

Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis-motos à Korhogo

La Côte-d'Ivoire connaît une urbanisation rapide due aux migrations. Cependant, cette urbanisation se déroule actuellement dans un contexte post-crise. Après la réunification du pays et le retour des populations dans leurs zones de provenance, les espaces urbains sont confrontés à des difficultés de déplacement. Des cités sont envahies par des engins à deux roues. Dès lors, le phénomène des taxis-motos fait son apparition en Côte-d'Ivoire.

Par l'observation, la documentation et des enquêtes auprès des populations et des conducteurs de taxis-motos, des entretiens auprès des autorités, nous présenterons les causes de l'apparition des motos-taxis à Korhogo. Celles-ci sont liées à la crise militaro-politique de 2002, au chômage, à la pauvreté et à la dégradation des routes. Nous exposerons comment, dès leur arrivée, ces taxis-motos se sont emparés de tout l'espace et y sont devenus des acteurs incontournables. Cette activité a des conséquences sur l'environnement et la santé des populations.

Mots-clefs : espace urbain, villes secondaires, taxi-moto, taxi collectif, Korhogo.

Introduction

Depuis quelques années, l'on assiste au phénomène des taxis-motos dans les centres urbains ivoiriens, précisément dans villes du nord de la Côte d'Ivoire.

En effet, destinée principalement au transport individuel, la moto est, aujourd'hui, utilisée comme mode de transport collectif. Importé des autres pays africains comme le Bénin, le Togo, le Cameroun etc..., le transport à deux roues ou "*taxi-moto*" constitue une solution aux besoins de mobilité des populations. Leur apparition dans les pays tels le Cambodge, le Nigéria, date des années 1970 (Duru, Oyesiki, 2001) alors que dans la plupart des Etats africains c'est au milieu des années 1980 qu'on situe leur avènement (Agossou, 2004).

En Côte d'Ivoire, par contre, ce phénomène est récent, il remonte à 2002. A Korhogo, particulièrement, les taxi-motos ont évincés les taxis-collectifs détenant jadis le monopole du transport collectif comme dans les autres villes africaines. Ainsi, pourquoi les taxis-motos ont-ils éclipsés ces taxis-communiaux du paysage urbain ?

Dans les pays africains tels le Togo, le Bénin, les motos-taxis ont été suffisamment étudiés par les chercheurs (Djoyum, 2006, KAFFO C. et al., 2007, Assogba, 2012). Mais, en Côte d'Ivoire, il n'existe presque pas d'analyses sur ce sujet à cause du caractère récent de ce phénomène, d'où l'intérêt de cette étude.

Le constat est qu'à l'instar des autres capitales régionales comme Daloa, Man, Abengourou, les taxis-moto détiennent l'exclusivité du transport urbain à Korhogo (capitale du nord). S'appropriant l'espace, ils y sont devenus de véritables maîtres. Certains des taxis-collectifs qui naguère avaient ce monopole se sont reconvertis en taxis-brousses reliant la ville aux villes et campagnes environnantes. D'autres, par contre, sont confinés dans des gares attendant les clients. Ils s'apparentent aux taxis-compteurs d'Abidjan, pour lesquels il faut déboursier une forte somme. L'usage des taxis-collectifs pour une course peut coûter une somme allant de 1000 à 2500 Francs CFA selon la distance à parcourir. Ainsi donc, comment en est-on arrivé là ? quelles sont les conséquences de l'activité des motos-taxi sur le paysage urbain ? telles sont les questions soulevées par notre étude.

Cet article veut contribuer à la connaissance des problèmes de transport dans les villes secondaires ivoiriennes du nord qui ont été touchées par la guerre. Après plusieurs années de crise, il importe de présenter ses incidences sur la mobilité quotidienne des populations de Korhogo. Il sera question donc de montrer comment les taxis-motos se sont imposés dans le paysage urbain. Notre analyse se penchera également sur les conséquences de cette activité sur l'économie, la santé des populations et sur l'environnement urbain.

Pour mener à bien cette étude, nous avons utilisé comme méthode la documentation, la visite de terrain et l'enquête par questionnaire.

Pour la documentation, nous avons consulté plusieurs sites internet sur les lesquels nous avons téléchargé des articles en format PDF sur les taxis-motos en Afrique. L'investigation par questionnaire et par l'observation directe ont permis d'obtenir des éléments d'analyse qui aident à comprendre les causes de l'apparition des taxi-motos.

Située à 9°26 de latitude Nord et à 5°38 de longitude Ouest, Korhogo est distante de plus de 600 kilomètres d'Abidjan. Petit bourg à l'indépendance, ville commerciale et chef-lieu de région du Nord de la Côte-d'Ivoire, elle joue donc un rôle prépondérant dans le développement de cette région. Contrairement à Ferkessédougou, « ville de passage », Korhogo est une « ville de destination » dotée de nombreux services administratifs et directions régionales des ministères. Il

s'agit d'une préfecture de région, d'une sous-préfecture, d'une mairie, d'un tribunal de première instance, d'une trésorerie générale, d'un service de contrôle financier et de 24 directions régionales représentant la quasi-totalité des différents ministères civils.

Cependant, dès notre arrivée dans cette cité, nous avons été obligés d'emprunter les taxis-motos malgré nous, faute de taxis-communaux. Les quelques-uns qui circulent ne sont pas facilement trouvables. Cette contrainte a motivé la présente étude car nous nous sommes interrogés de la manière suivante : pourquoi les taxis-motos dominant-ils le transport dans cette grande ville régionale ?

Notre présence permanente nous a permis d'observer le comportement des conducteurs des engins à deux roues. L'entretien avec les responsables des services de la mairie de Korhogo, a permis d'obtenir le nombre de taxis-motos et quelques raisons de la naissance des motos-taxis.

Nous avons effectué une enquête qualitative auprès des populations pour recueillir leurs opinions sur les taxis-motos. Un autre questionnaire a été également adressé aux conducteurs des taxis-motos pour connaître les raisons qui ont motivé l'exercice de leur activité et qu'en pensent-ils ? A en croire les populations, l'ADDR serait à l'origine du développement des motos-taxis. Nous nous sommes donc rendus dans les services de l'ADDR pour échanger avec les responsables desdits services pour entériner ou infirmer cette affirmation.

Notre recherche s'articule autour de deux axes. Nous étudierons d'abord pourquoi et comment les taxis-motos sont apparus dans le transport urbain collectif et ensuite, nous présenterons les conséquences de cette activité sur le paysage urbain.

1. De l'émergence au règne des taxis-motos (principaux acteurs du transport collectif)

Les raisons de l'apparition des taxis-motos dans la ville de Korhogo sont multiples. Il s'agit de la crise militaro-politique, du manque d'emploi, de la pauvreté, de la rentabilité de l'activité et de la mauvaise qualité du réseau routier.

1.1. Les taxis-motos, une conséquence de la décennie de crise

L'apparition des motos comme mode de transport collectif tire son origine de la guerre de 2002 qui a secoué la Côte d'Ivoire. Ce conflit a entraîné la scission du pays en deux parties : d'un côté le sud dirigé par le gouvernement et le nord dont Korhogo et une partie de l'ouest étaient contrôlées par les forces rebelles appelées « forces nouvelles ».

Cette crise a occasionné la cessation des activités dans tous les secteurs avec le départ massif des populations du nord vers le sud entraînant ainsi la crise de l'emploi et des transports avec l'arrivée des nouveaux maîtres. Vu l'étalement de la ville, le problème de libre circulation des personnes et des biens se posait avec acuité et se traduisait par le manque de véhicules à Korhogo. Que faire alors ? Pour surmonter cet obstacle, des volontaires ont mis à la disposition des populations leurs motos pour le déplacement en réclamant le juste minimum (une somme de 100 à 200 FCFA) pour renouveler le fuel de leur motocyclette. Au fil du temps, cette pratique s'est révélée bien rentable et elle fut très vite appréciée et adoptée par les habitants du fait de son efficacité dans la desserte des quartiers même inaccessibles. Ainsi, d'un acte volontariste doublé de compassion, l'on aboutit à un métier prisé et juteux, un gagne-pain pour les populations urbaines. Plusieurs personnes vont donc s'y adonner, d'où l'accroissement du nombre des taxis-motos dans la ville. De 240 en 2012, ce nombre est passé à 345 en 2013 puis 740 en 2014 et 1200 en 2015 soit une augmentation de plus de 50 % (tableau 1).

Tableau 1 : Nombre de taxi-moto à Korhogo de 2012 à 2015

Années	2012	2013	2014	2015
Nombre de taxi-moto	240	345	740	1200

Source : Mairie de Korhogo, 2015

Plusieurs causes expliquent l'augmentation du nombre des taxis-motos dans la ville. Pendant, la crise, la circulation à moto permettait aux forces nouvelles assiégeant la localité de vérifier facilement l'identité de ceux qui entraient, circulaient et sortaient de la ville.

A cela s'ajoutent la rapidité, la souplesse, la flexibilité des prix des motos-taxis et la rentabilité de l'activité. Cela est exprimé par les usagers des motos-taxis de Korhogo comme ceux des autres villes africaines : Bénin (Agossou, 2004) et Douala (Diaz et al., 2007).

Contrairement au taxi auto qui a des prix fixes selon des parcours aussi donnés, les prix des taxis-motos sont négociables. En fonction donc de la distance et du trajet du client, le conducteur donne un montant indicatif sur lequel il est donc possible de discuter. Les taxis-motos sont très pratiques pour les courses à des coûts qui sont diversement appréciés par leurs clients : ils sont abordables pour certains et très élevés pour d'autres. Le montant d'une course à moto est variable, il dépend de la distance, du poids à transporter, des difficultés à braver et de la capacité

de négociation du client. Le coût minimum est de 200 FCFA et de 1500 FCFA le maximum. Ces prix sont inférieurs à ceux pratiqués par les taxis-collectifs de Korhogo fixés entre 500 et 1500 F CFA pour une course en l'absence d'autres passagers et de 250 quand les autres places assises sont occupées. La même remarque a été faite par Tublu en 2010. Avant lui, Diaz et al. (2007) ont montré qu'au Cameroun, le prix d'une course à moto (125 FCFA) est largement inférieur à un déplacement à bord d'un véhicule (185 Cfa).

Au niveau national, eu égard aux tarifs (200 à 300 FCFA) pratiqués par les taxis-communaux dans les villes ivoirienne telles que Yamoussoukro, Abengourou, Daloa, nous pouvons déduire que ces prix sont exorbitants, excessifs à Korhogo, vu les dangers encourus par les habitants pour le déplacement à moto qui est peu confortable et expose aux intempéries : pas de protection contre les rayons solaires et les pluies. Il comporte plus de risques d'accidents routiers que les véhicules.

Cependant, les taxis motos sont rapides parce qu'ils remorquent une seule personne au moins, pas de temps d'attente d'un autre passager comme c'est le cas des taxis communaux. De plus, ils ne marquent aucun arrêt pour embarquer ou débarquer un autre client. Ainsi, on peut dire avec Diaz et al.,(2007) qu'un tel mode de transport public ne récolte qu'une opinion favorable sur sa rapidité.

1.2. l'Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réintégration(AADR), initiatrice de la multiplication des taxis-moto ?

Après une décennie de crise sans précédent, des beaux jours s'annoncent pour Korhogo avec la réunification et la normalisation du pays. La ville renaît peu à peu avec le redéploiement de l'administration et l'ouverture d'une université à vocation agricole qui occasionnent le retour et l'arrivée massive des populations. Toutefois, elle voit apparaître une catégorie de jeunes sans-emplois appelés démobilisés et ayant participé activement à la guerre. Ceux-ci sont des ex-combattants attendant d'être replacés dans le tissu social d'une part pour leur bien-être et d'autre part, pour la sécurité des populations et de la ville. Comment résoudre ce problème ? Selon les habitants, l'Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réintégration (AADR) a recommandé la réintégration sociale de ces démunis dans le transport en leur permettant d'obtenir le permis de conduire et des engins à deux roues. Ces démobilisés pour la plupart se sont reconvertis dans le transport à deux roues. Pour les services de la mairie, ces ex-soldats refusent

de s'acquitter des taxes municipales liées à leurs activités. ADDR, est-elle l'initiatrice de la multiplication des motos-taxi ?

Pour répondre à cette interrogation, nous avons interrogé M. Doumbia, coordonnateur régional de l'ADDR basé à Korhogo. Il dément formellement cette affirmation. Pour lui, l'ADDR ne serait pas à l'origine du développement de cette activité. Elle n'a jamais fait de demande expresse d'intégration des ex-combattants dans le transport. Elle ne peut en aucun cas encourager ces jeunes à se rebeller contre les autorités communales. Elle n'a jamais équipé des démobilisés de motocyclettes pour le transport urbain. Les équipements qu'elle a accordés à ceux-ci concernent les tricycles pour le convoi des marchandises. Cependant, pour leur réinsertion sociale, elle a octroyé une enveloppe de 800.000 FCFA à chaque ex-combattant pour l'exercice d'un travail rentable sans toutefois définir ou imposer le type d'activité. Avec cette somme, ils étaient libres de s'acheter une moto (qui coûte entre 350 à 450.000 FCFA) pour le transport ou pour débiter un autre métier. Toujours selon ce responsable, plusieurs (sans préciser le nombre) de ces ex-soldats ont acheté des engins à deux roues et sont devenus des conducteurs des personnes et des biens.

En résumé, l'autorité pour le désarmement, la démobilisation et la réinsertion (ADDR) ne serait pas l'initiatrice directe de l'émergence des motos-taxis. Mais, elle a contribué implicitement à la multiplication du nombre des taxis-motos par les fonds octroyés aux démobilisés.

1.3. Les taxis-moto, très commodes pour un réseau viaire de qualité médiocre

Korhogo, à l'instar des autres communes africaines est sous-équipée en voies carrossables et en moyens collectifs de transport. En 1995, sur un total de 361 kilomètres de voies urbaines, 31 km soit 8,5 % étaient bitumées ce qui représentait environ 0,25 mètre par habitant, ratio inférieur à la moyenne notée pour l'ensemble des villes de l'intérieur, hors Yamoussoukro (DCGTX, 1995).

La ville connaît une urbanisation rapide qui s'accompagne de difficultés telles que la dégradation de son réseau routier. Son extension s'est faite à un rythme largement supérieur aux capacités d'ouverture et de maintenance des voies secondaires reliant les quartiers entre eux. À l'exception de deux axes (Boulevard de la Paix, et l'axe Korhogo vers Ferkessedougou), les autres rues sont impraticables. Cette dégradation, l'un des motifs majeurs du mécontentement des

populations, s'explique par la charge routière sur les routes du centre-ville (Fauré et Labazée, 2002). Ces chaussées revêtues sont jalonnées de nids de poules et rendent la circulation très pénible surtout pendant les saisons humides. Les implications d'un réseau viaire de mauvaise qualité et désastreuse sont multiples selon Fauré et Labazée (2002) : entraves saisonnières du transport, lenteurs quotidiennes dans les déplacements privés et professionnels, desserte par taxis (déjà très peu nombreux en ville) impossible dans de nombreux quartiers. Les dommages ne sont pas moins importants pour les opérateurs économiques : isolement presque complet de la zone industrielle, engorgement des voies d'accès au centre commercial, coût d'entretien élevé des véhicules de transport de voyageurs. Ainsi, le déplacement à moto s'avère plus commode et plus rapide que la circulation à bord des véhicules. Les taxis-moto n'éprouvent aucune difficulté à relier tous les quartiers malgré l'état de la voirie, contrairement aux taxis-collectifs qui choisissent les axes bitumés, et, refusent donc de rouler sur des voies dégradées et non revêtues de peur d'endommager leur véhicule, dont les frais de réparations peuvent être considérables. C'est fort de cela que, les deux roues sont adoptées par les populations et sont devenues incontournables dans la mobilité à Korhogo. Cette affirmation est confirmée par KAFFO C. et al., (2007) qui révèlent que les taxis à deux roues se sont intégrés dans le transport public et ont envahi l'espace de certains pays africains parce qu'ils y ont trouvé une clientèle qui leur ont permis de s'implanter progressivement. Ils poursuivent en écrivant que quel que soit l'état des routes, les conducteurs de taxis-motos trouvent l'ingéniosité de les pratiquer, sauvant les résidents ainsi d'un isolement certain.

Les taxis-motos n'ont pas de parcours fixes à suivre et ont des conditions de déplacements très souples et intéressants que les taxis-collectifs. Ils sont disponibles pour parcourir toutes les distances des clients. Ils pénètrent partout où ils sont sollicités. Ils débarquent leurs clients là où ils le désirent, nonobstant l'état de la voirie et le temps qu'il fait. Car, comparativement aux taxis-communaux qui ont des heures de travail et font les dessertes centre-ville/périphérie, les taxis-motos travaillent toute la journée voire toute la nuit.

En somme, nous pouvons dire avec Diaz et al. (2007) que le taxi-moto est une réponse individuelle d'une pénurie d'infrastructures routières.

1.4. La pauvreté et le chômage, vecteurs du développement des taxis-motos

Comme dans bien d'autres villes ivoiriennes, l'accélération de la croissance urbaine au cours des années s'est accompagnée d'une nette paupérisation des populations citadines, et de la régression des activités économiques dans le département de Korhogo. Pour la Banque mondiale, la région des Savanes est demeurée la plus pauvre du pays (Fauré et Labazée, 2002).

Cette pauvreté liée en partie à la crise de 2002, au chômage des jeunes, aux difficultés d'accès à la terre à l'absence de moyens pour la mettre en valeur (Banque mondiale, 1995), associée à l'exode rural, ont été les principaux vecteurs du développement de l'activité du transport à moto. Cela a été démontré par Diaz et collaborateurs en 2007 sur la diffusion des motos-taxis en Afrique urbaine au sud du Sahara. Pour eux, la paupérisation des ménages dans un contexte économique qui se dégrade est à l'origine de l'émergence des motos-taxis en Afrique. Cette pauvreté engendre la recherche permanente de stratégie de survie et de développement des petits métiers. Ils poursuivent en exprimant que les transports sont un secteur où les initiatives sont accueillies sans une formation et expériences requises, où les chômeurs et les déflatés peuvent y trouver refuge.

La vie précaire au village et la baisse du pouvoir d'achat des paysans ont atteint des proportions importantes. Des paysans n'arrivant plus à jouir des fruits de leurs efforts émigrent vers la zone urbaine dans le but de trouver une activité lucrative. La ville accueille donc de migrants ruraux sans qualification en quête d'emploi. Il se pose alors un problème d'insertion pour les nouveaux venus. La trouvaille d'une moto résout ainsi cette difficulté. En ce sens, il n'est pas étonnant de rencontrer des conducteurs de motos-taxis sans qualification, sans niveau d'études et sans permis de conduire pouvant occasionner des accidents de la route. Précisément, 60 % des conducteurs interrogés expliquent qu'ils ont embrassé cette profession faute d'emplois. Cette activité constitue un gagne-pain leur permettant de subvenir à leurs besoins. Le secteur est aujourd'hui pourvoyeur d'emplois dans la partie nord du pays. Beaucoup de jeunes y ont trouvé leur source de revenu.

Selon nos investigations, le profit minimum journalier varie entre 1000 et 3000 FCFA soit un gain de 30.000 à 90.000 FCFA par mois et une recette maximale journalière de 5000 à 10.000 FCFA soit une entrée mensuelle de 150.000 à 300.000 FCFA. Ces rendements ne sont pas négligeables pour assurer les dépenses familiales courantes (alimentation, logement, santé, éducation) et révèlent par conséquent, que le secteur est très rentable (tableau 2). Cela a été

démontré en 2007 par KAFFO et ses collaborateurs qui ont publié que l'exploitation de la moto fait partie des activités du secteur informel les plus prisées.

Tableau 2 : Recettes minimale et maximale journalière et mensuelle des taxis-motos en FCFA à Korhogo

Recettes (FCFA)	Journalières	Mensuelles
minimales	1000 à 3000	30.000 à 90.000
maximales	5000 à 10.000	150.000 à 300.000

Source : nos enquêtes, 2014

Toutefois, malgré ces gains, les acteurs s'opposent au paiement des taxes municipales (s'élevant à 2500 FCFA le mois) par l'observance d'une grève de plusieurs mois en 2013 et 2014. Aussi, est-il nécessaire de les sensibiliser sur l'utilité des taxes voire des impôts dans le développement de leur cité. Les autorités ont intérêt à promouvoir le transport des taxis-collectifs qui reversent régulièrement des contributions aux services communaux.

Au total, nous pouvons affirmer que le chômage et la pauvreté ont contribué au développement du transport à deux roues (des taxis motos) à Korhogo. Quelles sont les implications de cette activité sur les populations et leur environnement ?

2. Les conséquences des taxi-motos

La multiplication des taxis-motos et leur appropriation de l'espace urbain comportent des conséquences pour les populations et la ville.

2.1. La crise du transport : l'insuffisance des motos-taxis et des taxis-collectifs

L'émergence des taxis-motos dans le paysage urbain marque la fin du monopole des taxis collectifs assurant jadis le transport intra urbain à Korhogo. Certains taxis collectifs ont vu leur territoire de desserte limité et d'autres se sont convertis en taxis brousses assurant la desserte des villages et villes environnants. Ces taxis sont confinés dans trois principales gares dont deux d'entre elles permettent la desserte de la ville à la seule condition que les quatre places assises soient occupées par des clients. Il s'agit de la gare de Petit Paris située au centre de la ville près de « yeningnoumani » marché de gros de légumes et de la pharmacie du Nord, et la deuxième,

celle de Haoussabougou située au Nord de la ville. La troisième est aujourd'hui devenue une gare de taxis brousses aidant à relier Korhogo et ses environs. Ainsi, l'on comprend aisément les différentes négociations des chauffeurs de taxis auprès des autorités municipales pour la suppression des taxis-motos. Ces démarches sont restées infructueuses car, pour les élus, ce secteur aide les jeunes surtout les démobilisés à s'insérer dans le monde de l'emploi, et permet de réduire l'insécurité liée à la prolifération des armes à feu dans la région à cause des crises.

Dans cette perspective, le nombre de ces taxis collectifs va connaître évidemment une baisse considérable s'élevant à 88%. Notamment, de 480 qu'ils étaient avant la crise de 2002, il ne reste que 60 souvent en très mauvais état. Certains de ces véhicules sont hors d'usages et sont immobilisés dans des garages, d'autres, par contre, ont été vendus et remplacés par les motos pour le transport. Ces taxis dont le nombre était insuffisant ont diminué alors que la population s'accroît avec la renaissance de la ville après la décennie de crise par le redéploiement de l'administration, la reprise des activités économiques et la création de l'université. Il se pose, par conséquence, un véritable problème de transport même si les taxis-motos se débrouillent pour résoudre cette difficulté.

Ces motos sont insuffisantes pour la mobilité urbaine. Les services communaux ont enregistré 1200 motos pour une population de plus de 450.000 habitants soit une moto pour plus de 375 personnes. Des lors, pouvons-nous affirmer qu'il existe un vrai problème de transport à Korhogo qui se ressent âprement surtout dans les quartiers périphériques. Aux heures creuses, la situation y devient dramatique avec l'arrêt de mobilité des taxis-moto qui au lieu de faire le tour de la ville, attendent les clients dans leurs gares différentes. Ainsi, pour être remorqué par un taxi-moto, il faut effectuer de longues distances à pied. Face à cette difficulté, la majorité des usagers ont des conducteurs personnels de taxis-moto dont ils détiennent le numéro téléphonique et le contactent en cas de besoin. Le conducteur va jusqu'au domicile du client pour le remorquer ou le débarquer. Ce qui constitue un danger pour les habitants si celui-ci est de mauvaise moralité. Il peut espionner les mouvements des clients et les braquer au temps opportun. Les multiples agressions et vols à domicile dans la ville ne sont ils pas imputables à certains de ces conducteurs ?

Malgré, la solution des populations de résoudre la crise de transport par les taxis-motos, le problème perdure. Car, le chauffeur peut être malade, occupé par un autre client ou être à une distance très éloignée du client qui doit patienter par conséquent. Un chauffeur peut avoir

plusieurs clients fidèles. Imaginons un transporteur ayant au moins 20 clients à conduire à une heure de pointes (7h à 8h30) à différents lieux de la ville. Supposons que le temps d'un aller-retour est compris entre 10 à 20 mn. Pour les 20 personnes, il mettra 400 mn soit plus de six (6) heures pour les conduire. Les implications qui en découlent sont les retards au travail ou aux rendez-vous qui influent certainement sur le rendement au travail. Ainsi, les autorités doivent repenser le transport, facteur de développement. Plusieurs routes de la ville ont été revêtus ou réhabilités ces derniers temps, il importe donc de remettre en circulation de nouveaux véhicules pour le transport intra-urbain.

2.2. Les taxis-motos, sources de multiples accidents de la route

Le transport à deux roues n'est pas sans danger pour la ville et les populations de Korhogo. Les taxis-motos sont la cause de multiples et fréquents accidents de circulation. Dans les pays africains comme le Bénin, 30% des patients des urgences de l'hôpital départemental d'Ouémé résultent des motos-taxis selon Agossou (2004). A Douala, le pavillon de centre sanitaire de Laquintinie a été surnommée « *Bend skin*¹ » du fait de l'importance des accidentés des taxis-motos transportés dans ce service avec un nombre de cinq à dix accidentés par jours (Wamé, 2002 in Diaz et al., 2007).

À Korhogo, les conducteurs de taxi-moto sont également responsables de la plupart des accidents de la route. Selon les statistiques du Centre Hospitalier Régional (CHR) de ladite ville, le nombre de blessés accidentés par jour en moyenne est de cinq (05) soit 150 cas par mois. Le nombre de morts par accident de façon générale par jour en moyenne est de 0,06 soit 2 décès par mois. A en croire les services de la gendarmerie², le nombre moyen journalier d'accident enregistré est de 10 soit 300 accidents par mois. Ces accidents engendrent en moyenne 40 blessés par jour soit 1200 blessés mensuels et des morts avec une moyenne de 0,2 par jour soit 6 morts accidentels mensuellement (tableau 3).

Tableau 3 : Le nombre moyen d'accidents, de blessés accidentés et de morts par accident à Korhogo

¹ Appellation du moto-taxi à Douala

² Les services de sécurité font les constats après les accidents. La différence entre les chiffres du CHR et de la gendarmerie résultent du fait que tous les accidentés ne sont pas automatiquement transférés vers les services sanitaires

	Nombre moyen d'accidents		le nombre moyen de blessés accidentés		Nombre moyen de morts par accident	
	jour	mois	jour	mois	jour	mois
Selon le CHR	-	-	05	150	0,06	2
Selon la gendarmerie	10	300	40	1200	0,2	6

- non disponible

Source : services de la gendarmerie et le centre hospitalier régional de Korhogo, 2014

Ces chiffres sont alarmants et exposent une triste réalité quotidienne vécue par les habitants du nord qui interpelle tout le monde. Cette situation n'est-elle pas une conséquence de la crise militaro-politique de 2002 ? La ville de Korhogo dispose d'établissements secondaires et université fréquentés par une population jeune constituant les clients majoritaires des taxis-motos, exposés aux risques d'accidents de circulation et à ses conséquences. Car, la plupart des fonctionnaires possèdent des véhicules ou des motos personnels pour leur mobilité. Eu égard à ce qui précède, nous pouvons dire que, la lutte contre le chômage ne doit pas mettre en péril la vie de la jeunesse estudiantine et scolaire, piliers du développement et de l'émergence de la Côte d'Ivoire. Nos autorités doivent donc prendre leurs responsabilités en encourageant la mise en circulation des véhicules pour le transport interurbain. Elles doivent sensibiliser les opérateurs économiques et les cadres de la région sur les conséquences du développement des motos-taxis. Ces accidents sont liés souvent à l'excès de vitesse ou à la mauvaise conduite due à la méconnaissance du code de la route.

En effet, la plupart des conducteurs de taxi-moto n'a pas de permis de conduire. Sur les 20 personnes interrogées seulement 5 en possèdent contre 15 qui n'en disposent pas. Cela signifie que ces 15 ignorent les codes de la route et roulent au mépris de ces lois routières. Il leur suffit d'apprendre à rouler une moto sur le tas, d'en acheter une ou de prouver qu'on sait conduire un engin pour devenir automatiquement un chauffeur pour conduire le public.

Cela n'est-il pas un grand danger public toléré par tous et surtout par les autorités même si il y a un réel problème d'emploi et qu'il faut aider les jeunes à gagner leur pain ? peut-on laisser librement un individu soigner des gens parce qu'il a appris à faire une injection ? doit-on laisser un apprenti maçon construire des immeubles car il sait mélangé le sable et le ciment ? nos élus

sont invités à trouver des solutions au problème de transport à Korhogo, car les taxis-motos bien vrai qu'ils offrent des emplois à des jeunes constituent un danger pour tous.

Les accidents de circulation laissent des suites sur leurs victimes et leurs familles. Il s'agit entre autres des traumatismes physique et moral, avec des fractures des membres supérieurs et inférieurs qui occasionnent d'importantes dépenses pouvant ruiner des ménages ou des vies. Il s'agit également des personnes pouvant rester invalides à causes des amputations des membres. Dans le pire cas, on assiste à la mort des accidentés dont les proches et la communauté gardent des souvenirs fâcheux.

Avec les taxis-motos, on peut être victime d'agression à cause de la méconnaissance de l'identité du conducteur. La ville de Korhogo a été envahie par les armes à feu lors des différentes guerres. Les personnes qui en détiennent peuvent en faire usage pour agresser les usagers.

Il est temps que le politique fasse quelque chose, non seulement pour assainir le milieu des motos-taxis et le nettoyer des brebis galeuses, mais aussi pour concrétiser l'insertion professionnelle des jeunes.

2.3. Les taxis-motos, véritables pollueurs atmosphériques

Le transport à deux roues comporte des risques sanitaires élevés pour le conducteur, les populations, et l'environnement, du fait des gaz d'échappement et des nuisances sonores produits par ces motocyclettes. A cela s'adjoignent les nuages de poussière que ces motos soulèvent surtout pendant les périodes sèches de l'harmattan, vent chaud et sec.

Tublu (2010) qui a effectué une étude sur les motos-taxis au Togo, révèle qu'il se dégage du monoxyde de carbone des moteurs de ces engins. Au Bénin, il est émis chaque jour 83 tonnes de monoxyde de carbone, dont 49 tonnes par les deux-roues selon le ministère béninois en charge de l'environnement. En Côte d'Ivoire, comme au Togo, nous ne disposons pas de données chiffrées pour illustrer nos propos. Simplement par observation, nous avons constaté des fumées noires s'échappant des motos mis en circulations. Nous pouvons affirmer que ces deux roues sont responsables de pollution de l'air dans la ville de Korhogo par les nuages de poussière qu'ils soulèvent pouvant être à l'origine des maladies infectieuses telles la tuberculose, la méningite.

Cette pollution peut avoir des incidences certaines sur la vie des populations et leur environnement. En occurrence, une *"Etude sur l'impact du transport urbain par les véhicules à deux roues et perspectives de développement dans les pays de l'UEMOA"* indique que ces gaz d'échappement peuvent engendrer des maladies telles que des infections respiratoires, les maladies cardio-vasculaires, le cancer, les maladies des yeux, l'écoulement du nez et la nervosité etc... ces différentes affections sont liées aux substances telles que l'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO2, l'hydrocarbures volatils (HC), le dioxyde de soufre (SO2) et le plomb (Pb) contenues dans les carburants et les lubrifiants utilisés dans les moteurs de ces engins. Ces maladies peuvent augmenter le taux de pauvreté par les dépenses qu'elles génèrent et ralentir par conséquent l'espérance de vie.

2.3. La multiplication des activités informelles

Une des implications de la crise militaro-politique de 2002 est le développement du commerce des engins à deux et trois roues d'origine asiatique et d'autres produits dérivés dans le Nord de la Côte d'Ivoire. Ce commerce perdure grâce à l'activité des motos-taxis qui a été rendu possible par l'importation massive des motos d'origine asiatique dont les prix d'achat (variant entre 300.000 et 500.0000 FCFA) sont à la portée des bourses des ménages économiquement moyens. Nous avons souligné plus haut que des propriétaires des taxis collectifs ont vendu leurs véhicules pour l'achat d'une moto pour le transport. Ainsi, des magasins de motos se sont créés dans tous les coins de rues, aux alentours du grand marché et dans des quartiers tels que Soba et Côtô.

A cela s'ajoutent plusieurs activités qui se sont développées à partir du taxi-moto comme dans les villes africaines telles que Lomé, Douala. Il s'agit notamment des dépôts de vente de carburants et des mécaniciens d'engins à deux et trois roues qui se sont multipliés sur les axes principaux et dans les coins de rue (photo1).



Photo 1 : dépôt de vente en détail du carburant dans des bouteilles d'un litre. Le prix du litre est de 800 FCFA. Le fuel est versé à l'aide d'un entonnoir métallique accroché à côté des bouteilles
(Cliché, Ané, 2014)

Ce carburant à en croire les vendeurs et les consommateurs viendrait des stations d'essence de la ville de Korhogo. Mais pourquoi vendre de façon informelle le carburant dans des bouteilles alors qu'il existe des moyens conventionnels pour la vente ? Pourquoi, les conducteurs des deux roues s'approvisionnent-ils plus chez les détaillants de carburant (vendant plus cher) que dans les stations³ ? Suivant nos enquêtés, les détaillants sont plus accessibles et peuvent accepter de vendre leurs produits à crédit en cas de manque de moyens du conducteur fidèle. De plus, ils sont parsemés sur le territoire communal contrairement aux stations qui sont localisées au centre-ville pour la plupart.

Conclusion

En conclusion, l'émergence des taxis-motos en Côte d'Ivoire et particulièrement à Korhogo est une conséquence de la crise militaro-politique de 2002 qu'a connu le pays. Depuis lors cette activité connaît une croissance à cause du chômage, de la pauvreté, du mauvais état de la voirie et

³ Le carburant vendu dans les dépôts est plus coûteux (800 FCFA le litre et 400 FCFA le demi litre) que ce qui est vendu dans les stations d'essence (715 FCFA le litre), soit une différence de 85F par litre.

aussi de la flexibilité des prix. Cependant, elle comporte des risques sanitaires et environnementaux qui doivent amener les autorités à repenser la question du transport dans la ville touristique de Korhogo. Le taxi-moto, malgré ses bienfaits pour la ville de Korhogo, incidences certaines sur la santé des populations et sur l'environnement. La ville peut-elle connaître une véritable émergence avec ces acteurs de la mort et du désordre ?



Photo 2 : Un taxi moto qui a remorqué un couple et leur bébé. La femme étant assise sur le porte-bagage, les bagages encombrant le chauffeur. Cela peut entraîner un accident de circulation.

(Cliché : Ané, 2014)

Références Bibliographiques

Assogba Guezere, *Taxis collectifs et taxis motos : un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain à Lomé*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 31-01-2014

Bavoux J.C. et al, 2012, *Géographie des transports*, Armand Collins, Paris

CODATU X, 2002, *La mobilité urbaine pour tous*, Lomé

Diaz L. O. et al, 2007, *Les motos-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, in *Dynamiques territoriales , débats et enjeux entre les différentes approches pluridisciplinaires*, *XLIII^e colloque*

de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble, Chambéry, France, 17 p. [en ligne] consulté le 09-07-2014 à 9h00

url : http://www.researchgate.net/publication/5089357_La_diffusion_des_taxis-motos_dans_lAfrique_urbaine_au_sud_du_sahara

KAFFO C. et al., 2007, *L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*. Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne [en ligne], consulté le 09-07-2014

Noukpo S.A. Agossou, 2004, Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou, *Autrepart* (32), p. 135-14B

TUBLU Komi N'kégbéFogâ, 2010, *Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie?*, CODATU XIV,

X. GODARD, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala –INRETS
410 p