

La Problématique Du Secteur Du Transport Urbain Dans La Commune De Daloa En Côte D'ivoire (1990-2020)

SORO Doyakang Fousseny
Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa, Côte d'Ivoire
UFR Sciences Sociales et Humaines
Département d'Histoire

Lékpéa Alexis DEA, *enseignant-chercheur,*
Université Jean Lorougnon Guédé Daloa

Résumé :

Le transport urbain a connu un véritable dynamisme ces dernières décennies dans les grands centres urbains ivoiriens. A Daloa, troisième grande ville du pays, malgré ce dynamisme, force est de constater que plusieurs problèmes entravent le bon fonctionnement de cette activité. Longtemps dominé par des guerres de clans, la corruption et l'amateurisme ; le diagnostic de ce secteur nous a permis de nous imprégner de ces réalités et surtout de mieux situer les responsabilités des acteurs de ce secteur clé de l'économie ivoirienne.

Mots clés : *transport urbain- dynamisme- Daloa- corruption- amateurisme.*

Summary :

Urban transport has experienced real dynamism in recent decades in the major urban centers of Côte d'Ivoire. In Daloa, the third largest city in the country, despite this dynamism, it is clear that several problems hinder the proper functioning of this activity. Long dominated by clan wars, corruption and amateurism ; the diagnosis of this sector will allow us to immerse ourselves in its realities and above all to better situate the responsibilities of the actors in this key sector of the Ivoirian economy.

Keywords: *urban transport- dynamism- Daloa- corruption- amateurism.*

Date of Submission: 10-11-2022

Date of Acceptance: 23-11-2022

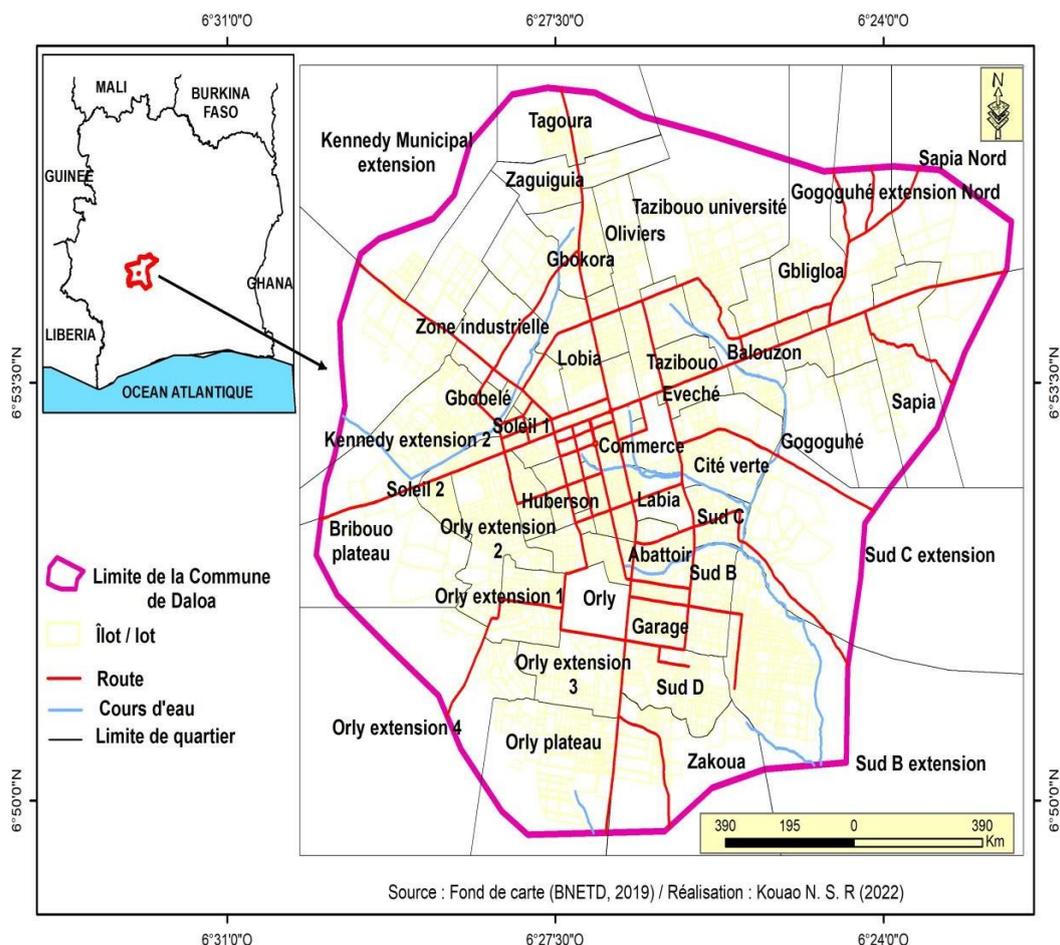
I. Introduction

C'est le 16 juin 1960, sous la gouvernance du premier président ivoirien, Félix Houphouët Boigny, que fut créée, la Société de Transports Abidjanais (SOTRA), la première société de transport urbain organisée de l'Afrique de l'ouest. Elle est chargée de la gestion des transports urbains d'Abidjan et de sa proche banlieue, via ses lignes d'autobus et de bateau-bus.

Depuis cette date jusqu'à nos jours, les différents gouvernements n'ont cessé d'accorder une place importante au secteur du transport, à travers la nomination régulière d'un ministre du transport, l'organisation des transporteurs en syndicats, le bitumage, l'agrandissement et la modernisation des principales voies du pays, etc. Malgré tous ces efforts, le secteur du transport reste à la traîne et est régulièrement secoué par des grèves, l'incivisme et même l'amateurisme de la part de ses différents acteurs. Daloa, ville du Centre-ouest du pays, chef-lieu de la région du Haut-sassandra et 3^{ème} grande ville du pays, n'échappe malheureusement pas à cette réalité. (Voir carte d'illustration, page suivante).

Ainsi, notre étude part de 1990, année à partir de laquelle le secteur du transport urbain à Daloa connaît un boom, à l'année 2020, marquée par la crise du Covid-19 avec ses effets néfastes sur l'économie et le transport. Notre étude a pour objectif d'établir un diagnostic du secteur transport urbain dans la commune de Daloa. L'étude se préoccupe des problèmes qui minent le secteur du transport urbain dans la commune de Daloa, troisième ville de la Côte d'Ivoire. Son intérêt est d'attirer l'attention des décideurs publics locaux ou communaux sur les réels enjeux pour lesquels leurs responsabilités sont engagées.

Pour mener à bien cette étude, nous nous sommes appuyés sur un ensemble d'ouvrages ayant abordé la question. En outre, nous avons aussi eu recours à des articles, des mémoires, des thèses et autres documents en ligne. Nos enquêtes orales auprès des acteurs du transport urbain se sont avérées productives. Ces sources ainsi que les différents ouvrages nous ont permis d'orienter notre sur trois principaux axes que sont : l'état des infrastructures techniques affectées au transport urbain à Daloa, le manque de professionnalisme affiché par les chauffeurs de taxi et enfin les responsabilités des autorités publiques locales face aux maux de ce secteur.



Carte n°1 : Carte de la commune de Daloa

1- La mauvaise qualité des moyens techniques affectés au transport urbain dans la commune de Daloa (1990-2020)

Trois facteurs concourent au mauvais déroulement des activités du transport urbain dans la commune de Daloa. Il s'agit notamment du mauvais état des infrastructures routières, de l'absence de lignes de transport et de gare routière.

1-1- Des infrastructures routières inexistantes ou en mauvais état

Sur les 469 km du réseau routier de la ville de Daloa en 1998, 30 km seulement sont bitumés et 439 km en terre ; soit un taux de voie bitumée estimée à 6,4%. Ce taux largement faible n'a pas bénéficié d'un entretien. En effet, ces routes ne bénéficient pas d'entretien courant ou souvent, cet entretien est effectué tardivement. Par ailleurs, ces routes connaissent aussi des dégradations à cause de leur vieillesse. Les routes sont censées tenir pendant 15 ans, mais, on constate que plusieurs routes ne dépassent pas cette durée.

A Daloa, la grande partie des voies bitumées l'a été juste après l'indépendance. Après la forte période de croissance économique qu'a connue le pays, plusieurs travaux ont été réalisés dans le cadre du développement du pays. La ville de Daloa n'est pas restée en marge dans la mise en place de ces infrastructures. Ainsi, en 1967, à l'occasion des fêtes tournantes de l'indépendance en Côte d'Ivoire, célébrée à Daloa, des travaux de bitumage ont été engagés dans la ville de Daloa¹. Les nombreuses années passées sans qu'aucune politique d'entretien des routes bitumées ne soit mise en place, ont favorisé la dégradation des voies bitumées à Daloa.

Dans les nouveaux quartiers en périphérie, après l'ouverture des voies pendant les lotissements, elles ne bénéficient plus d'un entretien régulier. Les acquéreurs des terrains après avoir mis en valeur leur parcelle, ont

¹ A l'occasion de la célébration en 1967 du septième anniversaire de l'indépendance de la Côte d'Ivoire dans cette ville, plus 2 400 mètres de voies ont été revêtues à Dioulabougou pour enrayer les effets de l'érosion et 800 mètres réalisées pour désenclaver le quartier Huberson.

des difficultés pour se rendre dans le centre-ville. Comme l'indique G. A. Bolou (2021, p.32).

Les voies de circulation sont dans leur grande majorité non revêtues (99%) et impraticables du fait de leur non entretien par les pouvoirs publics et leur envahissement par des activités informelles. Quant à la majorité des quartiers ou localités périphériques de la commune de Daloa, la voirie lors des lotissements s'est résumée à des ouvertures approximatives de voies en terre.

Le rattachement de ces quartiers aux centres commerciaux était problématique. En effet,

L'urbanisation diffuse et spontanée observée engendre des coûts importants de mise en place des réseaux de voirie et autres réseaux divers, liés aux services urbains. De même le manque d'entretien du réseau existant constitue une difficulté supplémentaire surtout lors des grandes saisons de pluies. Le risque d'enclavement des quartiers périphériques devient grandissant et se traduit par des surcoûts de transports que doivent supporter les habitants de ces secteurs (I. Djodjo, 2007, p.65).

On assiste à l'enclavement des quartiers nouvellement construits. Normalement après la réalisation des lotissements de ces quartiers, les travaux de viabilisation devaient suivre. Malheureusement ce sont souvent de simples ouvertures de voies sommaires qui sont réalisées. Les taxis communaux refusent d'y accéder à cause du mauvais état des voies. Même quand ils acceptent de s'y rendre, ils font de la surenchère. Le mauvais état des voies engendre un véritable problème de déplacement aux populations, surtout en saison des pluies. Les chauffeurs renoncent d'y accéder, car ceux-ci courent le risque de mettre leur véhicule dans un état défaillant. Youssouf Meïte (2014, pp. 27-28) estime que : Les routes sont dans la plupart des cas, la cause des dysfonctionnements des véhicules de transport. Dans un tel contexte, le résultat est une lutte pour la survie en raison principalement des pannes récurrentes, des frais à supporter afin de maintenir l'activité. (Voir image d'illustration).



Photo N°1 : Bitume abimé dans le quartier Abatoir 2 de Daloa

Source : Cliché de SORO Doyakang, mai 2020.

Par rapport à cette réalité quotidienne, les populations sont obligées de trouver de nouvelles stratégies afin de pouvoir se déplacer. Elles créent des raccourcis leur permettant de rallier leur quartier à un autre. Jusqu'en 2015, ces différents quartiers se ralliaient entre eux par des raccourcis. Il s'agit de Soleil 2 et Kennedy, Fatiga 2 et Eveché, Millionnaire et Suisse, Tazibouo- Est et Golf.

Selon Ousmane Touré², « Plusieurs raccourcis ont été découverts par les populations et ces raccourcies permettent même de gagner en temps mais surtout d'éviter de se faire éclabousser d'eaux usées, par les chauffeurs de taxi en période de pluie ».

A côté de cette mauvaise qualité des infrastructures qu'empruntent les usagers, le transport urbain dans la commune de Daloa est très souvent perturbé par le mauvais comportement qu'affichent les syndicats de transporteurs et les chauffeurs de taxi urbain.

² Ousmane TOURE, Chef-mécanicien et habitant du quartier Tazibouo de Daloa. Entretien réalisé le 05/08/2021.

1-2- L'absence de lignes de transport

En ce qui concerne les lignes de transport, ce sont les espaces d'exercice réservés exclusivement au secteur du transport. Au niveau des transports urbains en Côte d'Ivoire, la naissance de ces lignes apparaît avec l'avènement d'un système de transport public ; c'est-à-dire depuis l'introduction des autobus de la SOTRA. Ainsi, selon les registres de la SOTRA, cités par Vincent Yai³ elle avait 120 autobus dont 96 exerçaient sur des lignes express.

De plus, les taxis collectifs se sont structurés et exercent en fonction des lignes qui leur sont réservées. En 2001 déjà, la commune de Cocody comptait 425 véhicules repartis en 6 lignes intercommunales (I. Kassi, 2013, p102). La commune d'Adjamé quant à elle est devenue une plaque tournante des transports collectifs. Elle est reliée par de nombreuses lignes (N. Aloko, 2013, p150).

A Daloa, il n'existe qu'une seule ligne de circulation contrairement aux communes de la ville d'Abidjan. Cette situation est sûrement due au fait que la ville de Daloa n'abrite qu'une seule commune. L'absence de nombreuses lignes rend difficile l'accès à certaines localités puisque les chauffeurs estiment que les distances sont longues pour la somme de 200f. A côté de ce désagrément, s'ajoute, l'absence de gare routière dans la ville de Daloa.

1-3- L'absence de gares routières

Les gares routières, sont des sites choisis par les autorités compétentes, dans les plans d'urbanisation de la ville, dans le but d'accueillir les cars et autres camions de transport des personnes et des marchandises. Aussi, les gares sont-elles des espaces d'embarquement et de débarquement des usagers des transports. En réalité, c'est un lieu précis où les passagers se rendent pour emprunter un véhicule dans le but de se rendre dans un lieu voulu. Cet espace est aussi un lieu où les transporteurs se retrouvent pour se recréer ou se divertir, mieux, c'est un espace d'édification, où les chauffeurs se partagent des expériences.

Cependant, ces espaces deviennent souvent objet de lutte entre les entités administratives et syndicales. En effet, dans certaines villes de l'Afrique de l'ouest, la création des gares pour les transports urbains est l'œuvre des pouvoirs publics ou des autorités locales. Dans ce cas, il faut distinguer deux catégories de gares des transports urbains (J. Lombard, M. Zouhoula-BI, 2008, pp 51-53) : d'une part, les gares prévues et donc créées par les autorités administratives et d'autre part, les gares créées de façon spontanée.

Pour le premier cas, ce sont les gares prévues par l'administration en vue d'assurer le bon fonctionnement des transports urbains publics. C'est le cas pour la SOTRA⁴, où des espaces d'embarquement et de débarquement sont prévus dans le centre urbain d'Abidjan. Pour le second cas, les gares se créent quand les transports urbains publics éprouvent des difficultés à assurer le déplacement des urbains. On assiste alors à la naissance de plusieurs modes de transports urbains comme les wôrô-wôrô (N. Banflign, N. Aloko, 2019, pp 214-230) qui satisfont les besoins en circulation des populations dans les zones en périphérie, puisque la ville d'Abidjan connaît un étalement rapide.

Les acteurs des transports urbains alternatifs dans la commune d'Abidjan procèdent alors à la création des gares spontanées. Ceux-ci transforment les lieux de fort embarquement et débarquement pour créer des gares. Ce sont généralement des lieux de forte affluence comme les établissements socio-éducatifs ou les marchés. Ces lieux deviennent très rapidement des zones de concentration des commerces divers amenant ainsi les agents de la municipalité à s'intéresser à ces gares qui se créent de façon illégale. Généralement les activités de gares continuent après des négociations entre les syndicats et les agents de la municipalité.

En fait, la majorité de la ville de la Côte d'Ivoire souffre du problème de gares légales. Les acteurs des transports urbains occupent l'espace comme point de stationnement en tenant compte d'une rationalité économique d'une part et d'autre part, parce qu'il n'existe pas de texte juridique dans ce sens. A. Alohan (2012, p. 114) écrit à cet effet que :

Le plan directeur urbanistique de Yopougon ne réserve aucun espace dévolu aux stationnements de véhicules chargés des transports collectifs urbains, à l'exception de la Sotra. Ce qui fait que tout espace, subissant la moindre influence humaine, constitue un cadre spatial potentiel d'embarquement des passagers. Ce phénomène peut s'expliquer non seulement par la demande exprimée par la population pour ses déplacements quotidiens. Mais aussi par la "disponibilité" des espaces propices soumis ou non aux conditions légales

³ Vincent Yaï, s.d, *Amélioration de l'attractivité des systèmes de transport public urbain, expérience de la Sotrad'Abidjan* <https://fr.www.codatu.org>, consulté le 13 Avril 2022 à 17h.

⁴ La Société des Transports Abidjanais (SOTRA), Créée le 16 décembre 1960, elle est la première société de transport urbain organisée de l'Afrique de l'ouest. Elle fut placée sous tutelle du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

d'occupation.

Malgré cette façon anarchique de créer les gares, la ville de Daloa n'abrite pas de gare réservée aux taxis villes. En fait, jusqu'en 2010, l'on dénombrait 27 gares routières dans la ville de Daloa (B.N.Yao, 2016, p.151). Mais, aucune de ces gares n'est occupée par les taxis villes. Ce sont des gares qui gèrent les transports interurbains. Les taxis communaux à Daloa n'ont aucun point de stationnement. Ceux-ci sont toujours en circulation à la recherche d'éventuels clients.

A côté de cette mauvaise qualité des infrastructures qu'empruntent les usagers, et l'absence de gares routières, le transport urbain dans la commune de Daloa est souvent aussi perturbé par le mauvais comportement qu'affichent les syndicats de transporteurs et les chauffeurs de taxi urbain.

2- Le manque de professionnalisme des chauffeurs du transport urbain à Daloa

A Daloa comme partout ailleurs en Côte d'Ivoire, le secteur du transport est régulièrement perturbé par les accidents, les grèves à répétitions et les embrouilles entre propriétaires et chauffeurs. Cette situation est liée en partie à la mauvaise foi des chauffeurs, à l'analphabétisme de la majorité d'entre eux et aux conditions difficiles dans lesquelles ils exercent.

2-1- La mauvaise foi des chauffeurs de taxi

L'un des faits importants qui minent les activités des transports urbains dans la commune de Daloa est la mauvaise foi des chauffeurs de taxi. Ceux-ci s'adonnent à des pratiques malsaines. En fait, certains chauffeurs poussent les propriétaires à la faillite. Ils profitent de l'ignorance des propriétaires qui n'ont aucune maîtrise du déroulement des activités du transport pour s'acheter leur propre taxi. La stratégie est la suivante : les chauffeurs informent les propriétaires de ce que les activités marchent moins. Alors, ils réduisent la somme préalablement prévue pour le versement. Les chauffeurs voient leur bénéfice s'accroître tandis que les activités des propriétaires sont au ralenti. Au bout de quelque temps, le propriétaire se résout à vendre son taxi alors que le chauffeur s'est fait assez d'argent pour s'acheter son propre taxi (S. Yobouet, p.12). Cette situation est alarmante dans la mesure où elle parvient à décourager les promoteurs de ce secteur.

Hervé Konan⁵ témoigne sur les pratiques malsaines des chauffeurs :

Je suis arrivé à un stade où j'étais obligé de vendre à un prix dérisoire mes deux taxis que j'avais mis dans la circulation. Les chauffeurs de taxi sont souvent en complicité avec les mécaniciens et chaque fois que le véhicule entre au garage pour un entretien, ils profitent pour dérober des pièces en bon état et les remplacer par des pièces plus anciennes. Après plusieurs passages au garage, le véhicule devient irrécupérable. Et les nombreuses pannes vont contraindre le propriétaire à s'en débarrasser. Contre toute attente, très souvent, le mécanicien ou même le chauffeur se propose pour l'achat du taxi en question.

2-2- L'analphabétisme de la majorité des acteurs du transport

Les acteurs des transports urbains sont majoritairement des analphabètes. Cette situation témoigne du manque de rigueur qui existe dans ce secteur. Syndicats et transporteurs ne bénéficient d'aucune formation dans le domaine des transports. Comme le dit Bazin Yao (2016, p. 152) :

La plupart des acteurs du système des transports urbains de Daloa n'ont pas reçus de formation pour pouvoir (...). Cette situation résulte en grande partie de ce que bon nombre d'acteurs du système des transports urbains de Daloa sont analphabètes. Ils n'ont jamais été formés au métier qu'ils exercent pour certains depuis des décennies. Cela a donné au système des transports urbains, une image d'amateurisme et de désordre.

Il suffit d'être détenteur d'un permis de conduire pour exercer dans les transports urbains (taxis communaux) dans la commune de Daloa. En effet aucune loi en vigueur n'oblige le conducteur d'être un lettré avant d'exercer dans ce secteur. Cependant, les conducteurs des motos taxis ou tricycles ne respectent généralement pas les règles de la conduite. En fait bon nombre d'entre eux ne possèdent même pas le permis de conduire. Et pire ce sont généralement des jeunes de moins de 18 ans qui conduisent ces engins. Mais, si malgré tous ces défauts les tricycles circulent librement, c'est parce qu'à Daloa, le transport urbain rime avec racket et complaisance. Il suffit que les conducteurs donnent des pots de vins aux agents de force de l'ordre et le tour est joué.

⁵ Hervé Konan, enseignant, anciennement propriétaire de taxi dans la commune de Daloa entre 2018 et 2020. Entretien réalisé le 12 mars 2022 à son domicile, de 20h à 20h30mn. Thème abordé : Les réalités du transport urbain dans la commune de Daloa.

2-3- Les griefs des transporteurs

Les transporteurs des taxis communaux se plaignent de leur condition de travail. Ces plaintes émanent de deux faits majeurs. D'un côté, la mauvaise relation que les transporteurs entretiennent avec l'administration publique ; et de l'autre, le mauvais état des infrastructures routières. Ceux-ci estiment que les coûts des documents administratifs sont trop élevés. Pourtant ce sont des documents permettant aux professionnels des taxis communaux d'être en règle vis-à-vis de la loi. Ces documents fiscaux obligatoires sont la patente, la vignette et d'autres frais supplémentaires. Concernant la vignette, les agents des impôts sont souvent obligés d'organiser des contrôles de routine dans la ville pour traquer les éventuels fraudeurs.

Par ailleurs, le mauvais état des routes amènent les chauffeurs des taxis communaux à manifester leur mécontentement. Selon eux, les routes dégradées sont à la base des pannes qu'ils connaissent. Les chauffeurs sont obligés de partir incessamment dans les garages mécaniques pour le réglage des problèmes d'amortisseurs et autres. Des réparations qui réduisent leur recette et provoquent des mésententes entre les chauffeurs et les propriétaires de taxis⁶.

3- Le transport urbain à Daloa : un secteur à la limite informel

Le dysfonctionnement des services municipaux et préfectoraux a une influence négative sur les activités des transports urbains dans la commune de Daloa. Ces deux entités, de par leurs inactivités mettent à mal le bon fonctionnement de ce secteur incontournable pour le bon déroulement des activités économiques dans l'espace urbain.

3-1- La part de responsabilité des autorités municipales

Les transports urbains doivent bénéficier d'une attention particulière de la part des autorités municipales. En effet, ce secteur est important pour la viabilité et le dynamisme des activités économiques de la commune. De ce fait, il doit faire l'objet d'une attention particulière de la part de tous les acteurs du transport urbains et en particulier les agents municipaux. Cependant, on constate une relative distance entre les conducteurs de taxis et la municipalité. Ce manque de connexion entre ces deux entités est lié au fait qu'il n'y a pas un cadre de concertation entre eux. Pour sortir le transport urbain de la commune de Daloa de l'informel, il faut organiser des échanges afin que chacun fasse entendre sa voix. Malheureusement, l'incompréhension entre ces deux parties a une lourde conséquence sur la municipalité. En fait, les chauffeurs de taxis communaux tardent à payer les taxes mensuelles de 4000f. Pour remédier à cela, la mairie est obligée de déployer les agents de la police municipale pour tenter d'arrêter les éventuels fraudeurs. Pire, certains parmi eux refusent même de s'acquitter de cette cotisation sous prétexte qu'elle est inutile. De ce fait, en 2014, plus de 200 taxis circulaient illégalement dans la commune de Daloa (B. N. Yao, 2016, p 151). Ces taxis contournent les sanctions. Ils choisissent généralement de ne pas circuler lorsque les contrôles se font ou décident de circuler la nuit puisqu'il n'y a plus d'agents contrôleurs à cette heure.

En effet, les agents des forces de l'ordre sont sensés s'assurer que les véhicules en circulation exercent dans la légalité. Mais, aussi déplorable que cela puisse être, ces agents des forces de l'ordre se livrent à certaines exactions notamment le racket et la complaisance.

3-2- La part de responsabilité des autorités policières

L'activité du transport urbain dans la commune de Daloa est souvent mis à mal par le comportement malsain affiché par les autorités policières. Elles s'adonnent au racket et manifestent une complaisance quand il s'agit d'appliquer les règles en vigueur.

Le racket dans le secteur des transports urbains peut être défini comme : « Une somme d'argent perçue indûment en compensation d'une faute administrative tolérée par un agent des forces de l'ordre commis à une mission de contrôle de routine sur la route » (A. Alahan, 2012, p.160). Dans un tel contexte le fautif de l'infraction commise n'est passancionné.

Le transport urbain rime avec corruption dans la commune de Daloa. En fait,

La Côte d'Ivoire serait l'un des pays où la corruption sévit particulièrement avec une note IPC de 2,1 la plaçant à la 118^e place sur 133. Cette note se réfère à la perception du niveau de corruption selon les hommes d'affaire, les universitaires et les analystes. Le racket de la police est un fléau bien connu et surtout grandissant avec le secteur informel. Ce phénomène contagieux, quasiment institué dans les transports, grignote une bonne part des recettes des transporteurs privés (I Kassi, 2007, p.120).

Le phénomène du racket est un véritable danger qui met à mal l'activité des transports urbains dans la commune de Daloa. Pour les véhicule qui assurent la desserte des villages environnant de la ville de Daloa, les

⁶ En effet, pour les pannes élémentaires certains chauffeurs règlent les frais de réparations eux-mêmes. Mais quand il s'agit des pannes qui ont des couts élevés, ils font appel aux propriétaires des véhicules.

transporteurs paient une somme d'argent à chaque barrage établi par les agents de force de l'ordre. En ce qui concerne les taxis communaux, ils paient de l'argent aux mains des policiers qui sont sensés assurer l'alternance de la circulation au sein de la ville. Comme l'indique I. Kassi (2007, p. 122):

Les policiers et les gendarmes commis à la régulation de la circulation n'auraient d'yeux que pour les billets de 500 et 1000 F CFA (0,76 et 1,52 €), ce qui leur a valu diverses appellations dans les villes. A Yaoundé ils sont les mange-mille (car ils absorbent des billets de 1000 FCFA (1,52 €) à chaque contrôle), à Dakar les niéti khobe (qui signifie 3 pièces de 100 FCFA (0,15 €) le montant prélevé à chaque contrôle) et à Abidjan deux-togos (200 FCFA (0,30 €) dans le jargon ivoirien).

A Daloa, chaque conducteur de taxis paie la somme de 1000f par jour. En effet, deux barrages sont établis dans la ville. Et à chaque barrage, le chauffeur devra payer la somme de 500f faute de quoi, les policiers risquent de lui retirer les pièces du véhicule. Mais, avec l'avènement de la *covid*, les chauffeurs paient 500f, car les activités sont au ralenti. Le racket impacte négativement les revenus des transporteurs étant donné que ceux-ci se plaignent déjà du montant de la somme qu'ils versent chaque jour auprès des propriétaires de véhicules.

Moussa Traoré⁷ le confirme : « Nos bénéficiaires sont devenus insignifiants à cause des policiers, mais aussi la nouvelle maladie du Covid-19. Malgré le fait que cette maladie touche toute la population, c'est à nous les chauffeurs qu'on demande de faire des sacrifices ».

La désorganisation des transports urbains dans la commune de Daloa est due aussi à la complaisance au niveau des agents de force de l'ordre. En effet, les agents de force de l'ordre chargés de la régulation de la circulation en milieu urbain manquent de rigueur dans l'exercice de leur fonction. Ceux-ci font fi totalement de la mission de contrôle qui leur est assignée. En fait, au lieu de s'assurer que les transporteurs et leurs véhicules sont en règle, ils préfèrent le chemin le plus court et profitable pour eux. Selon N. B. Yao (2016, p. 153) :

Le phénomène de racket constitue l'un des problèmes auquel les acteurs du transport ont confrontés à Daloa. Il semble être alimenté par le défaut ou l'insuffisance de pièce administrative. Cette absence de pièces fragilise les chauffeurs des véhicules de transport qui sont prêts à donner de l'argent.

Par ailleurs, si le gaz butane est utilisé comme du carburant par les taxis communaux à Daloa, c'est à cause de l'inaction des structures qui sont censées veiller au bon fonctionnement des activités du transport. Des lois qui interdisent cette pratique informelle existent (B. N. Yao, 2016, p.119). Mais, leur non application encourage les professionnels des taxis communaux à s'adonner à cette pratique illégale. Cependant, force est de constater que ce manque de rigueur des autorités n'est pas seulement le fait des autorités de la commune de Daloa, encore moins celles de la région du Haut Volta. En effet, l'usage du gaz butane comme source d'énergie n'a pas commencé à Daloa. Cette activité tire ses origines de la ville d'Abidjan et d'autres grandes villes de la Côte d'Ivoire. C'est alors de Bouaké que la population de Daloa tire l'expertise de l'installation du dispositif permettant le passage du véhicule de la consommation de carburant au gaz butane (Delli, 2019, p.104) De ce fait, mener une action efficace contre une telle pratique doit être l'émanation des pouvoirs publics.

II. Conclusion

Cette étude nous a permis de lever le voile sur le transport urbain dans la commune de Daloa, de 1990 à 2020. Certes, plusieurs décisions gouvernementales ont favorisé l'éclosion du transport dans les villes de l'intérieur du pays, à l'image de la ville de Daloa. Ce qui a en retour accéléré le développement de plusieurs activités annexes au transport.

Notre étude s'est focalisée sur les problèmes qui minent le transport urbain dans la commune de Daloa, 3^{ème} ville la plus peuplée du pays. Cette étude nous a permis d'établir le fait que plusieurs facteurs sont à l'origine des problèmes qui entravent le bon fonctionnement de ce secteur. Ainsi, ces maux peuvent être regroupés en trois catégories.

D'abord nous avons les facteurs techniques. A ce niveau, l'on peut déplorer le mauvais état des routes, l'absence de ligne de transport et de gares routières. Ensuite, on peut relever le manque de professionnalisme des chauffeurs, matérialisé par leur mauvaise foi, l'analphabétisme de la plupart d'entre eux et les plaintes régulières qu'ils formulent à l'endroit des propriétaires de véhicules, sans oublier les grèves incessantes qui perturbent les autres activités urbaines.

Enfin, le secteur du transport urbain à Daloa, comme partout ailleurs dans le pays, est plongé dans une sorte de coma, car infecté par la corruption, la complaisance et l'insécurité, toutes choses qui jettent le discrédit sur les transporteurs, les autorités municipales et surtout les forces de l'ordre.

⁷ Moussa Traoré, chauffeur de Taxi à Daloa. Entretien réalisé le 10/05/2022 à Daloa. Thème abordé : Les difficultés des acteurs du transport urbain à Daloa.

Sources et Bibliographie

Sources orales

- [1]. Konan Hervé, Enseignant, anciennement propriétaire de deux taxis communaux dans la commune de Daloa, entre 2018 et 2020. Entretien réalisé le 12 mars 2022, à son domicile. Thème abordé : Les réalités du transport urbain dans la commune de Daloa.
- [2]. Touré Ousmane, Chef mécanicien, résident au quartier Tazibouo de Daloa. Entretien réalisé le 05 août 2021, de 9h 15mn à 9h 42mn. Thème abordé : L'état des infrastructures routières de Daloa et son impact sur les activités de la ville.
- [3]. Traoré Moussa, Chauffeur de taxi dans la commune de Daloa. Entretien réalisé le 10 mai 2022, de 10h à 11h. Thème abordé : Les difficultés des acteurs du transport urbain à Daloa

Bibliographie

- [4]. Alohan Abraham, 2012, *Dynamique des transports urbains collectifs non conventionnels, impacts socio-économiques et spatio-environnementaux : cas des woro-woro et des gbakas dans la commune de Yopougon*, thèse de doctorat à l'université Nangui Abrogoua, 299p.
- [5]. Bolou Gbitry Abel, 2021, « Etalement urbain et accès aux services socio-collectifs dans la ville de Daloa (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire) », In *DaloGéo*, n°005, pp26-46.
- [6]. Delli Kanto Jules Cesar, 2019, *Approvisionnement, distribution et usage des carburants- auto en Côte d'Ivoire : cas des taxis communaux de Daloa (centre ouest)*, mémoire de master, Daloa, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, 137p
- [7]. Gbanflin N'dri Amos, Aloko-N'guessan Jérôme, 1998, « Insertion des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire) » In *revue ivoirienne de géographie des savanes*, N° 7, pp. 214-230
- [8]. Kassi-djodjo Irène, 2007, *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse de doctorat à l'université de Bordeaux 3, 312p.
- [9]. Lago Blé Angelin, 2020, *Daloa, genèse et évolution d'une grande ville du centre ouest de la Cote d'Ivoire (1830-2000)*, thèse de doctorat Université Félix Houphouët Boigny, 398 p.
- [10]. Lombard Jérôme et Zouhoula BI Marie-Richard, 2008, « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar: 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », In *Etudes Africaines*, pp. 43- 62.
- [11]. Meite Youssouf, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 327p.
- [12]. Yao N'Goran Bazin, 2016, *La gouvernance urbaine en Côte d'Ivoire : cas de la ville de Daloa*, thèse de doctorat à l'université Félix Houphouët Boigny, 353p

SORO Doyakang Fousseny, et. al. "La Problématique Du Secteur Du Transport Urbain Dans La Commune De Daloa En Côte D'ivoire (1990-2020)." *International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI)*, vol. 11(11), 2022, pp 102-109. Journal DOI-10.35629/7722