nonobstant le caractère illégal, cette activité pratiquée par plusieurs démobilisés de la rébellion de 2002. C'est ici, une activité lue comme une adaptation réussie de la vitalité des initiatives issues « d'en bas » face au chômage encourager d'une part par les autorités politiques. Mais bien plus elle se présente comme un puissant moyen d'insertion sociale depuis la fin de crise en 2012 pour une population économiquement faible. Des défis sont donc à relever, notamment:

1- La prolifération anarchique de gares informelles de stationnement éparpillées sur le territoire communal urbain (Photos 1: a et b). De tels stationnements anarchiques dégradant le paysage urbain et dénaturent l'environnement urbain.



a) Gare de stationnement des motos-taxis aux abords du stade de Korhogo. Deux motos sur cinq portent une immatriculation. *Cliché Adomon A.A, 2021*
 b) Une gare de stationnement spontanée de motos-taxis à proximité d'un marché de nuit au quartier 14 en bordure de la route. *Cliché Adomon A.A, 2021*

De telles gares sont créées sans autorisation des autorités municipales. Elles sont repérables le long des axes principaux de la ville; aux abords des restaurants, bars et hôtels, aux alentours des services administratifs et des écoles comme l'illustre la gare de stationnement en face de l'entrée principale de l'Université Peleforo GON COULIBALY (Photo 2).



Photo 2: Gare de stationnement des motos-taxis en face de l'entrée l'Université Peleforo GON COULIBALY. *Crédit de photo: Abou Sunday F.G, 2020*

A la tombée de la nuit, les conducteurs improvisent de nouvelles gares de stationnement aux alentours des lieux divertissement (maquis, bars, et boîtes de nuit) et aux carrefours des quartiers animés de la ville comme on peut le constater sur la photo 1a. Ces gares de stationnement improvisées et éparpillées sur le territoire communal ont des conséquences similaires aux Woro-woro (taxis-communaux) de la Riviera-Bonoum dans la commune de Cocody qui dégradent le paysage urbain [12].

2- L'autorégulation de l'activité est assurée par les syndicats et associations de conducteurs. Ce qui constitue un défi pour les autorités locales en charge de la réglementation et de la gestion du transport public urbain car une telle pratique expose ce secteur d'activité aux désordres donc susceptible d'occasionner d'éventuels conflits d'intérêts.

3- La difficile harmonisation du coût du déplacement d'un quartier à un autre dans le périmètre urbain communal. Le coût varie entre 0,3€ et 0,76€ en fonction de la distance à parcourir. Il est fixé par le conducteur selon son état d'âme. Ce que semble accepter par les usagers qui n'ont pas le choix.

4- L'insécurité routière qui demeure une préoccupation inquiétante à Korhogo. 80% des accidents de circulation seraient le fait des motos-taxis qui font fi du code de la route à en croire [6]. Notamment, le refus du port du casque, les dépassements incontrôlés effectués par des conducteurs ne dispose pas de permis de conduire pour la plupart. La moto-taxi est donc une activité controversée en raison de la dangerosité qu'elle représente aussi bien pour les conducteurs que pour les passagers et les automobilistes à Korhogo.

A l'analyse de ce qui précède, on retient que non seulement les engins à deux roues motorisées sont interdits pour le transport urbain mais ils sont la cause de plusieurs incidents et désagréments à Korhogo. A ce propos, les autorités locales notamment les forces de l'ordre, la municipalité et l'Office de Sécurité Routière (OSER) sont donc interpellées. En ce qui concernent les autorités municipales, comment réagissent-elles face cette activité informelle et illégale qui gangrène l'économie locale ?

3.2. Des actions municipales controversées et inefficaces face à la résilience des motos-taxis

Depuis le 26 janvier 2015, la municipalité exige aux conducteurs de motos-taxis à Korhogo les pièces suivantes:

- Une autorisation 16,71€ pour exercer le métier,
- Un certificat de nationalité ou une carte consulaire pour le conducteur non ivoirien,
- Un register de commerce,
- Un casier judiciaire,
- Une carte grise, la vignette, la carte de taxe et une carte de stationnement à 2,8€ par mois,
- Une assurance moto et deux photos du propriétaire de la moto,
- Un macaron jaune pour distinguer la moto-taxi des autres motos personnelles.

Contrairement aux années antérieures, le permis de conduire de catégorie (A), l'immatriculation et le port du casque sont désormais obligatoires et même exigés selon le décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières en son article 126. Selon ce décret (n° 64-212 du 26 mai 1964): « nul ne peut conduire un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules automobiles s'il n'est porteur d'un permis établi à son nom délivré par les autorités ». Malheureusement, seulement 16% des 1750 conducteurs de moto-taxi identifiés par les services de la Mairie, possèdent le permis de conduire (A). Parmi ces détenteurs de permis, 27% ne payent pas encore de taxe, de patente et le droit de stationnement comme le stipule la loi n° 2003-489 du 26 décembre 2003 portant régime financier, fiscal et domanial des collectivités territoriales. Conséquence, environ 500 motos-taxis exercent dans la clandestinité et échappant aux contrôles routines des forces de l'ordre sur le terrain.

Le jeu de cache-cache auquel se livrent les conducteurs clandestins des motos-taxis serait la pratique quotidienne des ex-combattants démobilisés de la rébellion de 2002-2011. En effet, pendant la période crise l'activité de moto-taxi était régie par une autorisation délivrée par le « Com-Zone » contre 16,71€. Cette autorisation, à elle seule, suffisait car les taxis-collectifs avaient cessé toute activité [4]. C'est dans ce contexte que de nombreuses personnes sans emploi se sont lancées dans l'activité du transport collectif de moto-taxi faisant fi des règles élémentaires telles qu'indiquées par l'ordonnance n°2000-67: immatriculation, permis de conduire (A), port du casque, etc.

Devenue une activité procurant le gain facile pendant la période de crise depuis 2002, il est difficile désormais pour les conducteurs des motos-taxis de s'aligner sur la nouvelle donne après avoir exercé sans impunité pendant une dizaine d'années. En réalité, les lois n°80-1180; n°80-1181 et n°80-1182 du 17 octobre 1980 relative au transfert de compétence de l'État confèrent depuis 1980, des compétences aux collectivités territoriales décentralisées en matière d'organisation et de définition des politiques de transport urbain local. Ces prérogatives avaient été réaffirmées par la loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales décentralisées. Il découle de ces transferts de compétences que les autorités municipales en Côte d'Ivoire ont la liberté de l'élaboration, de la mise en œuvre des plans de développement du transport public dans leur circonscription locale et du suivi desdits plans.

4. DISCUSSION

La crise de la mobilité dans le secteur du transport public urbain en Côte d'Ivoire s'est aggravée à cause du manque d'infrastructures et de l'incapacité des autorités à charge du contrôle et de l'organisation du secteur du transport collectif. La recherche de solution à favoriser à l'émergence d'autres modes de déplacement collectif à l'échelle locale. C'est le cas des motos-taxis dont la vocation initiale était d'assurer le déplacement des couches les plus défavorisées à Korhogo et, qui a fini par prendre de l'ampleur. Toutefois, si certains motos-taxis exercent leur activité en payant des taxes régies par la loi, cela n'enlève rien au caractère informelle de cette activité économique qui rime avec un mélange de légalité et d'illégalité [13]. Ce qui ouvre la voie à toute sorte de malversation qui met à mal l'économie

locale. Pourquoi donc ne pas organiser et réguler l'activité des motos-taxis dans des gares de stationnement appropriées ?

Au Bénin, au Cameroun et au Sénégal par exemple, les autorités ont entrepris des actions en faveur du moto-taxi à travers l'organisation de la profession et la définition des aires de compétence de toutes les formes de transport [14]. Au Bénin depuis 1989, la moto-taxi est autorisée comme moyen de transport de voyageurs et la corporation des zémidjans (conducteurs de moto-taxi) a été réglementée en 1993 [15]. Au Cameroun, en dépit du flou réglementaire qui prédomine jusqu'à ce jour, un décret publié en 1995, fixe les conditions et les modalités d'exploitation de ce type de transport collectif (des bendskins). Au Sénégal également depuis 2000, un communiqué commun de l'Etat, du syndicat de taxis et de celui des motos-taxis de Kaolack reconnaît la moto-taxi comme mode de transport public collectif de personnes [16]. De ce qui précède on peut donc dire que dans ces pays d'Afrique, il existe des réglementations qui régissent le fonctionnement des motos-taxis dans le transport collectif. Cette réglementation varie d'un pays à l'autre. Et peut l'être d'une ville à une autre à l'intérieur d'un même pays; ou encore d'une collectivité décentralisée à une autre à l'intérieur d'un même pays.

Or en Côte d'Ivoire, les motos-taxis gagnent non seulement du terrain à Korhogo mais sont aussi présent dans les villes de l'intérieur comme Bouaké, Oumé, etc; [4-17]. A Korhogo par exemple, le transport public urbain est empreint d'un système hybride où le formel cohabite avec informel comme dans des pays de la sous-région [3]. Créant ainsi un désordre organisé dans le transport urbain avec pour corollaire l'occupation illégale des trottoirs et la dégradation des espaces publics. La réaction de la municipalité devra aller au-delà de la simple délivrance des autorisations et titres de transport communaux à Korhogo. Pour cadrer avec le point onze (11) des Objectifs de Développement Durable (ODD) dont l'un des axes majeurs vise à réhabiliter et à planifier les villes d'une part, et à offrir d'autre part à tous, des opportunités d'emploi, un accès aux services de base et au transport en réduisant leurs impacts environnementaux; les autorisations et titres de transport délivrés par la municipalité devraient-être exploités pour imposer un cahier de charge aux acteurs des motos-taxis. En effet, l'ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres en Côte d'Ivoire stipule en son article 31 que: « les conditions de création et de gestion de périmètres de transport urbains sont du ressort des autorités compétentes ». Sur cette base, et pour atteindre les ODD dans le domaine des transports d'ici à 2030, il convient d'assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière en développant les transports publics collectif. A cet effet, nous recommandons:

- 1- L'intégration officielle des motos-taxis dans le transport collectif urbain. Ce qui amènerait les promoteurs des motos-taxis à s'acquitter de différentes taxes requises par une réglementation locale en la matière.
- 2- La création de gares communales de stationnement régulée comme c'est le cas avec les taxis-collectifs.
- 3- Le port obligatoire de casque pour le conducteur ainsi que le passager.
- 4- L'instauration de badge en fonction de la gare et/ou de la ligne de desserte.
- 5- L'installation d'un comité local de gestion et de suivi composé de l'OSER (Décret N°91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'OSER et fixant les règles d'organisation), de la Police, des organisations syndicales des conducteurs et de la Municipalité en vue de faciliter la mise en œuvre de la réglementation locale.

5. CONCLUSION

Le déplacement collectif par motos-taxis est une activité économique dynamique et rentable à Korhogo malgré son caractère illégal et informel. Cette activité doit sa résilience à sa capacité d'interconnexion entre le centre-ville et les quartiers périphériques des zones enclavées et inaccessibles. Certes, elle est un creuset d'emploi et un moyen pour arrondir les fins de mois pour les acteurs, mais cette activité asphyxie l'économie locale et entraîne un manque à gagner pour le Trésor Municipal. D'où la nécessité de rendre formelle l'activité des motos-taxis.

6. REFERENCES

- [1a] Diaz Olvera Lourdes, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du sahara. ASRDLF. Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires-XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p. halshs-00175729.
- [1b] Diaz Olvera Lourdes, Didier Plat, Pascal Pochet, Adoléhouné A. 2017. L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne, in UITP (Ed.), Public Transport Trends, 2017. Bruxelles, Ed. UITP, p.103-105.
- [2] Godard Xavier et Ngabmen H., 2002, Comme Zémidjan ou le succès des taxi-motos, in Godard X., Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Paris, Karthala-INRETS. p397-406.
- [3] Meité Youssouf, 2014. Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire). Thèse de doctorat, Université de Strasbourg; 327p <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01140115>
- [4] Kassi Irene. Djodjo, 2013. Les taxis-motos: un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire). Transports et développement des territoires, Géotransports, 2013 n°1-2. p.105-114.
- [5] Korika Diakité, 2017. État des lieux des transports en commun dans la commune d'Abobo. Mémoire de Master 1. Université de Toulouse Jean Jaurès. 63p
- [6] Dindji Médé Roger; Diabagate Abou; Houenenou Kouadio Denis, Brou Émile Koffi. 2016. Émergence de Taxi-Motos et Recomposition Spatio-économique à Korhogo: Les taxi-Villes, entre Stratégies d'adaptation et désespoir. *European Scientific Journal*; December 2016 ; 12(35) :190-208.
- [7] Zouhoula-Bi Marie Richard. Guerre civile, logiques économiques: l'essor des motos-taxis à Korhogo. *Le Journal des Sciences Sociales*. Décembre 2014; (11) : 171-182.
- [8] République de Côte d'Ivoire. Institut National de Statistique (INS). Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014 (RGPH-2014). Rapport et présentation des principaux résultats. 49p. https://www.ins.ci/documents/RGPH2014_expo_dg.pdf

- [9] Lattes Jean-Michel 2003. La place du travail dans la sociabilité urbaine. Revue projet comprendre pour agir. URL: www.revue-projet.com/articles/2003-5-la-place-du-travail-dans-la-sociabilite-urbaine/7345#heading1
- [10] Dosso Namode Alice Epse Binate. 2017. Criminalité routière: Le cas des engins à deux Roues à Korhogo. *The International Journal of Social Sciences and Humanities Invention*. February. 2017; 4(2): 3253-3260.
- [11] Adomon Abodou Athanase, 2015. Bilan de la politique de décentralisation en Côte d'Ivoire: cas des communes d'Alépé, de Taabo et de Yopougon. Thèse de doctorat unique de géographie. Université Felix Houphouët Boigny Cocody, Abidjan, 344p.
- [12] Adomon Abodou Athanase, Beba Emilienne Angeline épouse Koffi, Gogbe Teré, 2018. Communities Decentralized in Front of Urban Disorders in Abidjan. The Case of Riviera-Bonoumin. In the Municipality of Cocody (Côte d'Ivoire). *Current Urban Studies (CUS)*. March 16, 2018; 6(1):121-137
- [13] Lautier Bruno, 2004. L'économie informelle dans le tiers monde. Collection Repères. Éditeur La Découverte. 128p
- [14] Sahabana Maïdadi, 2006. « 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 ». Communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF, Douala, 20-24 novembre. 15p.
- [15] Diaz Olvera Lourdes, Didier Plat, Pascal Pochet. 2007. Mobilité quotidienne en temps de crise. Société Royale Belge de Géographie. *Belgeo*. 2007 ; 73-188. Doi: 10.4000/belgeo.
- [16] Mbaye D. « Transport et pauvreté: les vélos taxis au Sénégal. Entre suppression et réglementation », Actes du colloque Sitrass Mobilité et système de transport en Afrique Sub-Saharienne: Les défis de la pauvreté, Sally, 22-24 mars 2004, Lyon, Sitrass. 2004 ; p.393-402.
- [17] Aloko N'guessan Jérôme et Guelé Gue Pierre. Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public: cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire). *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography*. Mai 2016 ; (3) :49-57.



Cite This Article : ADOMON Abodou Athanase, et KAMENAN Brou Marcel. GESTION LOCALE DU TRANSPORT PUBLIC ILLÉGAL EN MILIEU URBAIN: LE CAS DES MOTOS-TAXIS A KORHOGO, CÔTE D'IVOIRE. *American Journal of Innovative Research and Applied Sciences*. 2023; 16(2): 54-60.

This is an Open Access article distributed in accordance with the Creative Commons Attribution Non Commercial (CC BY-NC 4.0) license, which permits others to distribute, remix, adapt, build upon this work non-commercially, and license their derivative works on different terms, provided the original work is properly cited and the use is non-commercial. See: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>