

# Taxis "WORO-WORO" à ABIDJAN et résonance communale à KOUMASSI

**Jérôme ALOKO-N'GUESSAN**

*Maître de Recherches*

**RESUME :** Les transports mettent en relation les diverses composantes de l'espace d'un milieu de vie donné. Ils ont souvent guidé et accompagné le développement spatial des villes. Le cas de la commune de Koumassi est mis en lumière pour souligner les difficultés qu'une ville comme Abidjan rencontre dans la prise en charge intégrale des besoins de mobilité de sa population. A partir d'enquêtes de terrain, cet article met en perspective le rôle des moyens de transport collectif dans le fonctionnement de la ville d'Abidjan en général et de Koumassi en particulier. Cette mise en relation du couple ville-transport tire sa curiosité des clichés et préjugés qui accompagnent le développement spatio-démographique de Koumassi et leurs incidences pernicieuses sur l'implication des transports collectifs formels (SOTRA, taxis horométriques), censés assurer, grâce au monopole qu'ils détiennent, les besoins de déplacements de l'ensemble des Abidjanais.

**Mots-clés :** Commune de Koumassi ; transports en commun ; taxis woro-woro ; quartiers précaires ; rénovation urbaine.

**ABSTRACT :** Transport brings into relationship the various components of the space of a given environment. It has often guided and accompanied the space development of towns. The case of Koumassi has been chosen to highlight the problems that Abidjan meets while taking charge of the mobility needs of its population. Based on field studies, this article estimates the part played by the means of public transport in the functioning of Abidjan as a whole and Koumassi in particular. This relationship between city and transport draws its peculiarity from the "clichés" and prejudices related to Koumassi spatio-demographic development, and their ill consequences on the formal public transport (SOTRA, horometric taxis), which results in a kind of isolation.

**Key-words:** local government; Koumassi; public transport; slums; slums renovation actions.

## **1. Introduction**

A Abidjan, deux moyens de transport collectifs étaient autorisés sur l'espace urbain: les taxis horométriques d'une capacité de 4 voyageurs et les autobus de la SOTRA,<sup>1</sup> bénéficiant du monopole. Avec l'échec des transports conventionnels se développent les moyens de transport de type artisanal.

Les « gbaka »<sup>2</sup>, les « woro-woro »<sup>3</sup> (Aloko, 1999) se développent sur cette toile de fonds. Les

transports artisanaux sont une constante dans l'environnement des transports urbains en Afrique : les « durini »<sup>4</sup>, au Mali, (Kanté, Kéïta, Djenapo, 1993), les "fula-fula"<sup>5</sup>, "les kimalu-malu"<sup>6</sup>, les "taxis-bus"<sup>7</sup> au Zaïre (Tshimanga, 1986) les "cars rapides"<sup>8</sup>

---

<sup>3</sup> Véhicules usagers de transport public de voyageurs de 4 à 5 places assises

<sup>4</sup> Véhicules de marque Peugeot Pick-up adapté au transport de voyageurs

<sup>5</sup> Les « fula-fula » sont constitués d'une caisse en tôle adapté sur un châssis de camion, avec une capacité normale de 60 passagers, 80 pour certains modèles et 120 passagers pour les châssis longs ;

<sup>6</sup> Les « kimalu-malu » sont des pick-up » bâchés, transportant une vingtaine de passagers en charge normale ;

<sup>7</sup> Les taxis-bus sont des camionnettes dont la capacité de charge est comprise entre 25 et 30 passagers.

<sup>1</sup> SOTRA : Société de Transports Urbains Abidjanais

<sup>2</sup> Véhicules usagers de transport public de voyageurs d'une capacité de charge de 15 à 20 voyageurs ;

au Sénégal (Teurnier, Mandon-Adolehoume,1994) en sont une bonne illustration. La présente étude s'intéresse au développement des "woro-woro" à Abidjan, en général, ainsi que sa résonance particulière dans la commune de Koumassi.

## I. LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS ARTISANAUX A ABIDJAN

### A. Les facteurs responsables du développement des transports urbains artisanaux

#### 1. Les facteurs socio-spatiaux

De 1965 à 1989, la superficie de la ville d'Abidjan a été multipliée par 4, passant de 3685 ha à 15970 ha, ce qui s'est traduit physiquement par l'extension des superficies (tableau1), un allongement des distances, et socialement par un accroissement de la demande de déplacement des citoyens, même à population constante. Il se trouve que cette extension spatiale est le fait d'un accroissement conséquent de la population de la ville d'Abidjan. En effet, la population de la ville d'Abidjan comptait 949000 habitants en 1975; en 1998, celle-ci atteint 2725000 habitants.

Ainsi, en 23 ans (1975-1998), la ville d'Abidjan comptabilise pas moins de 2630100 habitants en plus. Cet accroissement important, combiné avec l'extension spatiale de la ville représentent un formidable facteur d'accroissement de la demande de transport collectif, car elle est constituée pour l'essentiel de travailleurs peu qualifiés et peu solvables.

#### 2. La réduction de l'offre de transport collectif conventionnel

Tableau 1: Evolution du parc du matériel roulant de la SOTRA

| Parc du matériel roulant par année | 91   | 92-93 | 93-94 | 94-95 | 95-96 | 96-97 | 97-98 |
|------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Parc total                         | 1095 | 1055  | 1125  | 1150  | 899   | 911   | 905   |
| Parc en ligne                      | 760  | 570   | 464   | 589   | 684   | 681   | 662   |

Source : SOTRA, Direction des Etudes, 1998

Avec la réduction de son parc (tableau 1), et les nombreux dysfonctionnements qui en résultent, la part de marché de la SOTRA est passée de 47% en 1988 à 27% en 1998. En 1995, le trafic de la SOTRA était de 233 millions de voyageurs (SOTRA,1998).

Le ratio nombre d'habitants pour un autobus est passé de 1 autobus pour 1600 habitants en 1998 à 1 autobus pour 4300 habitants en 2001 (Bnetd,2001.)

Entre 1980 et 1985, le parc des taxis horométriques est passé de 4987 véhicules à 7100 véhicules, soit une croissance de 42%. Suite à la crise économique, le parc de taxis a décliné. La reprise observée à partir de 1996 sous l'effet de la vente des véhicules d'occasion a fait passer le parc des taxis de 6300 véhicules à 8100 véhicules en 1998, soit une hausse de 28%. En 1999, on observe un retournement de tendance concrétisé par une baisse de 33%, suite à la vive concurrence des woro-woro (Bnetd,2001).

### 3. Le faible niveau de motorisation des ménages

Tableau 2 : Proportion des ménages possédant une voiture par commune

|               | Oui   |      | Non   |      | Total  |        |
|---------------|-------|------|-------|------|--------|--------|
|               | Nbre  | %    | Nbre  | %    | Nbre   | %      |
| Abobo         | 6703  | 5,2  | 12276 | 9,48 | 129465 | 10,0   |
| Adjamé        | 3670  | 8,8  | 38132 | 9,12 | 41802  | 10,0   |
| Attécoubé     | -     | -    | 55579 | 1,00 | 55799  | 10,6,0 |
| Cocody        | 10146 | 25,3 | 29893 | 7,47 | 40039  | 10,0   |
| Koumassi      | 1961  | 2,8  | 67471 | 9,72 | 69433  | 10,0   |
| Marcory       | 5283  | 11,3 | 41287 | 8,87 | 46571  | 10,0   |
| Plateau       | -     | -    | -     | -    | -      | -      |
| Port-Bouët    | 1492  | 2,6  | 55264 | 9,74 | 56757  | 10,0   |
| Treichville   | 5788  | 13,3 | 37625 | 8,67 | 43414  | 10,0   |
| Yopougon      | 12460 | 10,0 | 11206 | 9,00 | 124523 | 10,0   |
| Total Abidjan | 47506 | 7,8  | 56030 | 9,22 | 607807 | 10,0   |

### B/ La place des taxis «woro-woro» à Abidjan

#### 1. L'évolution du parc de véhicules "woro-woro"

Tableau 3 : Evolution du parc des taxis «woro-woro»

<sup>8</sup> Les « cars rapides » sont des camionnettes Renault d'une capacité de charge normale de 22 places ;assises

| Commune         | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|-----------------|------|------|------|------|
| Abobo           | 689  | 591  | 541  | 1597 |
| Adjamé          | -    | 105  | 179  | 460  |
| Attécoubé       | -    | 85   | 240  | 309  |
| Cocody          | -    | 600  | 680  | 660  |
| Koumassi        | 557  | 438  | 584  | 2104 |
| Marcory         | 210  | 162  | 270  | 337  |
| Port-Bouët      |      | 212  | 303  | 579  |
| Yopougon        | 660  | 885  | 1398 | 1634 |
| Ville d'Abidjan | 2380 | 3078 | 4195 | 7820 |

Source : Mairie d'Abidjan, sous-direction des transports urbain, (2000)

L'évolution du parc de woro-woro est marqué par deux étapes importantes :

- la première étape concernant la période 1992-1995 est caractérisée par une croissance lente et régulière du parc dont le niveau est passé de 1555 véhicules en 1992 à 2400 véhicules en 1995, soit une hausse de 54% ;

- la seconde étape, qui débute en 1996 enregistre une forte croissance du parc sous l'effet conjugué de la loi n° 95/609 d'août 1995 donnant compétence aux communes pour l'organisation des transports intra-communales, et de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion. En effet, à la faveur de cet environnement incitateur, toutes les communes entreprennent une politique de transport communal qui, en trois ans, multiplie le parc par 2,5, soit de 3100 véhicules en 1996 à 7800 véhicules en 1998 pour atteindre 10000 en 2000 avec un âge moyen de 14 ans. Sur la période 1992-2000, le parc de woro-woro a été multiplié par 6,6 en passant de 1500 à 10000 véhicules.

- Alors qu'en 1995, la ville d'Abidjan comptait 2380 véhicules «woro-woro», les communes d'Adjamé, d'Attécoubé et de Cocody n'en n'étaient pas pourvues ; cependant, en 1998, trois communes ( Yopougon (1634 véhicules), Abobo (1597 véhicules) et Cocody (660 véhicules) renforcent leur position et indiquent ce faisant le lien existant entre l'extension spatio-démographique et l'implantation des woro-woro à l'intérieur des communes de la ville d'Abidjan. Koumassi connaît un développement conséquent de son parc (2104 véhicules) lié en partie à des contingences particulières dans cette commune.

## 2. Le trafic généré

Les «woro-woro» sont devenus un moyen de transports collectifs incontournables dans la ville d'Abidjan. Ils ont réussi à accroître leur part de marché qui été multipliée par 3 au cours de la

période 1988-2000 durant laquelle, elle est passée de 6% à 17%. En 1998, le trafic des woro-woro à Abidjan a été estimé à 98 millions de voyageurs sur l'ensemble des lignes intra et intercommunales (Bnetd,1999).

Koumassi apparaît comme un cas un peu à part dans ce schéma d'ordonnance, ce qui explique l'intérêt particulier que nous lui accordons.

## II. LA STRUCTURE ET LE FONCTIONNEMENT DES TAXIS COMMUNAUX A KOUMASSI

### A/ Le contexte de l'émergence des taxis communaux à Koumassi

#### 1. Koumassi, commune "centrale" inéligible aux "gbaka "

Koumassi est située dans la partie Sud d'Abidjan ; elle est limitée à l'Est par la lagune Ebrié, à l'Ouest par la zone 4-C Biétry, au Nord par la commune de Marcory et au Sud par celle de Port-Bouët.

C'est une population à bas revenus ; 34 %, sont des ouvriers; 29,5 sont des manœuvres (INS,1998).

La réglementation en matière de transports urbains fait interdiction aux "communes centrales" d'exploiter les transports collectifs autres que les autobus de la SOTRA. Ainsi Koumassi, coincée entre les communes du Nord d'Abidjan et celles du Sud, en position désaxée, interdites de "gbaka" représentant 27% des besoins de déplacements des abidjanais, (Bnetd,1999).

#### 2. La SOTRA discrète dans une commune marginale par rapport aux lignes de force du réseau des lignes de transport

La faiblesse de la desserte par la SOTRA est confirmée par l'évolution récente des autobus affectés sur les lignes de la commune de Koumassi.

Tableau n° 4: Evolution du parc d'autobus à Koumassi

| Années  | Parc d'autobus | Population | Ratios pop./autobus |
|---------|----------------|------------|---------------------|
| 1996    | 123            | 280000     | 2,276               |
| 2000    | 105            | 312000     | 2,971               |
| Total   | 208            | 592000     | 2,846               |
| Moyenne | 104            | 296000     | 2,846               |

Source: SOTRA(2001), I.N.S.-RGPH(1998) & nos enquêtes de terrain 2000

En 1996, Koumassi, moins bien peuplée (280000 habitants) compte un parc de 123 autobus. En 2000, alors que sa population croît (321000 habitants), son parc d'autobus se restreint d'une vingtaine d'unités. Ainsi s'explique que le ratio population /autobus y passe de 2,276 à 2,846.

## B / Les taxis communaux et le fonctionnement de l'espace à Koumassi

### 1. Les fonctions de l'espace communal, les territoires et l'individualisation des nœuds majeurs

Koumassi est ainsi le siège de nombreux équipements et services très fréquentés; ce sont :

- les sept marchés de la commune, la Zone Industrielle offrant 17500 emplois, des équipements scolaires et socio-culturels professionnels, sanitaires, culturels et sécuritaires

### 2. Le comportement des lignes de la voirie impliquées dans le fonctionnement des « woro-woro ».

Les lignes de force qui structurent la majeure partie du réseau de « woro-woro » s'articulent autour de cinq axes parallèles majeurs d'orientation Sud-Ouest- Nord-Est ; ce sont du Nord au Sud de la commune : le Boulevard du Cameroun, le Boulevard du Gabon, le Boulevard du Caire, le Boulevard du 7 décembre; enfin le Boulevard d'Antananarivo en position géographique la plus septentrionale.

Ces Boulevards sont quadrillés par des voies secondaires d'orientation Nord-Sud. En majorité, ces voies sont bitumées. Le dessin des rues est moins par endroit.

### 3. Les caractéristiques et le fonctionnement des "woro-woro" à Koumassi

Rapidité, régularité, souplesse et commodité, tels sont les facteurs qui expliquent le succès des "woro-woro" à Koumassi. Les promoteurs de ce mode de transport sont des particuliers en majorité des ivoiriens (55%), relativement jeunes (65% ont moins de 50ans). La structure de la propriété est relativement morcelée: 60 % des propriétaires ont un seul véhicule; 10% seulement ont 4 véhicules et plus. Les recettes moyennes mensuelles générées par "woro-woro" sont de 291500 Fcfa, avec des horaires de travail fixés de 5 heures à 22 heures. Les chauffeurs dont 60% sont ivoiriens perçoivent un salaire moyen de 45000Fcfa. Ce salaire résulte, au terme du contrat passé, des 4 jours/mois pendant lesquels, le chauffeur dispose pour sa rémunération, de l'ensemble de la recette obtenue. Compte tenu de la longueur de la journée de travail et de sa pénibilité, les chauffeurs se font seconder, la nuit,

par un autre collègue à qui revient la moitié de la recette collectée par celui-ci.

Les "woro-woro" fonctionnent sur des lignes relativement fixes à Koumassi; ils sont dotés de têtes de pont où les véhicules stationnent ; ce sont des "gares" souvent improvisées sur des emprises des voies de circulation, à des carrefours attractifs, aux abords des marchés et des espaces d'activités animés et fréquentés. Les nuisances à l'environnement social et physique causées par leurs activités sont nombreuses: encombrement de la voirie, pollution visuelle (huile de vidange), bruits, fumée des gaz d'échappement sont parmi les plus citées.

### 4. Les fonctions socio-économiques et spatiales des lignes et des nœuds communaux

Les fonctions premières des «woro-woro» sont d'abord économiques. Elles se traduisent à plusieurs niveaux : les «woro-woro» procurent des revenus relativement importants aux exploitants de ce type de transport (72000 Fcfa / semaine en moyenne), à la mairie (309900 F Cfa / an de droits et taxes diverses). C'est au niveau de la mise en relation des diverses composantes de l'espace que les « woro-woro » affirment le mieux la prépondérance de leurs fonctions économiques. 57 % des voyageurs invoquaient des raisons professionnelles et commerciales. La répartition des usagers par activités révèle seulement 16 % d'élèves et 7 % de chômeurs et sans profession, contre 94 % de salariés du secteur public et privé, des commerçants, des hommes d'affaires, des agents du secteur informel et 13 % de ménagères.

Les lignes de «woro-woro» ont une fonction sociale et culturelle ; 14 % des usagers interrogés y ont recours pour des visites, 9 % pour effectuer des relations domicile-école ; 6 % des personnes interrogées fréquentent ce mode de transport pour assurer des soins médicaux (N'teturuye,2000). Ainsi, en s'appuyant sur la géographie des équipements et les lignes de transports, ces fonctions affichées donnent des indications sur les espaces et les nœuds fréquentés par les «woro-woro».

Tableau n 5 : Caractéristiques et fonctionnement des "woro- woro"

| Nœuds communaux d'origine | Destination               | Distance moyenne | Nombre de véhicules | Temps moyen de parcours | Tarif FCFA | Trafic moyen de voyageurs/j |
|---------------------------|---------------------------|------------------|---------------------|-------------------------|------------|-----------------------------|
| Koumassi cimétière        | Port-Bouët                | 6 km             | 130                 | 15 mn                   | 150        | 40000                       |
| Koumassi cimétière        | Koumassi Centre           | 2,5 km           | 250                 |                         |            | 20800                       |
| Koumassi cimétière        | Adjamé                    | 15 km            | 100                 | 25 mn                   | 350        | 12000                       |
| Station Texaco            | Nouveau marché de Marcory | 2km              | 55                  | 6 mn                    | 150        | 10000                       |
| Marché de SICOGI          | Hôtel Konankro            | 5 km             |                     | 12 mn                   | 150        | 11000                       |
| Marché de SICOGI          | Marcory                   | 8km              | 70                  | 20 mn                   |            | 6000                        |
| Station Texaco            | Hôtel Konankro            | 3km              | 50                  | 10 mn                   | 150        | 10000                       |
| Hôpital de Koumassi       | Marcory-San fil           | 3,1km            | 30                  | 10 mn                   | 125        | 6000                        |
| Marché de Sicogi          | Hôtel Konankro            | 5 Km             | 35                  | 12 mn                   | 150        | 7000                        |
| Grand marché              | Grand campement           | 4 km             | 140                 | 12 mn                   | 150        | 28000                       |
| Grand marché              | Akromiabra                | 4,5 km           | 150                 | 14 mn                   | 150        | 30000                       |
| Grand marché              | Terminus 05               | 4,5 km           | 140                 | 14 mn                   | 150        | 28000                       |
| Grand marché              | Marché de SICOGI          | 1,2 km           | 135                 | 5 mn                    | 125        | 27000                       |
| Station Total             | Grand campement           | 5 km             | 140                 | 15 mn                   |            | 28000                       |
| Station Total             | Akromiabra                | 5,5 km           | 140                 | 18 mn                   | 150        | 28000                       |
| Station Total             | Terminus 05               | 6,2 km           | 130                 | 20 mn                   | 150        | 26000                       |
| Marché de Sicogi          | Grand campement           | 5,2 km           | 135                 | 18 mn                   | 150        | 27000                       |
| Marché de Sicogi          | Grand marché de Koumassi  | 1,2 km           | 144                 | 5 mn                    | 125        | 28800                       |
| Hôpital                   | Marché de Sicogi          | 2 km             | 130                 | 8 mn                    | 125        | 26000                       |
| Total                     | 12                        |                  | 2104                |                         |            | 398.800 voyageurs/jour      |

Source : nos enquêtes de terrain : janvier & avril 2001.

## Conclusion

Les «woro-woro» ont su apporter des réponses appropriées à la marginalité sociale et géographique à Abidjan. Grâce à un réseau de lignes denses et accessibles à la majorité des espaces formels, la vie économique et sociale est assurée. La complémentarité et la continuité de l'espace qui sont au cœur de cette problématique se trouvent fortement écorchées par le développement de l'habitat précaire et non planifié, particulièrement à Koumassi. Les solutions passent par une meilleure planification de l'espace urbain des quartiers afin de réduire les zones de ségrégation et de rupture de l'espace urbain.

## BIBLIOGRAPHIE

Actes de Codatu III, (1986 ); Transport urbain dans les pays en développement, Le Caire ; Tome 1 .

Actes de Codatu VI, ( 1993 );Transport urbain dans les pays en développement, Tunis ; Tome 1.

Aloko-N'guessan 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, Bruxelles

Actes du Sitrass 3 ( 1994 ); Système d'information et de formation, Dakar

Bad (1992); Politique sectorielle de transport, 97 p.

Bnedt (1996) Aperçu sur les 10 communes de la ville d'Abidjan, documents de travail, 10 volumes, Abidjan.

Dcgtx, (1980); Equipement et transports 1960-1980: bilan et perspectives, 440 p.

Djatti A. (1998); Impact de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion sur la circulation à Abidjan. Abidjan, mém. de fin d'études 60p.

Diby M.& al( 1995); Le transport informel dans la commune de Koumassi, mém. de licence, Abidjan. 95p.

I.N.S. Institut National de la Statistique (1975) ; Recensement Général de la Population et de l'habitat, document de travail, Abidjan.

I.N.S. Institut National de la Statistique ( 1988; Recensement Général de la Population et de l'Habitat; Abidjan.

I.N.S. Institut National de la Statistique(1998); Recensement Général de la Population et de l'habitat, Abidjan:

INS - Institut de la Statistique(1998); Enquête sur le niveau de vie, document interne, Abidjan .

Mairie d'Abidjan(2000); Sous-direction des transports; Les transports urbains à Abidjan, document interne, Abidjan

N'teturuye J.A.(2000); Le transport informel des woro-woro dans la commune de Koumassi, mém. de maîtrise, 121 p. Abidjan

SOTRA,(1998); Rapport d'activités, document interne, Direction des Etudes