

LES FONDEMENTS DE LA LEGITIMITE DE L'EMPRISE DES CORPORATIONS SYNDICALES SUR LA FRANGE INFORMELLE DES TRANSPORTS URBAINS A ABIDJAN.

Marie Richard Zouhoula Bi¹

Université de Cocody d'Abidjan - Institut de Géographie Tropicale (I.G.T) – Côte d'Ivoire
mrzouhoula@yahoo.fr

RESUME

La concession du monopole des transports urbains à la SOTRA a suscité la promulgation de plusieurs arrêtés municipaux afin de confiner les minibuses (gbaka) et les taxis-ville (woro-woro) sur les dessertes insuffisamment couvertes par la compagnie parapublique. Oubliés de la planification mais profitant des difficultés structurelles de cette entreprise, ces transports ne continuent pas moins de demeurer dans le paysage urbain abidjanais. Dans un contexte socioéconomique et politique en mutation, les réactions officielles face à cette situation sont contradictoires et donnent le prétexte aux corporations syndicales de ce secteur d'activité d'implémenter une régulation, parallèle à l'officielle.

CONTENU

A Abidjan, la création de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) s'accompagne d'une concession subséquente et concomitante du monopole des transports publics urbains et de la promulgation de plusieurs arrêtés municipaux afin d'évincer les types informels (gbaka et woro-woro) des dessertes urbaines. La poussée démographique, la dispersion spatiale de la demande et le déficit du parc roulant de cette compagnie rendent ces décisions inopérantes, contribuant ainsi à maintenir ces informels sur les dessertes insuffisamment couvertes par le monopole. Appelés à disparaître, ces transports ne continuent donc pas moins de demeurer dans le paysage urbain abidjanais malgré une absence d'infrastructures de réseau. Dans un contexte ivoirien en mutation, les réactions à ce paradoxe se désagrègent sur l'autel de la captation des ressources financières générées. Même la création de l'agence de régulation des transports urbains (AGETU), toujours en première ligne, ne change pas fondamentalement la donne. Finalement, ces transports, devenus incontournables, implémentent, à partir de gares informelles, des logiques redistributives dans lesquelles les syndicats de transporteurs sont les véritables maîtres d'œuvre (Zouhoula Bi, 2008). Depuis le déclenchement de la crise militaro-civile², provoquant l'affaiblissement de l'Etat et l'attrait pour les métiers de transport, ces corporations syndicales ont mis en place une régulation qui, jusqu'à présent, tient le cap. Qu'est-ce qui fonde cette régulation ? Comment s'est-elle mise en place ? Quel est l'impact spatial de cette régulation syndicale ?

L'objectif de cet article est de comprendre l'érection des corporations syndicales comme des régulateurs des types informels de transport public. La rédaction de cet article a nécessité la

¹ Marie Richard Zouhoula Bi est doctorant à l'Institut de Géographie Tropicale de l'Université de Cocody d'Abidjan (RCI)

² Depuis le 19 septembre 2002, suite à une tentative de coup d'Etat, la Côte d'Ivoire est partagée en deux.

mis à profit d'enquêtes conduites dans le cadre du programme PRUD³ et de notre thèse de doctorat de Géographie, option transport urbain. Ces enquêtes, étalées sur plusieurs phases, ont porté sur le dénombrement des sites de gare informelle, d'une identification des acteurs impliqués, d'une revue de presse sur dix ans (1990-2000) et d'interviews de responsables syndicaux. Dans la première partie de cet article, il sera question du conflit dans la régulation officielle, cause de la légitimation de la régulation syndicale ; dans la seconde partie, il s'agira d'analyser les conditions d'émergence et les conséquences spatiales de la régulation syndicale et, dans la troisième partie comprenant la conclusion, de faire des recommandations pour espérer la fin du désordre dans ce secteur d'activité.

1. Conflit dans la régulation officielle : District d'Abidjan contre AGETU

La création de l'AGETU, sous la pression des bailleurs de fonds internationaux, obéit à l'objectif d'instaurer une instance unique de régulation des transports urbains à Abidjan, enfoncé dans un processus de délitement au début de la décennie 90. Pour contourner les réserves des collectivités territoriales locales, jusque-là seules organisatrices des transports urbains, une ordonnance, promulguée du temps de la junte militaire, octroie à cette agence des prérogatives et un périmètre de transport urbain (les 13 communes d'Abidjan) mais oublie d'abroger celles des collectivités. Rapidement, cet oubli conduit à des rapports antagonistes, chacune de ces deux structures se déclarant régulatrice de la même matière : les transports publics urbains.

1.1. Les collectivités territoriales : une position tranchée

Au lendemain de la promulgation de l'ordonnance et du décret portant création de l'AGETU⁴, la position des collectivités territoriales, averties des arrestations politiques orchestrées par la junte militaire alors au pouvoir en Côte d'Ivoire, est ambiguë. Dès les civils au pouvoir, les contestations se font jour et le District d'Abidjan, fer de lance de la fronde, profite de toutes les occasions pour clamer son autorité. La loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales crée les conditions de cette opposition. Conférant des responsabilités précises aux élus locaux (élaboration, mise en œuvre et suivi des plans de développement des transports), cette loi n'identifie pas l'origine des ressources pour le financement alors que ces collectivités ont une large autonomie de gestion. Dotés d'attributions dans le domaine des infrastructures de transport (gares routières, voiries, passages piétons, arrêts, abris, feux tricolores, etc.), les collectivités trouvent illogique de n'accorder à cette agence que la seule gestion des flux monétaires. Cela leur fait finalement accroire que les recettes de la fiscalité des transports urbains (taxes, redevances, contrôle des titres, agréments et autorisations) sont destinées à couvrir les dépenses de développement d'où le souhait de voir l'AGETU reléguée au rang de bureau d'étude, rattachée directement au District d'Abidjan.

Cet ostracisme provient du montant des recettes dans la composition du budget de cette agence. En 2000, année de la création de l'AGETU, cette agence a un budget prévisionnel évalué à 2 milliards dont 1,5 milliards FCFA de recettes. Or, cette somme représente le poste transport dans le budget du District (de 10 milliards en 2000). On comprend dès lors la stratégie de présenter l'AGETU comme une structure budgétivore malgré les dénégations de

³ *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites* sous la responsabilité scientifique de Sylvie BREDELOUP (IRD/UMR LPEDMarseille)

⁴ Décret n°002/02 février 2000.

son premier responsable qui chiffre ces recettes à 706 millions de FCFA soit 3% du budget⁵ de la ville. Cette guerre des chiffres obéit à la logique pour les élus locaux de faire prévaloir leur rôle d'agents du développement local au détriment d'une intruse imposée de l'extérieur. Les réserves des collectivités territoriales ne sont pas aisées à réduire dans la mesure où *le transfert des ressources au profit de l'AGETU entraînerait un manque à gagner important : 160 000 francs CFA par an par taxi compteur pour la ville d'Abidjan, 40 000 francs par an par taxi communal pour les communes d'Abidjan* (Zoro, 2002). Ce constat les incite à réclamer la priorité dans la régulation des transports urbains, à défaut la gestion exclusive de la délivrance des titres de transport. Ainsi, d'une année à l'autre, l'indépendance de l'AGETU semble loin d'être acquise (Zouhoula Bi et Zoro, 2006).

Couplée au contexte abidjanais, caractérisé par la décentralisation poussée des pouvoirs aux villes et communes, cette situation accentue l'importance des problèmes de l'AGETU. Les collectivités s'accrochent à leurs prérogatives et ressources et n'acceptent pas, pour le moment, qu'une structure transversale tente d'organiser les transports dans l'ensemble de l'agglomération, en prenant en compte toutes les parties en présence. En outre, lorsqu'il s'agit de ressources financières dont sont avares les collectivités et leurs équipes dirigeantes, l'apparition d'un regard extérieur interroge directement les modes de fonctionnement des structures et les pratiques politiques et de clientélisme (Lombard et Zouhoula Bi, 2008). C'est pourquoi, accusant l'exécutif et le législatif de vouloir une chose (la décentralisation) et son contraire (agence autonome), il invite les transporteurs à se détourner de l'AGETU au profit de ses propres services pour l'acquisition des dits-titres⁶. Au final, à moins d'obtenir la révision du statut ou la disparition de cette agence, le District instaure ainsi le bicéphalisme dans la régulation officielle, mis à profit par les syndicats de transporteurs pour s'inviter dans la régulation.

1.2. L'AGETU : une solution mal acceptée

Pour résoudre ce conflit et renforcer l'autorité de l'AGETU, le législateur, sans abroger les prérogatives des collectivités territoriales opte pour les annexes fiscales des lois de finance. En 2004, l'annexe fiscale de la loi de finance stipule qu'*il est institué auprès de l'Agence de Transports urbains (AGETU), une taxe d'inscription et une redevance d'autorisation annuelle lors de la délivrance et du contrôle des titres de transport urbain...et, dans le ressort territorial de l'AGETU, les redevances d'autorisation se substituent à la taxe sur les taxis et à la taxe sur l'exploitation d'embarcations prélevées par les communes, ainsi qu'à la taxe sur les taxis interurbains, intercommunaux ou ceux dotés d'un compteur prélevées par le district d'Abidjan*⁷. Cette annexe fiscale, en arrêtant cette clé de répartition des redevances (40% aux collectivités territoriales et 60% à l'AGETU), provoque l'ire des collectivités locales et ouvre les hostilités contre l'AGETU. Outre une bataille juridique pour montrer l'illégalité de ce procédé, ces collectivités se ménagent les transporteurs par la promesse de retirer le certificat de visite technique pour la délivrance des autorisations transports. Face aux conséquences socioéconomiques de cette belligérance ouverte, l'annexe fiscale de l'année suivante, estimant que la précédente *ne prend pas suffisamment en compte les contraintes budgétaires des communes et du district d'Abidjan*⁸, inverse la clé de répartition des redevances (60% aux collectivités territoriales et 40% à l'AGETU) et adjoint à l'agence une régie pour la gestion des redevances d'autorisation de transport afin de rassurer sur les sommes collectées.

⁵ In *Fraternité-Matin* n° 12176 des dimanche 11 et samedi 12 juin 2005

⁶ *Quotidien Nord-Sud* n° 1439 du jeudi 04 mars 2010

⁷ In *Fraternité-Matin* n° 12176 des dimanche 11 et samedi 12 juin 2005

⁸ *Idem*

Face à la permanence de ce conflit, l'idée d'un acteur neutre, capable de réduire les appréhensions, apparaît avec le trésor ivoirien, désormais chargé de percevoir les recettes transport. Le point 2 de l'alinéa B de cet article formalise cela : *le produit de la taxe de transport urbain recouvré par les services de la Direction générale des Impôts est réparti comme suit : 52% affectés au District d'Abidjan lorsque la taxe de transport urbain est recouvrée sur des activités s'étendant hors des limites d'une commune, ou affectés à la commune en ce qui concerne les activités qui s'exercent dans les limitent territoriales de celle-ci ; 38% pour le budget d'exploitation de l'AGETU ; 10% affectés à la Direction générale des Impôts et destinés à couvrir les frais de recouvrement*. L'arrivée du trésor, sensée apaisée les craintes des collectivités, est encore mal acceptée à la lecture des communiqués du District publiés dans les journaux de la place : *en application de la délibération des taxes 2010 du District d'Abidjan, il est porté à la connaissance des contribuables assujettis à la taxe de stationnement que le paiement doit se faire impérativement à la régie des taxes sis au rez-de-chaussée de l'Hôtel du District, tous les jours ouvrables de 7h30mn à 12h00 le matin et de 14h30mn à 16h00 les après-midi. Le District d'Abidjan décline toute responsabilité pour tous les paiements effectués en dehors de la régie des taxes ou par personne interposée*¹⁰.

Las de subir, l'AGETU passe à l'offensive en développant un argumentaire articulé autour des textes de loi fondant son existence. Pour cette agence, les décrets d'application de la loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 n'ayant pas été encore pris, le seul cadre d'application de cette loi est l'ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 fondant la politique nationale des transports terrestres du gouvernement. Cette ordonnance précise les orientations nationales en matière de gestion des transports urbains, notamment, l'article 31 qui détermine les conditions de création et de gestion de périmètres de transport urbains et l'article 32 qui a créé pour le cas spécifique du Grand Abidjan le périmètre des transports urbains (PTU) comprenant le District d'Abidjan, les communes qui la composent et celles de Dabou, Jacquerville et Grand-Bassam. Ainsi, elle ne peut être un bureau d'étude au regard de ses missions (organisation et régulation du marché, à travers notamment la tenue et la gestion d'une base de données complètes et fiables sur les transports urbains). D'où l'incompréhension affichée quant les collectivités territoriales avancent la question des investissements pour se braquer. Une autorité de régulation n'ayant pas vocation pour investir, la fiscalité relative à la délivrance des autorisations de transport (estimée en moyenne à 2 milliards FCFA par an dans le Grand Abidjan) devrait pouvoir financer entièrement (sans subventions de l'Etat) les missions de régulation, d'assainissement du marché, de formation et de recyclage des transporteurs et des chauffeurs qui sont des missions assignées à l'AGETU. La délivrance des autorisations de transport n'est pas une activité de production, mais c'est un outil technique de régulation du marché. Cet agrément n'est pas un produit marchand. Il permet, en outre, d'alimenter et de gérer la base de données des transports urbains.

En réalité, l'AGETU est victime du contexte ivoirien où les hésitations de l'Etat laissent le champ libre à la généralisation des contestations au risque de le neutraliser et de promouvoir des initiatives citoyennes de gestion de la chose publique.

2. La régulation syndicale : terrain d'application et enjeux pécuniaires

Les gbakas et les woro-woro, faute d'infrastructures de transport appropriées, utilisent les accotements de voiries jouxtant des équipements importants comme des aires de chargement,

⁹ JO, 49^{ème} année, n°2, numéro spécial, 16 avril 2009, article 40 de l'annexe fiscale de la loi de finances 2009

¹⁰ Quotidien Nord-Sud n°1439 du jeudi 04 mars 2010

les intégrant de facto dans leur réseau respectif. Dans un contexte où le confinement d'antan cède sous le poids de l'éclatement de la demande, cette pratique, outre de légitimer l'emprise syndicale, s'amplifie avec la multiplication des lignes de desserte.

2.1. La gare informelle : terrain d'implémentation de la régulation syndicale

Les types informels de transport public, jusque là ignorés de la planification urbaine mais réintroduits dans le jeu des dessertes urbaines, las de revendiquer l'usage des infrastructures du réseau de la SOTRA, transforment les espaces attenants aux voiries en arrêts et en gares. Dans chaque gare informelle, on dénombre sept (7) syndicats ou regroupements syndicaux comprenant des syndicats de chauffeurs (3) et des syndicats de transporteurs (4). Au syndicat de transporteur échoit le rôle de la régulation professionnelle par l'affectation des lignes aux différents véhicules. Face aux abus des premiers, des syndicats de chauffeurs ont émergés et s'assignent des tâches de protection des chauffeurs, d'ordre et de sécurisation de l'activité. Pendant plusieurs années, seuls deux syndicats portaient les revendications de la corporation sur toute l'étendue du territoire : le syndicat national des voyageurs et des transporteurs de marchandises de Côte d'Ivoire (SNVTM-CI) et le syndicat des transporteurs terrestres de Côte d'Ivoire (SNTT-CI). Le système de taxation des chargements s'effectuait alors sans accroc. Consécutivement à la prolifération, on assiste à une montée de la violence avec en ligne de mire le contrôle du « pactole » généré par les gares. Contrairement aux coutumes syndicales, l'adhésion à la corporation des transporteurs n'est pas volontaire et théoriquement, toutes les syndicats émettent des billets chaque jour. Or, *il revient au chauffeur de décider à quel syndicat il veut adhérer. S'il te dit qu'il ne veut pas de ton billet et que c'est celui d'un autre qu'il veut, il prend ! C'est comme ça*¹¹. La qualité de chauffeur confère automatiquement le statut de syndiqué. Ainsi, tous les syndicats, une fois en possession des agréments officiels, peuvent revendiquer l'adhésion de tous les professionnels. « *Personne ne les connaît mais ils se présentent comme les représentants de nos syndicats alors que nous n'avons jamais dit que nous appartenons à tel ou tel syndicat* »¹². Selon le district d'Abidjan, ce sont environ 22 000 professionnels qui sont adhérents de gré¹³.

L'arrivée d'un nouveau syndicat constitue donc un casus belli car « *les syndicats légaux sont victimes de la déperdition des recettes à cause des syndicats fictifs et des faux syndicats qui pullulent dans les gares* »¹⁴. Généralement, les nouveaux s'appuient sur des recours légaux (ordonnance du juge, détachement de policiers et de gendarmes, etc.) pour commencer leurs activités, en faisant jouer des connexions au sein des administrations publiques. L'entretien de tels soutiens est cependant éphémère tant la sécurité dans ces lieux coûte cher. Comme « *c'est souvent une opération très délicate qui se passe sous les regards menaçants des éléments des syndicats directement lésés par les nouveaux venus* »¹⁵, beaucoup de nouveaux syndicats préfèrent se constituer une petite armée de loubards. La presse se fait alors l'écho de heurts violents dans la corporation. « *Le secteur des transports est le seul domaine d'activité où la manipulation de l'argent se fait de manière trop visible. En voyant ainsi circuler cet argent, certains se disent qu'ils peuvent y gagner facilement leur pain* »¹⁶. Face aux oppositions, le nouvel arrivant *doit absolument démontrer sa capacité de nuisance...il doit faire peur*. Le clash est inévitable et « *ce sont deux à trois personnes qui meurent à chaque installation d'un*

¹¹ Idem.

¹² *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

¹³ 10 000 chauffeurs de taxis collectifs ou woro-woro et 12 000 chauffeurs de minicars ou gbaka

¹⁴ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

¹⁵ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

¹⁶ Le président du Syndicat national des chargeurs et Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SYNACTTICI), in *Fraternité Matin*, 09 juin 2005.

nouveau syndicat »¹⁷. L'issue de ces conflits marque la capacité ou l'incapacité de l'entrant à bénéficier de ces ressources et reflète une organisation sous jacente dans les gares routières. Dans ce secteur d'activité où la mise à l'écart de l'Etat est prônée, il fallait éviter de perpétuer la violence. De fait, *on s'est assis et on a discuté !* Les acteurs syndicaux aux premières lignes *des bagarres de machettes* pour le contrôle des gares *ont vu que ça ne peut pas aboutir puisque ceux qui mange gros, leurs enfants ne sont pas dedans ! Donc, on s'est assis et on a discuté. La réunion s'est tenue chez K.C, derrière l'immeuble Roche à Treichville*¹⁸. Un système de rotation est donc adopté et accorde aux deux groupes de syndicats (transporteurs et chauffeurs) un jour de prélever par semaine dans toutes les gares informelles. Les syndicats des transporteurs travaillent une fois dans la semaine. Si par exemple, ce syndicat est présent un Dimanche, ce n'est que le Samedi de la semaine suivante qui lui est accordée. Quand aux syndicats de chauffeurs, il y a trois groupes pour un temps de présence de un jour ouvrable pour trois de repos. La prolifération des syndicats accélère la vitesse de rotation au point où on a les deux groupes de syndicat par jour sur les gares informelles¹⁹. Ce système permet également à l'agent syndical d'offrir ses services à plusieurs syndicats afin de majorer ses gains. Malgré cet accord, les syndicats se lancent fréquemment dans *des bagarres sanglantes* étalées sur 2 mois. Au risque de sa vie - *on s'est déchiré avec les machettes... moi, j'ai encore des cicatrices sur mon pied* – il s'agit d'empêcher des syndicats concurrents d'exercer sur la gare. Cela provoque des troubles à l'ordre public entraînant l'intervention de la police et des autorités communales. Toute chose que les syndicats rebutent ! Afin d'éviter la survenue de telles situations, les communes prennent, en conséquence, des arrêtés déterminant les syndicats autorisés à exercer sur les périmètres communaux. Tous les syndicats jouent alors de leurs entrées et de leurs arguments (ordre, sécurité, arrêt des violences, paiement régulier des cartes de stationnement) pour se faire accrédités. Généralement, les quatre (4) majors complétés par d'autres sont les bénéficiaires des arrêtés municipaux. Même si la procédure est sensée régulière, certains arguent des contrôles intempestifs des cartes de stationnement pour établir des liens de collusion entre les syndicats élus et des responsables communaux.

2.2. Le contrôle de la fiscalité : le motif de la régulation syndicale

Pour prendre le contrôle de la gestion des transports informels, les syndicats instaurent deux taxes : le droit d'autorisation et les redevances d'exploitation. La première taxe, payable avant l'entrée dans l'activité, fait l'objet d'un consensus entre les syndicats avec un montant variable d'une commune à l'autre et fonction de la rentabilité de la ligne. La seconde taxe, perçue quotidiennement dans les gares informelles, est la raison principale de la multiplication des syndicats dans la frange informelle des transports urbains d'Abidjan. En s'érigeant en instances parallèle de régulation, ces corporations perçoivent des taxes syndicales aux points de chargements des véhicules et sur les lignes car *si le syndicat te dit que tu ne charges pas, tu ne vas pas charger ! Tu vas monter, tu vas descendre, tu ne vas pas charger. Tu es obligé de te soumettre*²⁰. Le ticket de syndicat est une taxe fixe dont le chauffeur de *gbaka* ou de *woro-woro* doit s'acquitter pour la journée. D'un montant compris entre 100 et 1000 FCFA, il est payable en une seule fois chez tous les syndicats présents dans les têtes de lignes. Quant à la taxe de chargement, son montant (entre 50 et 400 FCFA) est lié à la capacité du véhicule et au chargement de passagers dans une tête de ligne. Selon des responsables syndicaux, ce sont

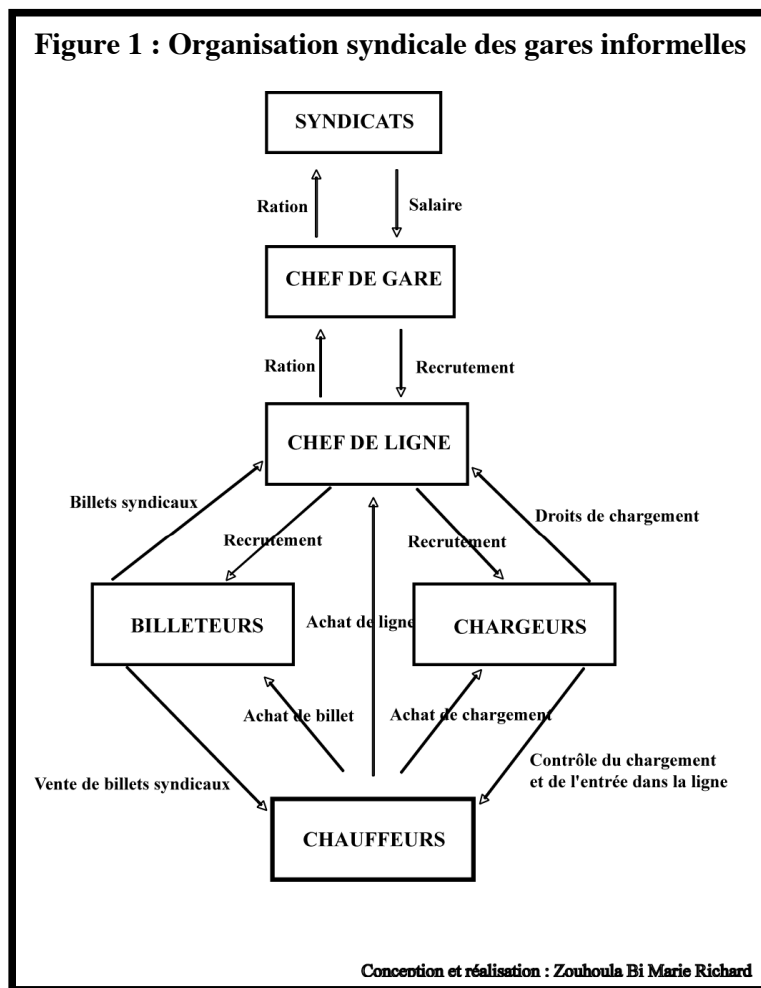
¹⁷ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

¹⁸ Entretien avec monsieur S. Ismaël, syndicaliste et chef de ligne pour le compte du SYNATT-CI.

¹⁹ Interview de Yaya, agent d'un syndicat de chauffeur opérant au point de chargement informel en face du cinéma "liberté"

²⁰ Entretien avec monsieur S. Ismaël, syndicaliste et chef de ligne pour le compte du SYNATT-CI

quotidiennement 5 millions de francs, soit 2,8 milliards de francs FCFA annuels, qui sont ainsi engrangés. Mais *c'est de l'argent qui ne va nulle part. Dès que ça tombe dans ta main, c'est pour toi*²¹. Traditionnellement, l'émission de tickets à l'effigie des syndicats a fondé la stratégie d'implantation de chaque structure. La prolifération des gares informelles bouleverse définitivement cette donne, obligeant à établir des listes de passage pour garantir les positions de rente car *si tu as bouffé l'argent de droit de ligne, c'est un honneur pour toi*²². Normalement, le syndicat vit des ressources générées par la vente des tickets à leur effigie²³. Ces fonds alimentent les caisses syndicales et assurent les charges de fonctionnement (loyer, électricité, eau, personnel de bureau etc.). Quand aux fonds générés par les taxes sur l'activité, répartis entre les *syndicats* impliqués dans la gestion des gares, ils *servent à enrichir ceux qui les perçoivent. Je verse chaque jour 60 000FCFA pour une recette qui tourne autour de 100 000FCFA* et les commissions qui se fixent quotidiennement au prorata du rendement des gares oscillent entre 5 000FCFA et 25 000FCFA par personne selon le poste occupé dans la hiérarchie syndicale.



Le chef de gare et le chef de ligne deviennent par conséquent des éléments importants. Au chef de ligne, recruté par le premier, échoit la délivrance des autorisations d'entrée sur la

²¹ Idem

²² Idem

²³ Les syndicats émettent des paquets de 50 ou 100 billets à 100FCFA l'unité revendus à 200FCFA.

ligne, de l'alignement des véhicules, de la perception des droits de chargement, de la vente des tickets syndicaux et de la sécurité des sites de chargement. Il a aussi pour rôle de vérifier toutes les pièces administratives afférentes aux véhicules pour l'exploitation des transports urbains. Dans ce contexte, il négocie directement avec les agents publics de contrôle (police, gendarmerie, mairie, AGETU etc.) la fluidité de l'activité. C'est également lui qui dirige les opérations d'appropriation des sites de chargement au détriment des *namoros*, les obligeant à le servir au risque de représailles. Moyennant le versement d'une commission au chef de gare qui *ne se négocie pas*²⁴ il assure son maintien dans le poste. *Dans le syndicat, on exécute ; on ne demande pas d'explication. Qu'il pleuve ou qu'il neige, tu dois les envoyer obligatoirement*²⁵. Les *namoros* acceptent, en définitive de travailler pour les syndicats afin de continuer à bénéficier des pourboires de chargement. Outre cette tâche, il leur est assigné la vente des billets (100FCFA) de syndicat sur lesquels une majoration (plus 100FCFA) est autorisée. Au-delà de cette fonction, ce sont de jeunes désœuvrés ou des enfants de la rue mis à contribution par des chauffeurs pour le chargement des véhicules. *Il va observer un endroit ; peut-être qu'il dort là et il constate que chaque fois, il y a du monde qui attend des véhicule : par exemple quitter « bâche Bleu » pour aller à Adjamé... donc, il se met là ; il cherche des taxis pour ces gens là : « ah, chauffeur, il y a 4 personnes qui vont dans tel coin ». Ce chauffeur, si ça l'arrange, il va les prendre et donner 50 ou 100FCFA de droit de chargement*²⁶. Quant au chef de gare, éloigné des gares pour des contraintes bureaucratiques, il devient le chef d'orchestre. *Le bureau ou le chef de gare central appelle le chef de gare lui dit : je veux que vous m'amenez 20 000FCFA/jour/ site. Après le versement de cette somme, si tu as eu 100 000FCFA, c'est pour toi et tes éléments ; si tu a s eu 5FCFA, c'est pour toi et tes éléments. Et si tu n'as pas envoyé les 20 000FCFA, tu rentres bredouille à la maison et le lendemain, tu ne travailles plus ! Tu n'es pas payé par semaine ni par mois ! Tu n'es ni un journalier au fait ! Voilà pourquoi les gars exercent la violence sur les chauffeurs afin que ces derniers payent les droits de chargement car celui-ci paye mais il n'est pas content parce que c'est lui-même qui charge sa voiture. Donc, le gars est obligé de pratiquer la violence pour pouvoir faire rentrer les 20 000FCFA dans un premier temps et lutter ensuite pour gagner un peu*²⁷ c'est à dire pouvoir gagner 7 000FCFA à 8 000FCFA/jour.

3. Les conséquences de la régulation syndicale : l'apparition des désordres spatiaux

Les transports informels, interdits puis tolérés, ne profitent pas du réseau de transport public or ils participent à l'étalement d'Abidjan par la connexion des nouveaux territoires au reste de la ville. Ce processus, résultat de la saturation des centres mais aussi du déterminisme encore prégnant des localisations économiques, dynamise la mobilité au départ de des communes périphériques (Abobo, Cocody, Port-Bouët et Yopougon) même si des pôles d'attraction y sont en consolidation.

3.1. Les réseaux de transport des types informels de transport public : copie anarchique du réseau de la Société Abidjanaise des Transports (SOTRA) : cas de quatre communes périphériques (Abobo, Cocody, Port-Bouët et Yopougon)

Les types informels de transport public, bien que combattus, n'ont de cesse d'élaborer des stratégies pour se maintenir dans le jeu des transports urbains. L'une de ces stratégies est d'utiliser la configuration de la voirie, du reste très centralisée, pour contourner les décisions

²⁴ Entretien avec monsieur S. Ismaël, syndicaliste et chef de ligne pour le compte du SYNATT-CI.

²⁵ Entretien avec monsieur S. Ismaël, syndicaliste et chef de ligne pour le compte du SYNATT-CI.

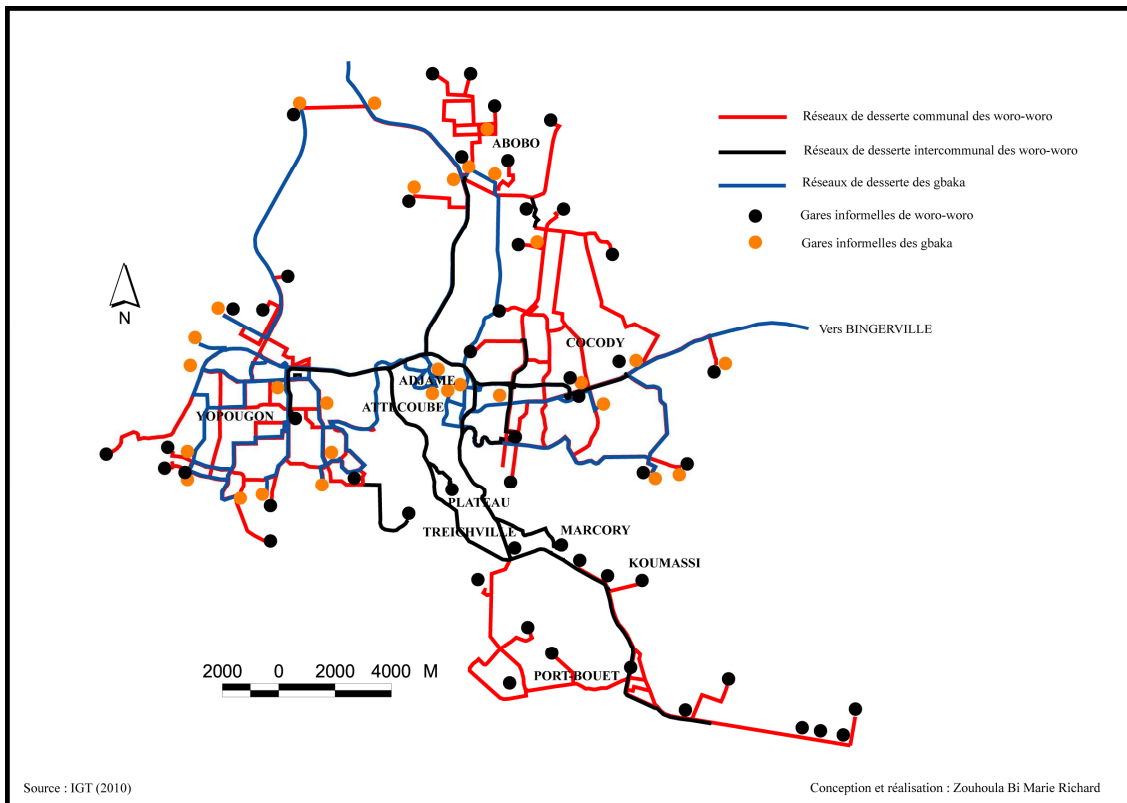
²⁶ Idem.

²⁷ Idem.

d'éviction et développer des réseaux de transport (Balanche, 2003). Deux handicaps majeurs du réseau radial de transport de la SOTRA favorisent cela. Ce sont l'absence de dessertes sur les voiries secondaires et des offres officielles de transport en deçà des prévisions. En effet, le réseau routier des communes périphériques reste encore influencé par les localisations économiques au sud d'Abidjan. Ce déterminisme routier, élaboré dans un contexte de monofonctionnalité des espaces, ne convient plus à la présente période où les communes sont devenues plurifonctionnelles. L'absence de liaisons transversales favorise, finalement, l'essor de points nodaux (Adjamé et Treichville) dont l'impact sur la mobilité et l'accessibilité urbaine est indéniable. Par exemple, il n'y a pas de pont entre Cocody et Marcory, Port-Bouët et Yopougon, entre Treichville et Yopougon etc. Hormis les dessertes par voie lagunaire, l'isthme du Plateau (avec ses deux ponts) est le seul point de passage entre le Nord et le Sud de la Ville. Cela apparaît comme une conséquence du poids du port dans la finalité du réseau routier, mais aussi parce que le passage de l'économie de traite à l'économie de transformation se réalise à pas lents. En effet, dans ces communes, il y a, en général, un ou deux axes structurants, traversant l'espace de part en part et autour desquels s'organisent des voiries secondaires, souvent raccordées de façon anarchique aux voiries centrales. Même si la logique est dans l'ensemble pareille, les constats diffèrent d'une commune à l'autre.

A Abobo, il y a un seul grand axe central : la voie express jusqu'aux portes d'Anyama. Cette route supporte l'essentiel du trafic et localise dans le voisinage immédiat les principaux équipements. La route du « Zoo », en réfection, est une voie étroite longeant principalement les habitations. Ces deux voies, disposées en parallèle et de sens Nord-Sud, relient cette commune à Adjamé. Ce sont aussi des routes empruntées par les gbaka (Abobo par le Zoo et Abobo par l'autoroute). A l'ouest, par Ndotré, on a la route d'Agboville qui ceinture la forêt du Banco, longe la MACA, pénètre dans la zone industrielle de Yopougon avant de se connecter à la voie express de Yopougon. Cette route, desservie par des gbaka (Yopougon Zone), est la seule véritable transversale reliant Abobo à une autre commune. Hormis ces pénétrantes, l'essentiel du réseau de voiries secondaires se concentre dans la partie centrale, bénéficiaire d'une planification publique. La majorité des routes secondaires est non revêtue et se localise dans les nombreux lotissements privés, desservis par les woro-woro. Ces woro-woro se chargent alors de drainer les usagers vers les drains centraux d'où les gbaka les convoient vers Adjamé. En matière de voiries, Cocody et Yopougon sont les plus innervées avec des différences minimales mais importantes.

Figure 2 : Réseau de transport des types informels de transport public dans les communes périphériques



Cité dortoir, Yopougon bénéficie d'une planification urbaine osée. Quatre pénétrantes (boulevards AD et FHB, route de Dabou et route d'Attécoubé) connectent les routes de cette commune à Adjamé par la voie express de Yopougon. En plus des autobus de la SOTRA desservant toutes ces voies, il y a également des gbaka. Ces tracés initiaux sont rejoints par plusieurs tracés transversaux et secondaires allant jusque dans les limites territoriales de cette commune. A ce niveau, l'insuffisance du parc de la SOTRA favorise les types informels. La zone industrielle, située au Nord et jouxtant la route d'Agboville, possède également des lignes communes de gbaka et de woro-woro. Dans l'ensemble, en plus des drains externes, orientés quasi exclusivement vers Adjamé, des drains internes se densifient et renforcent les types informels. Quartier résidentiel et socioéducatif, Cocody a trois axes pénétrants se coupant à angle droit et en diagonale. Ce sont le boulevard Mitterrand, perpendiculaire au boulevard des Martyrs et la diagonale des II Plateaux – Vallon. Ces routes sont reliées à plusieurs transversales et prolongées par des voiries secondaires jusque dans les quartiers. Dans cette commune où le service des gbaka se concentre majoritairement sur le boulevard Mitterrand, les woro-woro se sont fortement déployés pour dessertes transversales et secondaires où les autobus de la SOTRA sont irréguliers. La commune de Port-Bouët localise une partie du complexe industrialo-portuaire, l'autre partie étant à Treichville. Pour ce faire, deux grands axes routiers sont construits : la route du port continuant jusqu'à Treichville et la route de Grand-Bassam. Dans cette commune, bénéficiaire de la politique de rééquilibrage de l'armature urbaine, les woro-woro sont le seul type de transport informel autorisé. Empruntant les itinéraires de la SOTRA, ils desservent principalement le complexe industrialo-portuaire. En réalité, à Port-Bouët, la configuration de l'espace est que les liaisons interquartiers par woro-woro sont rares. Depuis l'expansion des occupations spontanées sur les terrains situés

après l'aéroport, les choses changent. Ces quartiers, très éloignés de l'axe structurant (Abidjan-Bassam), exigent des transports, malheureusement insatisfaits à cause du statut de ces quartiers et de l'état de la voirie. Des woro-woro, échappant au contrôle de la municipalité, sont alors apparus et se sont créés des lignes sur les voiries secondaires.

Les communes périphériques possèdent un parc très diversifié d'unités économiques, résultat de la politique de rééquilibrage de l'armature urbaine menée dès le début de la décennie 70. Deux décennies plus tard, les types informels sont devenus des transports incontournables pour y accéder, surtout depuis la baisse spectaculaire du parc roulant de la SOTRA, car la fréquence d'autobus sur ces lignes s'était affaiblie considérablement. En se posant comme le support de la mobilité ouvrière dans ces communes, ces transports deviennent ainsi des composantes indispensables du système de transport abidjanais. Mais l'absence d'entreprises légalement constituées suscite encore la méfiance des pouvoirs publics. Pour ces derniers, l'atomisation caractérisant ce secteur d'activité est un frein à la conception d'un réseau de transport similaire à celui de la SOTRA. Cette absence devient un véritable handicap dès l'apparition d'évènements²⁸ susceptibles d'engendrer des négociations entre les pouvoirs publics et les représentants de ces transports. A défaut d'un interlocuteur, plusieurs porte-parole émergent, posant des revendications taxées de politique, rendant les négociations difficiles et s'accusant mutuellement de trahison²⁹. Cette situation est l'aboutissement de l'échec de la politique d'éviction, achevant ainsi de fragmenter ces transports où plusieurs petits propriétaires aux intérêts contradictoires se cooptent dans des structures syndicales pour se protéger de l'Etat. Le réseau de transport des types informels est également orienté vers les structures socio-sanitaires et les marchés urbains, généralement connectés au réseau de circulation par des routes étroites, sinueuses ou en mauvais état. Ces routes, impraticables aux autobus de la SOTRA, offrent l'opportunité à ces transports de se maintenir dans le paysage urbain et d'accroître son influence sur la mobilité urbaine. En effet, la politique gouvernementale d'équipements collectifs de proximité oblige les populations à adapter leur mode de déplacements. Au plan sanitaire, les centres hospitaliers universitaires concentrant, naguère, la majorité des déplacements de soins sont suppléés dans chaque commune par des hôpitaux régionaux et généraux, et dans chaque grand secteur de la commune de dispensaires et maternités. Cette hiérarchisation participerait également à la hiérarchisation des déplacements mais les types informels s'assurent de la satisfaction de ces différentes étapes. Hormis une réelle minorité sollicitant les services de ces transports, le groupe éducatif, bénéficiaires de subvention, a des rapports résiduels avec les types informels.

3.2. Les types informels de transport public : de puissants facteurs de désordres spatiaux

L'expansion des types informels de transport public est concomitante avec celle des activités commerciales informelles. Dans le contexte ivoirien où les crises de croissance perdurent, beaucoup de licenciés des secteurs formels, de chômeurs et de sans emplois trouvent dans le transport un moyen de réalisation de projet urbain. Devenus acteurs professionnels dans ce pan du système de transport abidjanais où aucun réseau de ne leur ait attribué, ils occupent des espaces publics et les transforment en gares, éléments de leur réseau de transport. Inféodés à des organisations syndicales et s'attirant les faveurs des populations riveraines par une stratégie de redistribution (récupération hebdomadaire de taxes par les riverains), ils imposent ces lieux à la collectivité en suscitant l'installation de commerces et autres activités liées aux transports dans le voisinage (vulcanisateur, mécanicien etc.). La croissance des flux passagers

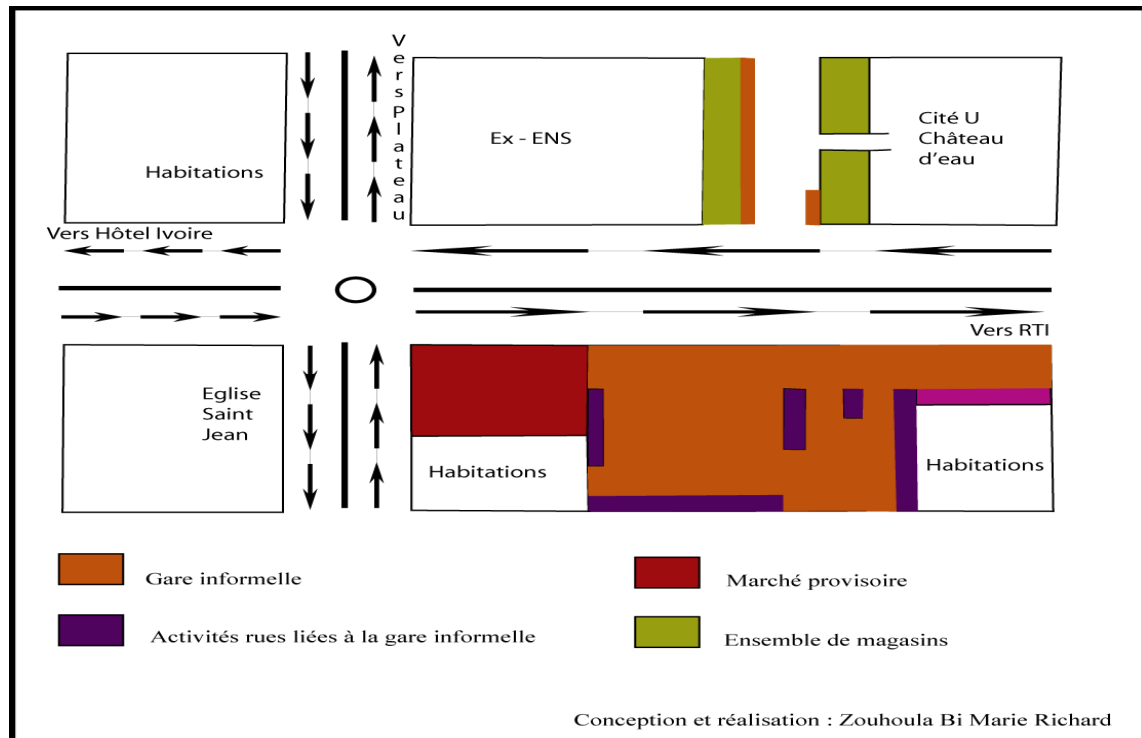
²⁸ Grève des transporteurs du 12 au 16 avril 2010

²⁹ In *Le Patriote* n°3149 du samedi et dimanche 18 avril 2010

aidant, ces espaces deviennent rapidement des places marchandes, imbriquant sans césure les fonctions transports et commerces, devenant, selon l'expression de Steck (2007) *des lieux d'urbanité*³⁰. Ces lieux, apparemment ouverts, deviennent en réalité des espaces publics privatisés de la ville.

Ces espaces publics (routes, rues accotements de voirie etc.), transformés en gares informelles, suscitent l'implantation de plusieurs commerces (voire figure n°2). Ces localisations sont la conséquence de l'accroissement des flux de passagers dans ces gares.

Figure 3 : Gare informelle de Cocody "Saint Jean", espace d'interpénétration des fonctions transports et commerces



Le premier élément permettant de comprendre l'accroissement des activités dans une gare informelle est l'apparition des vendeurs ambulants (eau, orange etc.) et des tabliers (cigarettes, journaux etc.). La nature des articles proposés traduit une stratégie de rapprochement de la clientèle, perçue ici comme des acheteurs potentiels aux besoins fugaces à anticiper et à capter. La corrélation entre le commerce et le transport est alors évidente. Concomitamment à la croissance des flux passagers, ces commerces se diversifient, se densifient et participent à la structuration du périmètre de ces gares, généralement implantées à des carrefours importants ou le long de routes très fréquentées. Cela crée alors deux types de structure : une gare-rue, étalée le long de la rue et une gare-accotement de voirie.

Dans le premier type de gare, les commerces sont installés sur le trottoir, le long des véhicules en stationnement. L'arrivée de ces commerçants, spontanée, est avalisée par le paiement de tickets comme ceux émis sur les marchés. Prétextant la captation des clients, assimilés ici aux passagers de ces transports, le trottoir se trouve, finalement, être le lieu d'une compétition d'où les piétons sont poussés sur la chaussée. Deux types d'encombrement apparaissent :

³⁰ Steck J.-F., *La rue africaine, territoire de l'informel ?*, Flux 2006-2007/4-1, N° 66/67, p. 73-86.

l'encombrement des trottoirs, désormais transformés en marchés et l'encombrement des chaussées, convoitées par les piétons et les voitures. Ce type de places marchandes se rencontre à Cocody (lignes Angré, Attoban, Blokosso etc.), à Port-Bouët (Centre Pilote) et à Yopougon (Siporex). Les responsables municipaux tolèrent ces installations pour la double raison d'accroître les recettes communales et de favoriser le paiement régulier de la carte de stationnement. Au niveau du second type, la gare possédant généralement une profondeur, les commerces s'installent sur le pourtour, affectant la partie central au stationnement des véhicules. Dans ces espaces où des toilettes, payantes, déterminent la précarité de l'aménagement, les ambulants et les tabliers sont rejoints dans un premier temps par des maquis, des vulcanisateurs, des mécaniciens (etc.) à structures précaires. Dans un second temps, des commerces à structure rigide s'implantent soit avec l'accord de la municipalité (ensemble de magasins à Cocody Saint Jean), soit avec l'intervention des syndicats, autoproclamés gestionnaires de ces lieux (Grand carrefour maire à Abobo et Yopougon Lavage). Moyennant des loyers, ces commerces enregistrent une forte croissance, devenant par ailleurs de véritables centres commerciaux où tout se vend. Disposées en contrebas de la route principale, ces places marchandes profitent de l'encombrement provoqué par les manœuvres de dégagement des véhicules pour développer une emprise sur les usagers et la circulation routière.

L'espace public est un lieu ouvert où les droits d'usage de tout le monde sont garantis par la puissance publique. Dès la création de la gare et l'implémentation de la gestion syndicale, ces droits se trouvent restreints voire confisqués. Les organisations syndicales, se vantant d'ententes communales, élaborent une régulation basée sur le paiement de plusieurs droits (exploitation et entretien) et opèrent des installations payantes. Le faisant, ils confèrent à ces lieux un intérêt financier important, suscitant ainsi des convoitises. Dans le contexte ivoirien où la régulation publique est en conflit avec elle-même, la gare informelle, endroit d'application de la régulation syndicale, explique la présence de plusieurs syndicats dans le milieu des transports ivoiriens (on en recenserait plus de 300) et de l'intérêt des gares informelles. Ce sont des lieux d'enjeu pécuniaires énormes car elles sont considérées comme des espaces de taxation. En effet, *si le syndicat te dit que tu ne charges pas, tu ne vas pas charger ! Tu vas monter, tu vas descendre, tu ne vas pas charger. Tu es obligé de te soumettre*³¹. Excepté le droit de ligne payable au bureau des syndicats, les autres taxes sont payées dans les gares. Elles comprennent la taxe de chargement et la contribution d'entretien au cas où la gare possède des latrines. Payable en une seule fois, *c'est de l'argent qui ne va nulle part. Dès que ça tombe dans ta main, c'est pour toi*³². Traditionnellement, l'émission de tickets à l'effigie des syndicats en a fondé la création et la stratégie d'implantation. La prolifération des gares informelles bouleverse définitivement cette donne, obligeant les majors à établir des listes de passage pour garantir la rente des individus car *si tu as bouffé l'argent de droit de ligne, c'est un honneur pour toi*³³.

La liberté conférée par la procédure d'accréditation des syndicats rencontre une vive opposition dans ces lieux. Contrairement aux coutumes syndicales, l'adhésion à la corporation des transporteurs n'est pas volontaire. La qualité de chauffeur confère automatiquement le statut de syndiqué. Ainsi, tous les syndicats, une fois en possession des agréments officiels, peuvent revendiquer l'adhésion de tous les professionnels. « *Personne ne les connaît mais ils se présentent comme les représentants de nos syndicats alors que nous n'avons jamais dit que*

³¹ Entretien avec monsieur S. Ismaël, syndicaliste et chef de ligne pour le compte du SYNATT-CI

³² Idem

³³ Idem

nous appartenons à tel ou tel syndicat »³⁴. Selon le district d'Abidjan, ce sont environ 22 000 professionnels qui sont adhérents de gré³⁵. L'arrivée d'un nouveau syndicat constitue donc un casus belli car « *les syndicats légaux sont victimes de la déperdition des recettes à cause des syndicats fictifs et des faux syndicats qui pullulent dans les gares* »³⁶. Généralement, les nouveaux s'appuient sur des recours légaux (ordonnance du juge, détachement de policiers et de gendarmes, etc.) pour commencer leurs activités, en faisant jouer des connexions au sein des administrations publiques. L'entretien de tels soutiens est cependant éphémère tant la sécurité dans ces lieux coûte cher. Comme « *c'est souvent une opération très délicate qui se passe sous les regards menaçants des éléments des syndicats directement lésés par les nouveaux venus* »³⁷, beaucoup de nouveaux syndicats préfèrent se constituer une petite armée de loubards. La presse se fait alors l'écho de heurts violents dans la corporation. « *Le secteur des transports est le seul domaine d'activité où la manipulation de l'argent se fait de manière trop visible. En voyant ainsi circuler cet argent, certains se disent qu'ils peuvent y gagner facilement leur pain* »³⁸. Face aux oppositions, le nouvel arrivant *doit absolument démontrer sa capacité de nuisance...il doit faire peur*. Le clash est inévitable et « *ce sont deux à trois personnes qui meurent à chaque installation d'un nouveau syndicat* »³⁹. L'issue de ces conflits marque la capacité ou l'incapacité de l'entrant à bénéficier de ces ressources et reflète une organisation sous jacente dans les gares routières.

Conclusion et Recommandations

Finalement, les gbaka et les woro-woro profitent des conflits dans la régulation officielle pour s'imposer comme des offres de transport incontournables à Abidjan. Dans un contexte où l'Etat est empêtré dans de nombreuses crises, les corporations syndicales légitiment leur emprise sur ces transports par le contrôle des entrées dans l'activité à partir de plusieurs gares routières informelles. Ce contrôle, apparenté à une régulation du fait de la caporalisation des acteurs professionnels et de l'auto-neutralisation de la régulation officielle, est en réalité une implémentation à grande échelle de pratiques prédatrices, consistant uniquement à ponctionner sans réinvestir. Conséquemment, une situation de désordres urbains s'installe autour de ces gares où règne la loi du talion. L'AGETU, réponse étatique à cette situation de confusion mais victime de l'ostracisme des élus locaux, peine toujours à asseoir son autorité. Face aux intérêts et aux enjeux en présence, nos recommandations sont les suivantes :

- Le gouvernement ivoirien réaffirme son soutien à l'AGETU et promulgue une ordonnance ou une loi modificative abrogeant certaines dispositions législatives des prérogatives transports des collectivités locales ;
- Le cadre réglementaire du transport urbain de passagers est harmonisé et des infrastructures adaptées aux dessertes des minibus et des taxis-ville sont réalisées ;
- Une brigade des transports urbains contrôle l'interdiction des prélèvements des droits d'exploitation syndicaux.

³⁴ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

³⁵ 10 000 chauffeurs de taxis collectifs ou woro-woro et 12 000 chauffeurs de minicars ou gbaka

³⁶ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

³⁷ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

³⁸ Le président du Syndicat national des chargeurs et Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SYNACTTCI), in *Fraternité Matin*, 09 juin 2005.

³⁹ *Fraternité Matin*, 10 juin 2005

BIBLIOGRAPGIE

AGETU, 2006, *Taxis compteurs, woro-woro, gbaka : le point de l'état technique des véhicules*, quotidien *le Front*, n° 1198 du 2 mai 2006, Abidjan, p. 9

AKA (K.A), 2007, *Les taxis communaux ou woro-woro à Abidjan-Cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement*, Abidjan, Université de Cocody, 22 pages

ALOKO (N.J), 1999. *Les taxis communaux ou woro-woro et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé (Abidjan, côte d'Ivoire)*, *Géo-Eco-Trop*, n° 23, pp 143-159

STECK (J-F), 2007, *La rue africaine, territoire de l'informel ?*, *Flux* 2006-2007/4-1, n° 66/67, p. 73-86.

COURET (D), 1997, « Territoires urbains et espace public à Abidjan: quand gestion urbaine et revendications citoyennes composent... » in B. Contamin et H. Memel-Fotê (éds), *Le modèle ivoirien en question: crise, ajustements, recomposition*. Paris: Karthala, pp. 429-458.

BALANCHE (F), 2003, *Transports et espace syrien*, in *Ann. Géo.*, no 630, 2003, pages 146-166, © Armand Colin

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

POYAU (A), ZOUHOULA BI (M.R), 2008, « La mainmise des coopératives gouro sur le marché de gros d'Abidjan », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 101-109

ZORO (B.N), 2002, *Transports urbains et coordination institutionnelle – Premiers enseignements*, Washington, Banque Mondiale, p. 35-46 [document de travail SSATP n°69]

ZOUHOULA BI (M.R), 2003, *Dynamiques urbaines et besoins de transport collectif dans le district d'Abidjan*, IGT, Université de Cocody d'Abidjan, 33 p., mémoire de DEA

ZOUHOULA BI (M.R) et ZORO (F.O), 2006, *Les gares routières d'Abidjan, des sites au cœur des stratégies de mainmise des acteurs para-institutionnels (les syndicats) sur les transports publics de type non structuré*, Séminaire SITRASS 8, 13-15 novembre 2006, Ouagadougou, Burkina Faso

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

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

REFERENCES DE L'AUTEUR

Expériences

- 13-15 novembre 2006 à Ouagadougou (Burkina Faso), communicateur à la conférence du SITRASS 8 sur le thème : *Evolutions Institutionnelles et Gouvernance dans le système des transports en Afrique Subsaharienne* ;
- 2001-2004 : Institut de Recherche pour le Développement (IRD, ex-ORSTOM) Chargé d'enquêtes auprès de madame Sylvie Bredeloup (chercheur à l'IRD) et membre du projet de recherche PRUD "Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites" dirigée par madame Sylvie Bredeloup ;
- 22-29 janvier 2003 à Dakar (Sénégal) : Participation au séminaire à mi-parcours de l'exécution du projet PRUD ;

Formation

- Depuis 2009, inscrit en doctorat unique de géographie sur le sujet : *Dynamiques Urbaines et Besoins de Transport à Abidjan*
- 2004 : Diplôme d'Etude Approfondie (DEA) de Géographie Urbaine à l'Université de Cocody (Abidjan), Institut de Géographie Tropicale (I.G.T), Côte d'Ivoire
- 1995 : Maîtrise de Géographie Urbaine à l'Université de Cocody (Abidjan), Institut de Géographie Tropicale (I.G.T), Côte d'Ivoire.
- 1994 : Licence de Géographie à l'Université de Cocody (Abidjan), Institut de Géographie Tropicale (I.G.T), Côte d'Ivoire.

Publications

- Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains, Sylvie Bredeloup, Brigitte Bertoncello, Jérôme Lombard (Eds), ISTED, L'harmattan, Paris (France), septembre 2008
- *Les gares routières d'Abidjan, des sites au cœur des stratégies de mainmise des acteurs para-institutionnels (les syndicats) sur les transports publics de types non structuré* de Marie Richard Zouhoula Bi et madame Zoro Fofana Ouahilagnon
- *La gare interurbaine au cœur des conflits entre la mairie d'Adjamé et la ville d'Abidjan* de Marie Richard Zouhoula Bi
- *La main mise des coopératives Gouro sur le marché de gros à Abidjan* d'Aurélié Poyau et de Marie Richard Zouhoula Bi
- *La montée des acteurs du transport privé à Abidjan et Dakar* de Jérôme et de Marie Richard Zouhoula Bi
- *Le rôle du CETUD à Dakar, de l'AGETU à Abidjan, de la Transport Authority à Durban dans la régulation des transports de voyage* de Jérôme Lombard et de Marie Richard Zouhoula Bi
- *Dynamiques Urbaines et Besoins de Transport collectif dans le District d'Abidjan*, Mémoire de D.E.A, Université de Cocody, Institut de géographie Tropicale (IGT), 2004, 31 pages, Bibliothèque de l'I.G.T
- *Gestion et Aménagement des Grands marchés d'Abidjan : cas des grands marchés de Marcory, de Treichville (Belleville) et de Yopougon (SICOGI)*, Mémoire de Maîtrise, Université de Cocody, Institut de géographie Tropicale (IGT), 1999, 76 pages, Bibliothèque de l'I.G.T.