

1999

Variations sur le thème des Taxis-Ville OU "Woros-Woros" à Abidjan-Côte d'Ivoire

Jerome Aloko N'Guessan
Universite de Cocody, Cote d'Ivoire

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the [Urban Studies Commons](#), and the [Urban Studies and Planning Commons](#)

Recommended Citation

Aloko N'Guessan, Jerome (1999) "Variations sur le thème des Taxis-Ville OU "Woros-Woros" à Abidjan-Côte d'Ivoire," *Dirassat*: Vol. 9 , Article 15.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol9/iss9/15>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Dirassat by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

Variations sur le thème des Taxis-Ville ou "Woros-Woros" à Abidjan-Côte d'Ivoire

Le prolongement de leurs effets à Cocody

*Jérôme Aloko N'Guessan,
Université de Cocody, Côte d'Ivoire*

RESUME

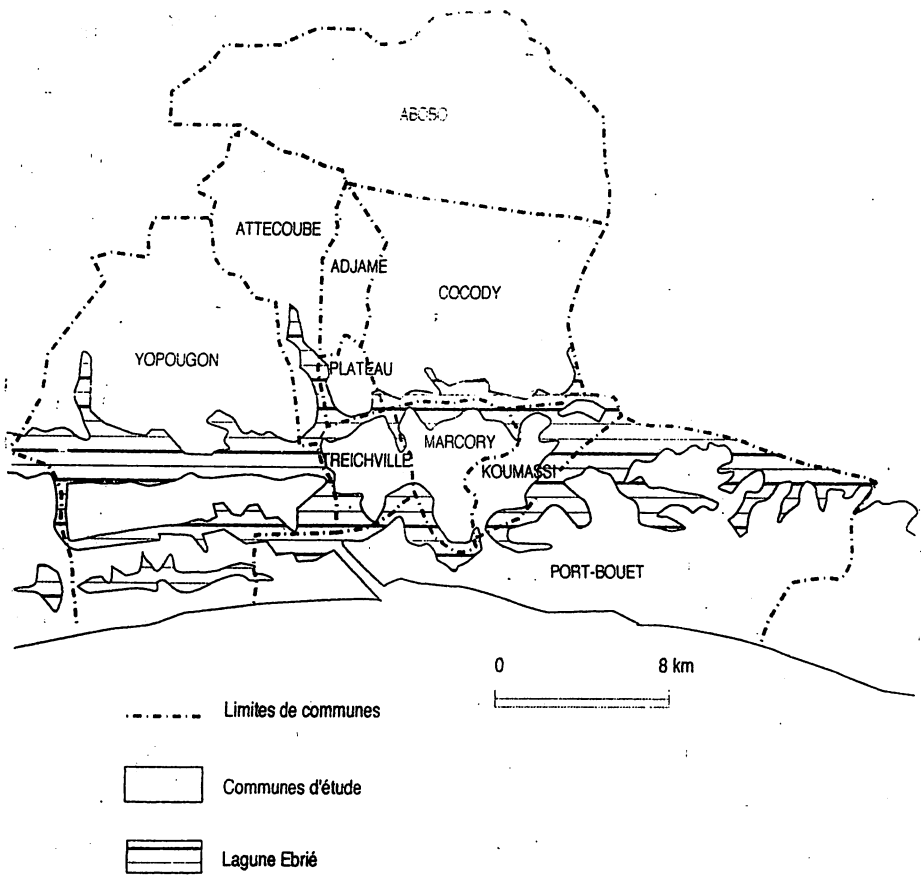
Les taxis-ville ou "woros-woros" sont devenus un élément indissociable du paysage urbain d'Abidjan.

Depuis le début des années 1990, ils animent des lignes intra et extra-communales dans un cadre réglementaire mal défini. Cette situation pose problème à la commune de Cocody, quartier résidentiel de standing dont l'environnement physique géographique connaît des plages de dégradation perceptible.

Des facteurs multiples sont à la base de ce phénomène :

- L'extension urbaine de la ville d'Abidjan caractérisée par une trame lâche s'opère principalement sur les réserves foncières de Cocody ;
- l'accroissement démographique et les modifications sensibles du profil socio-professionnel de la commune ;
- les faiblesses du réseau de desserte de la SOTRA ;
- la crise économique et ses effets sur les revenus des ménages et du niveau de vie.

Fig. 1 : Localisation de la Commune de Cocody dans la Ville d'Abidjan



Conception et réalisation: IGT- LATIG 1997

INTRODUCTION

Dans les pays en voie de développement, la mobilité de la majorité des citoyens est prise en charge par le secteur informel des transports.

Au motif que ce mode de transport véhicule l'idée de non-modernité, les pouvoirs publics ont souvent tenté d'imposer une ségrégation de l'espace fondée sur la coexistence non pacifique de deux types d'organisation des transports.

- le secteur informel des transports, relégué à la périphérie des villes ;
- le secteur dit moderne des transports conventionnels bénéficiant d'un régime de monopole et notamment l'exclusivité de la desserte des quartiers centraux.

Abidjan, ville-capitale en Côte d'Ivoire a longtemps semblé se conformer à ce schéma d'organisation. Depuis le début des années 90, les repères sont brouillés. Notre essai se propose d'étudier le contexte et les facteurs susceptibles d'expliquer la présence du secteur des transports informels dit "woros-woros" à Cocody le quartier résidentiel de haut et moyen standing à Abidjan.

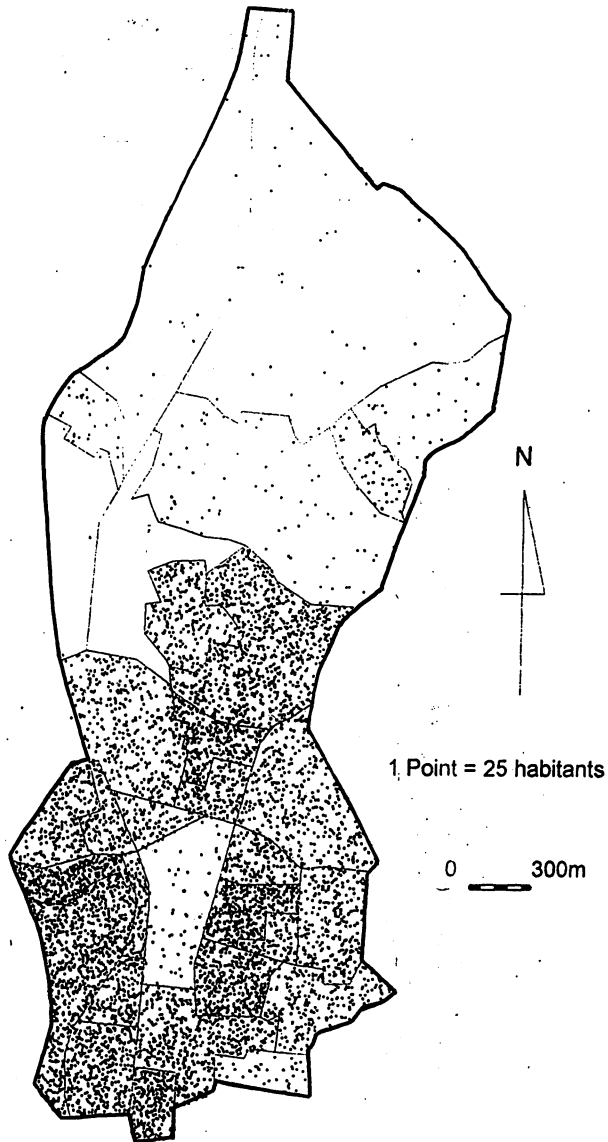
Le rôle de la SOTRA, sa rigidité et ses défaillances peuvent aider à comprendre le phénomène. Cependant, le jeu des facteurs se marque du sceau de la complexité.

Notre étude se propose de les identifier. Son "angle d'attaque" n'est donc pas un essai comparatif des transports conventionnels et informels exerçant sur le territoire de la commune de Cocody.

Elle recherche dans la structure spatiale et le fonctionnement de la ville les facteurs explicatifs du poids des "woros-woros" dans ladite commune.

Or l'évolution de la ville est commandée par les indicateurs spatiaux, socio-démographiques et socio-professionnels.

Fig. 2 : Répartition de la Population d'Adjame en 1988



Conception: ALOKO N'GUESSAN
Réalisation: IGT-LATIG 1997

Source: INS RGPH 1988

Il s'agit d'apprécier le poids de ces indicateurs dans l'expression des besoins de mobilité des acteurs économiques et sociaux à Cocody.

1. *L'extension urbaine*

Tableau n° 1 : l'extension urabaine (ha)

Communes	1965	%	1975	%	1979	%	1984	%	1989	%
Abobo	70	1,90	1 125	13,81	1 815	15,98	2 170	16,03	2 680	16,78
Adjame	425	11,53	640	7,86	675	5,94	735	5,43	745	4,66
Attécoubé	210	5,70	395	4,85	460	4,05	605	4,47	685	4,29
Cocody	615	16,69	1 210	14,86	1 945	17,13	2 770	20,47	3 695	23,14
Koumassi	325	8,82	540	6,63	705	6,21	825	6,10	870	5,45
Marcory	465	12,62	1 005	12,34	1 045	9,20	1 065	7,87	1 125	7,04
Plateau	335	9,09	345	4,24	340	2,99	330	2,44	315	1,97
Port-Bouët	530	14,38	940	11,54	1 390	12,24	1 480	10,93	1 750	10,96
Treichville	645	17,50	760	9,33	735	6,47	760	5,62	770	4,82
Yopougon	65	1,76	1 185	14,55	2 245	19,77	2 795	20,65	3 335	20,88
Agglomération	3685	100,00	8 145	100,00	11 355	100,00	13 535	100,00	15 970	100,00

*Source : Atelier d'urbanisme d'Abidjan
Bureau National d'Etudes Techniques - 1993*

L'espace urbain des communes d'Abidjan connaît depuis 1965, des développements inégaux : sur les 3.685 ha de la superficie d'Abidjan, Treichville venait en première position avec 17,5% des superficies ; suivaient Cocody (16,69%), port-Bouët (14,38%). Abobo (1,90%) et Yopougon 1,76% fermaient la marche.

En 1989, les données enregistrent des mutations significatives.

L'espace urbain connaît des développements importants. Par rapport à 1965, les 16.000 ha représentent une multiplication par 4,3 du périmètre urbanisé, 25 ans plus tard.

Cocody devient la commune la plus urbanisée avec 23,14 % du territoire de la ville. Relativement loin devant Yopougon (20,88 %) et surtout Abobo 16,78%. La part que prennent ces deux communes dans le processus d'urbanisation de la ville est importante (37,76). En 1965 elles représentaient juste 3,66 % de la ville.

En revanche le rôle des communes d'Adjamé (4,66%) et de Treichville 4,82% est réduit sensiblement.

Au total l'urbanisation se fait au détriment des noyaux anciens Adjamé, Treichville, Plateau ; les bénéficiaires sont les noyaux relativement neufs : Abobo, Yopougon et Cocody, ces trois communes totalisent 70,8% de l'espace urbanisé et la tendance ira en se renforçant, car c'est ici que sont disponibles les réserves foncières pour l'urbanisation future de la ville.

Or il faut se souvenir que l'extension de l'espace urbain implique aussi celle de la distance géographique. En matérialisant celle-ci au sol, les infrastructures et les voiries assurent à ces espaces les conditions de l'articulation de leurs diverses composantes et de leur complémentarité.

2. Le rôle des facteurs socio-démographiques et socio-professionnels

La représentation démographique et les différentes configurations sociales de l'espace de Cocody sont au coeur de la problématique des taxis-ville ou "woros-woros".

Durant l'intervalle inter-censitaire 1975-1988 la population de la ville d'Abidjan est passée de 949.000 habitants à 1.934.000 habitants ; et on l'estime à 2.286.000 habitants en 1993.

C'est la conséquence d'un taux de croissance longtemps maintenu élevé (10% jusqu'en 1980, 5% aujourd'hui), résultat d'un important flux migratoire interne et externe (37,66% de la population sont des non-nationaux R.G.P.H, 1988) ainsi que d'un taux de croissance naturel élevé (indice de fécondité égal à 6,17).

La configuration socio-démographique précise un peu plus la demande potentielle et actuelle en transports collectifs.

La structure de la population d'Abidjan se caractérise par la surreprésentation des éléments jeunes et de ceux en âge d'activités ayant, par nécessité (scolarisation, activités, quête d'emplois, travail...), un besoin de mobilité plus élevé dans l'espace abidjanais.

Dans le détail, on peut observer :

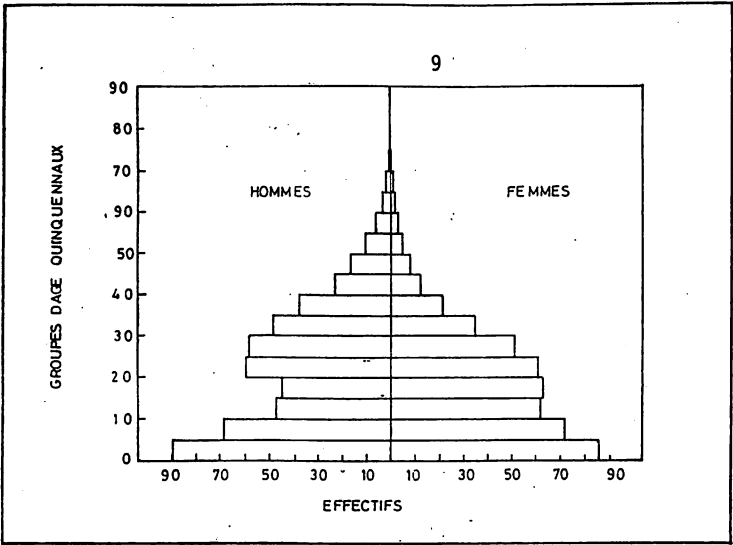
- une représentation insuffisante du sexe masculin entre 15 et 20 ans ;
- une bonne représentation des tranches d'âge 20-40 ans dans les deux sexes ;
- une proportion insignifiante du "3e âge"; au delà de 50 ans, les effectifs sont extrêmement réduits ;
- un déséquilibre marqué en faveur des femmes entre 15 et 45 ans ; le rapport de masculinité est à ce propos très illustrant ;

**Tableau n° 2 : Répartition par sexe et par âge de
la population d'Abidjan (proportion en % 0)**
ABidjan

Age	Homme	Femme	Total	RM
0-4	89	86	175	104
5-9	68	72	140	95
10-14	47	62	109	76
15-19	45	63	108	71
20-24	59	61	120	97
25-29	58	52	110	112
30-34	49	35	84	139
35-39	38	22	59	173
40-44	23	13	35	178
45-49	16	8	24	194
50-54	10	5	15	198
55-59	6	3	9	184
60-64	3	2	5	153
65-69	2	1	3	130
70-74	1	1	1	119
75-79	0	0	1	103
80-84	0	0	0	75
85&+	0	0	0	75
N.D	0	0	0	142
Total	514	486	1000	106

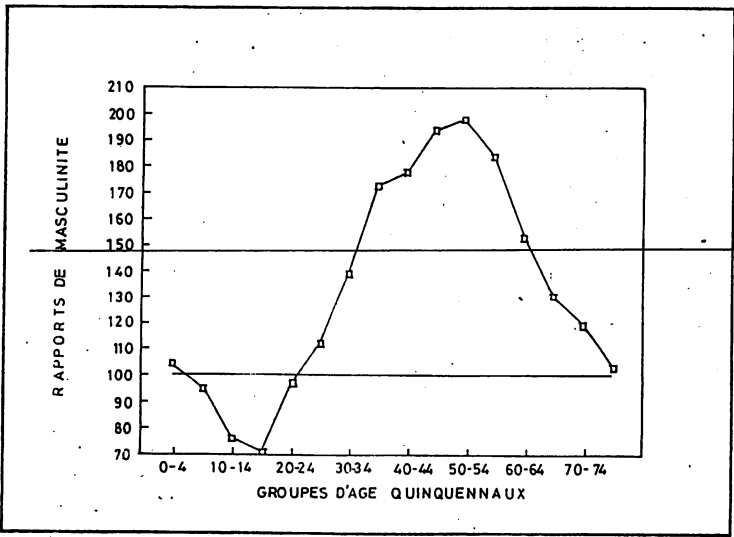
**Source : Recensement Général de la Population et
de l'Habitat 1988, Côte d'Ivoire**

Fig. 3 : Pyramide des Ages à Abidjan



Source : Recensement Général de la Population 1988

Fig. 4 : Courbe des Rapports de Masculinité à Abidjan, 1988



Source : Recensement Général de la Population 1988

— au delà de 45 ans, le déséquilibre bascule du côté des hommes. Quelques explications peuvent être formulées ;

— de façon générale : en raison des taux de natalité élevés et des flux migratoires importants, les villes-capitales des pays jeunes, récepteurs des flux migratoires présentent des structures démographiques de ce type :

(déséquilibres marqués de la pyramide des âges et de la courbe du rapport de masculinité).

— de façon spécifique :

- la surreprésentation féminine entre 15 et 20 ans est en relation avec la migration des jeunes femmes en quête ou en situation d'emplois, notamment les aides-familiales à Abidjan.

- la bonne représentation des tranches d'âge comprises entre 20 et 40 ans ; c'est le résultat de l'attrait exercé par la ville d'Abidjan, rare ville pourvoyeuse d'emplois divers (administration, industrie, secteurs informels...).

- au-delà de 50 ans, le déficit de personnes âgées résulte du fait que l'âge de la retraite sonne, pour beaucoup d'Abidjanais, le temps du retour vers le milieu d'origine (village ou pays d'origine).

- entre 40 et 55 ans, la migration vers la ville est essentiellement le fait de la population masculine active.

Toutes ces populations, jeunes et adultes, représentent une demande potentielle et réelle en transports collectifs dans une ville qui s'étale sur 35 km, est découpée par de nombreux bras lagunaires isolant espaces d'habitation et zones d'emplois.

Abidjan est donc, en proportion importante, une ville d'immigration, émigration étrangère (37,66% de la population) et exode rural national avec une ou plusieurs étapes par le réseau des villes secondaires, moyennes et régionales (Akindes, 1990 ; RGPH, 1988) ;

Cette émigration-là est essentiellement motivée par des considérations économiques. Abidjan est en effet la métropole phare en Afrique occidentale : elle exerce une forte attraction sur les ressortissants des pays de la sous-région ouest africaine ainsi que sur les ruraux nationaux en provenance des provinces ivoiriennes.

Dans un cas comme dans l'autre, les animateurs de ces courants migratoires sont pour la plupart en quête d'insertion socio-économique en ville.

Leur faible niveau de qualification les destinent, dans bien des cas, à des emplois peu ou mal rémunérés. Ils représentent une offre surabondante sur le marché de l'emploi. Face à une demande qui se comprime, les niveaux de rémunération proposés ou générés semblent tirés vers le bas.

Le phénomène se généralise à tous les secteurs de l'activité ; selon le dernier recensement effectué⁽¹⁾, la répartition des catégories socio-professionnelles à Abidjan présente la configuration suivante.

Tableau n°3 : Répartition des catégories socio-professionnelles

Occupations	Abidjan
Professions scientifiques, techniques et libérales	11,4
Directeurs, cadres administratifs supérieurs	2,9
Personnel administratif	11,1
Personnel commercial et les vendeurs	20,3
Travailleurs spécialisés dans les services	13,9
Agriculteurs, pêcheurs et éleveurs	3,7
Ouvriers, manœuvres non agricoles, conducteurs	35,5
Non classés selon profession	1,2
Toutes occupations	100,0

(1) : Source : Recensement Général de la Population et de l'Habitat, 1988
Published by Arab Journals Platform, 1999

Le groupe socio-professionnel des "ouvriers, manoeuvres non agricoles et des conducteurs" représente 35,5% des Abidjanais actifs, en position dominante loin devant le "personnel commercial et les vendeurs" (20,3%).

Le groupe socio-professionnel des "travailleurs spécialisés dans les services" (13,9%) vient en troisième position.

Les "professions scientifiques, techniques et libérales"(11,4%) et le "personnel administratif" (11,10%) observent les mêmes niveaux de représentation dans la société active.

Les groupes numériquement minoritaires sont représentés par les "directeurs et cadres administratifs supérieurs" d'une part, les "agriculteurs, pêcheurs et éleveurs" de l'autre.

Malgré ses faiblesses, les catégories socio-professionnelles proposés laissent apparaître des tendances perceptibles :

— à l'exception des deux catégories socio-professionnelles constituées par les professions libérales et des cadres de l'administration supérieure, toutes les autres couches professionnelles sont largement dominées par des actifs demandeurs de transports collectifs.

— au-delà de leurs groupes d'appartenance socio-professionnelle, ce sont généralement les mêmes conditions de rémunération, d'environnement de travail et de relation domicile-travail.

Tableau n° 4 : Quelques indications sur les niveaux de rémunération par secteurs d'activités dominants.

Secteurs d'activités	Niveaux de rémunération moyenne F. C. F. A. **
Aides - familiales	20.000
Secteur informel de service	40.000
Secteur informel de production	60.000
Ouvrier industriel et agent commercial	60.000
Employé de bureau	70.000
Enseignant du primaire *	70.000
Enseignant du secondaire	110.000
Enseignant du supérieur*	150.000
Ingénieur des Grandes Ecoles	160.000

Source : enquêtes personnelles

L'essentiel de la population active à Abidjan exerce dans ces branches d'activités.

Le tableau illustre le niveau de rémunération des Abidjanais . Celui-ci varie de 20.000 F CFA (aides-familiales) à 150.000 F CFA - 160.000 F CFA (enseignant, assistant des facultés, ingénieur).

La moyenne des revenus se situe dans la fourchette de 50-70 000F.CFA/ménages

(*) nouvelle grille salariale.

(**) 100 F CFA = 1 FF

Or la taille moyenne des ménages à Abidjan est de 5,3 personnes (R.G.P.H. 1988) ; ce qui donne un revenu mensuel théorique moyen de 11.320 F CFA/personne.

Le niveau des montants de loyer acquittés par les ménages à Abidjan situé sur celui des rémunérations.

Tableau n° 5 : Répartition des ménages selon le montant du loyer du logement

Montant du Loyer (F.C.F.A.)	Milieu Urbain	Abidjan	Milieu Urbain (sans Abidjan)
<1000	0,1	0,1	0,1
1000-1999	1,5	0,2	3,1
2000-2999	5,9	0,9	12,4
3000-3999	8,8	4,4	14,7
4000-4999	6,8	5,5	8,5
5000-5999	9,9	8,0	12,4
6000-6999	8,4	7,8	9,2
7000-7999	7,2	8,1	6,1
8000-8999	5,8	7,3	3,9
9000-9999	1,8	2,5	0,9
10000-14999	20,4	27,0	11,8
15000-19999	9,0	11,1	6,2
20000-24999	4,0	4,9	2,8
25000-29999	2,2	2,4	1,9
30000 & +	8,6	10,2	6,6
Total	100,00	100,00	100,00

**Sources : Recensement Général de la Population et de l'Habitat
(R.G.P.H. 1988)**

Les montants des loyers varient entre 1000 F CFA et 30.000 F CFA et plus.

Le coût moyen du logement est à Abidjan (18.000 F CFA) plus que dans les autres villes ivoiriennes (10.447 F. CFA).

Le coût médian des loyers à Abidjan est de 10.195 F CFA.

— 43,8% de la population d'Abidjan paient un loyer d'habitation de moins de 10.000 F CFA.

— 45,4% acquittent un loyer compris entre 10.000 et 30.000 F CFA.

— Seulement 10,2% ont un montant de loyer supérieur ou égal à 30.000 F CFA ⁽¹⁾.

Ceci confirme la faiblesse relative des revenus ; et incidemment cette situation favorise le recours obligé aux moyens de transports les plus accessibles pour ces populations détentrices de faibles revenus.

3 - Abidjan-Cocody = espaces, hommes, facteurs de mobilité et les configurations spatiales.

Initialement, Cocody quartier aéré, au Centre-Est d'Abidjan est destiné à accueillir un habitat de moyen et de haut standing ; il sert ainsi de zone de résidence pour les cadres supérieurs de l'administration ivoirienne, les ambassades et les organisations internationales.

En 1965, il compte 9878 habitants pour une superficie de 615 ha. C'est le temps du zonning urbain strict : Cocody est confirmé dans la vocation de quartier résidentiel de standing. Trois facteurs marquent l'évolution de la commune de Cocody.

(1) La norme est que les ménages doivent conserver environ 1/4 de leurs revenus aux frais de logement. Certains y consacrent le 1/3 compte tenu de la pression de la demande.

3-1. La croissance spatiale

La configuration du site d'Abidjan n'a laissé d'autres choix à Cocody que celui d'être, avec les communes d'Yopougon et Abobo, la principale commune d'extension future de la ville d'Abidjan.

Cocody s'étend sur 7.476 ha : l'habitat représente 15,7% de la superficie. En fait, l'essentiel de Cocody est composé d'espaces naturels (55,5%) et de terrains urbains viabilisés et non mis en valeur (16,8%). Les activités et les équipements diversifient les fonctions initiales de Cocody (12%) .

Trois nœuds successifs rythment sa progression spatiale.

— le premier noyau, s'inscrit dans un quart de cercle, au Sud-Ouest de la commune : Mermoz, Val Doyen, la cannebière, la Corniche, Cocody-village, Blocosso, la Cité des Arts, les Ambassades, Danga.

Ces quartiers sont dominés par des villas, des habitats individuels et collectifs noyés dans la verdure.

C'est le "vieux Cocody" où se concentre la majorité des équipements, des services et des bureaux de niveau local, national (Ecoles de Gendarmerie, de police, C H U...) ou international (Université , Hôtel Ivoire...).

— le deuxième noyau (1965 - 1980) concerne les diverses tranches d'opérations immobilières orchestrées par l'Etat par le biais des sociétés immobilières (SICOGI, SOGEFIHA, SOPIM, SIDECI).

Les habitations individuelles dominent ce parc d'actifs immobiliers.

Cependant ces appartements de quatre niveaux en moyenne coupent l'horizon dans un paysage urbain monotone.

Ce noyau urbain de la 2e génération se caractérise par la faiblesse générale de son niveau d'équipements et des services.

— un troisième noyau (1980-1997) se développe au delà des limites du noyau urbain précédent. Il correspond au Nord aux quartiers Angré, Aghien,

Dokui, 7e tranche Djibi et II Plateaux,

A l'Est il porte sur les quartiers Riviera IV, la Cité Blanche, Akouedo, Palmeraie, Allabra, Bonoumin, Attoban...).

L'habitat ici essaime de façon très lâche sur une large frange du périmètre des réserves foncières de Cocody.

Ce qui caractérise encore cet espace, c'est l'extrême faiblesse du niveau d'équipements, de services et d'activités.

3.2. La croissance démographique

Tableau n° 6 : L'accroissement démographique d'Abidjan-Cocody dans l'ensemble abidjanais.

Communes	1975	%	1979	%	1984	%	1988	%	1993	%	Taux 1975 1993
Abodo	143 000		253 000		338 000		401 000		472 000		X 3.3
Adjamé	159 000		181 000		179 000		200 000		234 500		X 1.5
Attécoubé	78 000		107 000		126 000	6.9	164 000	6.7	191 000		X 2.4
Cocody	33 000	3.5	88 000	6.2	113 000	6.9	129 000		159 000	7	X 4.8
Koumassi	146 000		199 000		207 000		230 000		271 500		X 1.8
Marcory	81 000		134 000		130 000		146 000		174 500		X 2.1
Plateau	18 000		16 000		11 000		12 000		14 000		X 0.8
Port-Bouët	79 000		113 000		133 000		168 000		195 000		X 2.5
Treichville	113 000		101 000		94 000		110 000		127 000		X 1.2
Yopougon	99 000		219 000		315 000		374 000		374 000		X 4.5
Ville Abidjan	949 000		1411000		1646000		1934000		2286000		X 2.4

Sources : Enquêtes, DCGTX

Cocody s'est formé sur un noyau de plusieurs groupements villageois de l'Ethnie autochtone, les Ebrié.

Le recensement de 1955 crédite Cocody de 1.188 habitants sur une population totale de 120.051 habitants à Abidjan, soit 0,8%.

En 1963, Cocody compte 8.090 habitants alors qu'Abidjan est peuplée de 261.380 habitants (6,7%). Cocody, promu quartier de l'élite accueille cadres moyens et supérieurs de l'Administration publique et privée, nationale et internationale.

La croissance économique forte des années 1960 et 1970 baptisée "le miracle ivoirien", s'est accompagnée d'un important courant migratoire interne et international vers Abidjan principalement (en 1975, 40% des Abidjanais étaient des immigrants étrangers).

Abobo et Yopougon, les nouveaux quartiers d'Abidjan offrent des conditions favorables aux nouveaux immigrants.

Cocody comptait 33.000 habitants, mais ne représentait que 3,5 % de la population d'Abidjan.

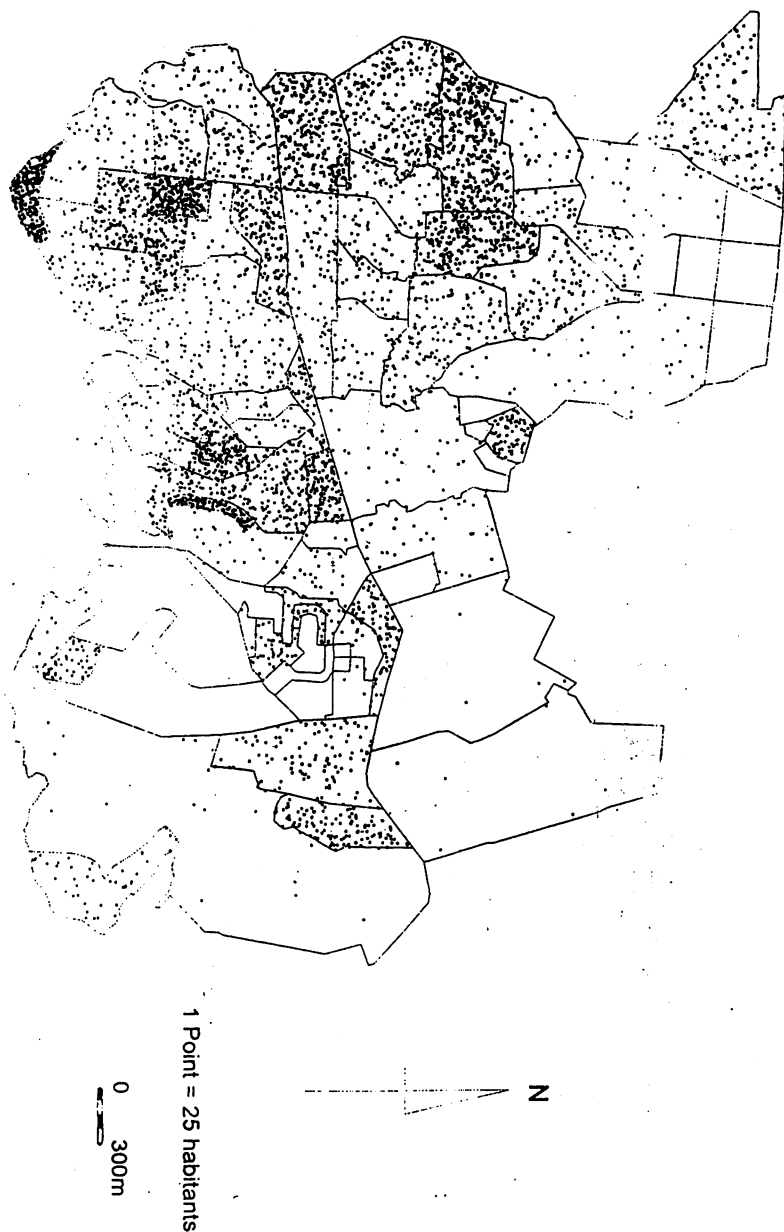
Le début des années 1980, la crise économique et les plans d'ajustement structurels conduisent la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International à imposer des coupures sombres dans les programmes sociaux.

Cette période se caractérise par l'aggravation du chômage, les compressions de personnels, la faillite des P.M.E., des crises importantes de liquidité de l'Etat, la paupérisation des planteurs, l'érosion du pouvoir d'achat des ménages urbains, la violence...

Le rapport ivoirien à la conférence des Nations Unies sur l'Habitat est accablant : "Les villes sont les plus touchées. Dans la métropole (Abidjan) la crise s'est manifestée par la montée du chômage... Le taux de chômage de la population métropolitaine a connu une progression qui touche plus sensiblement les femmes 17,8% que les hommes 15,3%. Ces éléments ont

Fig. 5 : Répartition de la Population de Cocody en 1988

Conception: ALOKO N'GUESSAN
Réalisation: IGT-LATIG 1997



accru la pauvreté urbaine. On considère que la proportion de ménages métropolitains vivant au dessous du seuil de pauvreté absolue est de 36,5%". (Rapport pour la Conférence Habitat II Côte d'Ivoire, 1996).

Curieusement, elle se marque aussi par un accroissement sensible, en valeur absolue comme en valeur relative, de la population de la seule véritable commune résidentielle de haut et de moyen standing. Cocody passe de 33.000 habitants en 1975, soit 3,5% de la population d'Abidjan en 1975 à 80.000 habitants en 1979, soit 6,2%. En 1983, la commune atteint 113.000 habitants soit 6,9% et 129.000 habitants en 1988, représentant 6,7% de la population d'Abidjan. La barre des 7% est atteinte en 1993 avec 159.000 habitants sur les 2.286.000 habitants que compte Abidjan.

Ce paradoxe est illustré par le niveau de croissance observé à Cocody, relativement aux autres communes.

Entre 1975 et 1993, la population de Cocody est multipliée par 4,8, ce qui est largement supérieur à la moyenne (x 2,4) .

Même les communes d'ortoirs comme Yopougon (X 4,5) et Abobo (X 3,3), communes de première étape dans le processus d'immigration ne viennent qu'en 2e et 3e position alors qu'elles disposent d'importantes réserves foncières nettement plus accessibles aux revenus des ménages à faible revenu.

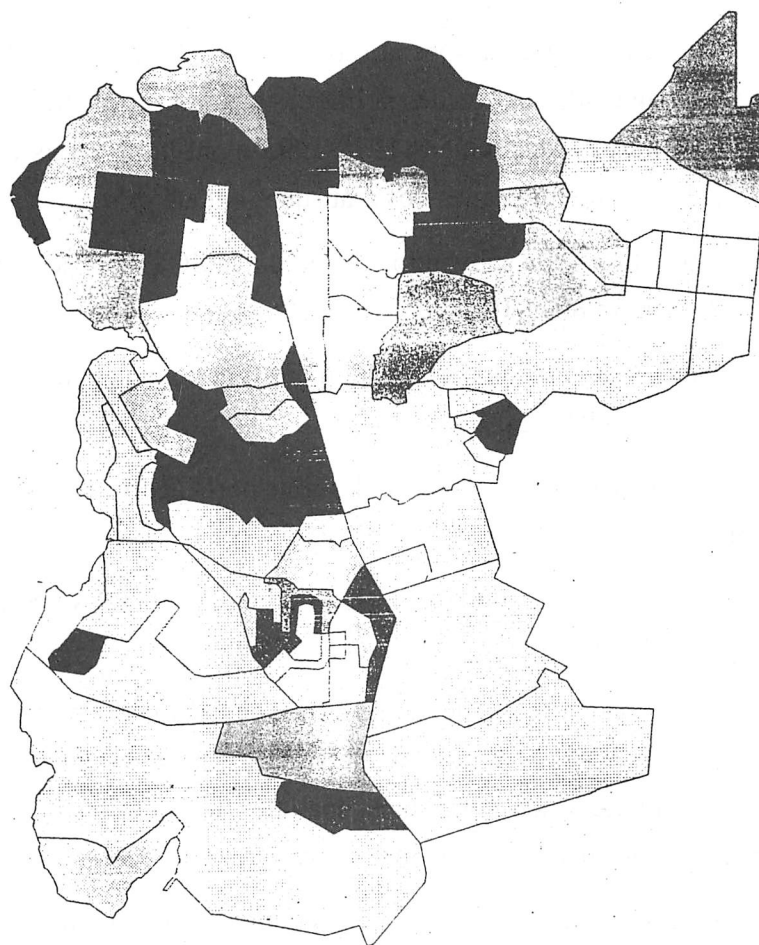
3.3 Crise de la planification urbaine, crise socio-économique et altération des fonctions initiales

Cocody subit les effets d'une insuffisante planification urbaine à Abidjan. Celle-ci porte autant sur l'organisation de l'espace urbain que sur les transports.

Le principe du zoning urbain a confiné Cocody dans le rôle d'un quartier de standing, avec, aussi la présence de grandes infrastructures et équipements de direction nationale et internationale.

Fig. 6 : Densité de Population de la Commune de Cocody

Conception: ALOKO N'GUESSAN
Réalisation: IGT-LATIG 1997



Nombre d'habitants par hectare

75.1 et plus
50.1 - 75
40.1 - 50
30.1 - 40
20.1 - 30
10.1 - 20
0 - 10

0 300m

Source: INS RGPH 1988

En 1963, l'emprise de la ville était contenue dans un périmètre dont la distance au centre était de 6 km. En 1990 le rayon à considérer était de plus de 20 km.

Le respect strict de la spécialisation fonctionnelle des sous-espaces supposait une bonne articulation des politiques des transports urbains. Les graves crises économiques des années 1978-1993 n'ont pas permis de réaliser cet objectif ; au contraire, des mesures drastiques ont été prises :

- réduction de la subvention de l'Etat à la SOTRA (de 8 à 3,5 milliards de F.CFA entre 1980 et 1991).

- hausse du taux de participation des fonctionnaires aux frais mensuels de transport, de 32% à 50%.

- suppression de la gratuité des transports accordée aux élèves et aux étudiants.

Malgré son parc d'autobus de 1198 unités, la SOTRA ne peut transporter que 1.200.000 voyageurs/jour (Kouamé, 1990).

En 1997 on estime la demande à plus de 2.500.000 voyageurs. Dans ce contexte de crise économique, les ménages à faible revenu ont inventé des réponses spontanées aux contraintes spatiales, temporelles et financières : la multiplication des habitats spontanés et précaires à Cocody.

Malgré son statut de commune résidentielle de standing, Cocody abrite 34.050 habitants qui se réfugient dans des poches d'habitat spontané, soit 33% de la population de la commune (D.C.G.T.X, 1990) ; c'est que les couches affluentes de la commune de Cocody "résidentiel" ont exprimé des besoins en personnels domestiques en rapport avec leur niveau et leur mode de vie" (ALOKO, 1994).

Ainsi un logement résidentiel de Cocody crée en moyenne 3 emplois domestiques (A.U.A., 1986).

Compte-tenu du faible niveau de salaire (20.000 F CFA/mois en moyenne), ce personnel est obligé de se réfugier dans les trous du marché foncier (pentes, bas-fonds, zone non aedificandi...) à Cocody, près de son lieu de travail, d'où la prolifération des habitats spontanés à Cocody : Gobelé, Washington, Blingué... en sont la triste illustration.

Les prix des terrains urbains sont inaccessibles à l'ivoirien moyen (5000 à 10.000 F CFA/m²).

La logique du zoning urbain est précisément d'affirmer la ségrégation de l'espace ; la spéculation foncière est l'instrument de ce processus avec comme corollaire la flambée des prix des terrains. Dans ces conditions les promoteurs immobiliers n'ont aucun intérêt à y investir pour les couches socio-professionnelles à faible revenu, le profit étant presque nul.

3.4. Les rapports de la commune à l'organisation des transports urbains

3.4.1. Transport informel, aspects juridiques et réglementaires

Avant 1960, date de l'indépendance nationale, des services de transport en commun de type informel exerçaient sur tout le territoire de la ville d'Abidjan.

- fourgonnettes de type "1000 kg" sans trajets ni horaires fixes.
- taxis-ville avec 5 à 6 places assises dénommés aussi taxis-collectifs ou taxis "30-30" à cause du taux fixe de 30 F CFh la course.
- quelques taxis-compteurs, surtout empruntés par les Européens.

Progressivement l'idée s'est imposée d'opérer une discrimination de l'espace urbain par rapport aux caractéristiques des moyens de transports urbains.

Ainsi, "la ville moderne", la ville planifiée, celle du Centre-ville et des quartiers de haut standing se voyait réservée par les pouvoirs publics les transports conventionnels (SOTRA) et les taxis horométriques ; les transports informels se limitaient aux quartiers périphériques, avec interdiction formelle d'accéder aux espaces centraux. C'est que, comme l'écrit Lehuen (1986) "jusqu'à présent la Côte d'Ivoire a considéré que les systèmes privés informels portaient en eux une image de sous développement, alors qu'un réseau moderne conférait un certain prestige".

Leurs caractéristiques connotent des préjugés défavorables liés à leur mode d'organisation et de gestion :

- facilité d'accès au métiers ;
- qualification acquise par l'apprentissage sur le tas ;
- capital réduit d'origine familiale ou local, hors du circuit bancaire ;
- non paiement de l'impôt ;
- taille réduite de l'unité de production ;
- main d'oeuvre recrutée sur le mode familial ;
- occupation anarchique de l'espace urbain ;
- nuisances sur l'environnement etc...

Faxas L. (1993) écrit « la notion du secteur informel fait appel au "laissez-faire", à la tolérance, de la part de l'Etat, vis-à-vis de la transgression, par les divers agents du système, de la législation, déterminés par l'incapacité de celui-ci à répondre aux besoins de la population ».

Dès le 1er Septembre 1953, un Arrêté n° 5990 MAE exige "l'emploi obligatoire du taximètre pour toutes les voitures de place, circulant sur la zone urbaine".

En 1960, l'Arrêté Municipal n° 29 du 3 Décembre 1960 interdit la circulation des transports collectifs autres que les autobus et les taximètres.

En 1961, un Arrête Municipal en date du 7 Avril 1961 dispose en son article 1er : « il est interdit a compter du 1er Aout 1961, sur le territoire de la commune d'Abidjan sauf dérogation prévue à l'article 9, l'exploitation des voitures de place et autres moyens collectifs de transport, à l'exclusion des véhicules munis d'un compteur taximètre et des autobus dont l'exploitation est assurée par la SOTRA ».

L'article 9 dérogeant aux dispositions de l'article 1er « autorise jusqu'à nouvel ordre, la circulation sur les itinéraires non encore desservis par la SOTRA ».

Le secteur informel des transports, les woros-woros en l'occurrence n'ont eu aucune difficulté à pénétrer l'espace des communes "périphériques" où ils sont tolérés par les Pouvoirs Publics.

Tableau n° 7 : Répartition spatiale du parc de "woros-woros"

Commune	Nombre	%
Yopougon	662	61%
Abobo	241	22%
Port-Bouët	92	8%
Koumassi	65	6%
Marcory	36	3%
Total	1096	100%

Sources B. Méité, 1992.

Yopougon et Abobo (83% du parc de "woros-woros") sont les principales animatrices de ce type de transport. Port-Bouet (8%, Koumassi (16%) et Marcory (3%) se partageant le parc résiduel (17%).

En 1992, Cocody était encore en marge de l'activité des transports informels de transport.

3.4.2. Les conditions de la coexistence des réseaux informel et conventionnel des transports à Cocody

La SOTRA n'est plus en mesure d'assurer, seule, les besoins de déplacements des Abidjanais en général, des habitants de Cocody en particulier.

Plusieurs contraintes expliquent cette défaillance.

— L'offre de transport conventionnel est insuffisante : sur 1198 autobus de la SOTRA, seuls 52 exploitent le réseau des lignes centrées sur Cocody. S'y ajoutent une dizaine de minicars express et 13 autobus scolaires assurant la liaison Cocody-Bingerville ; ce parc est insuffisant pour une commune qui s'étend sur près de 4000 ha, compte 180.000 habitants.

— Le réseau de desserte de la SOTRA est très lâche dans les quartiers récents de Cocody. En effet celui-là éprouve des difficultés à suivre le rythme de progression spatiale de la commune. Des quartiers nouveaux comme Bonoumi, Riviera 4, Akouédo, Palmeraie... restent pour l'essentiel en marge du réseau, soit près de 40% de l'espace urbanisé de la commune. Il est vrai que la demande en transport collectif n'y est pas la plus élevée de l'ensemble des quartiers de Cocody.

— La crise socio-économique du début des années 1980 a altéré profondément le profil socio-professionnel de la population de Cocody ; aussi existe-t-il aujourd'hui une très forte demande en transport collectif, parmi la population appauvrie, vivant dans l'habitat spontané et les classes "moyennes" victimes de la crise.

La SOTRA n'est pas en mesure de faire face, seule, à cette demande, d'autant que celle-ci se concentre sur des périodes de temps limités, les heures de pointes, correspondant à l'ouverture et à la fermeture des bureaux, des usines et des activités (7H - 12H ; 14H ; 18H.)

Ce contexte général a favorisé l'émergence des taxis-collectifs de type informel ou "woros-woros malgré l'interdiction de "jure" qui les frappent.

C'est un moyen de transport adapté à la configuration de l'organisation de l'espace urbain, notamment dans les nouvelles extensions urbaines de Cocody, caractérisées par un habitat lâche, éclaté fait de pâtés de maisons individuelles.

Il se caractérise par sa souplesse, sa faible capacité de charge (5 places assises), sa régularité et sa relative rapidité.

Les motifs de déplacements en relation avec le travail viennent en tête avec 3% des personnes enquêtées.

En seconde position vient le relation domicile-courses ; elle est liée aux besoins de services (santé, administration) aux achats (magasins, marchés quotidiens ou occasionnels...).

Les motifs de déplacements domicile-visite interviennent en troisième position dans l'animation des flux de voyageurs intra et inter-communal : solidarité familiale et solidité des liens amicaux expliquent la place que tient ce facteur de déplacements.

L'enquête n'a pas reconnu le rôle important des élèves dans la formation des flux de voyageurs ; seulement 14,66% des personnes enquêtées ont admis l'implication des « woros-wors » dans l'animation de la relation domicile-école.

Les « woros-woros » ont aussi une dimension sociale importante. Ils procurent des emplois et des activités pour les jeunes de la commune de Cocody. En raison de 2 chauffeurs par « woros-woros » et sur une base de 555 « woros-wors » autorisés, clandestins ou tolérés, ce sont plus de 1000 personnes qui trouvent ainsi à s'employer dans les services de transport collectif à

C'est enfin un électorat actif qui durant la période du renouvellement des mandats municipaux apporte son soutien très convoité.

4. Transport informel et espace planifié

4.1. Cocody, la ville moderne à l'épreuve de la réalité des «woros-woros ». le fonctionnement des taxis communaux ou «woros-woros » sur l'espace communal de Cocody ne fait pas l'unanimité au sein même des autorités hiérarchiques, en charge de la gestion de la ville d'Abidjan.

En effet, le maire central de la ville d'Abidjan ne fait pas mystère de ses réticences à accepter les "woros-woros" sur le territoire de la commune de Cocody. Aussi n'y a-t-il jamais consenti à délivrer des autorisations d'exploitation comme dans les autres communes. Le maire de Cocody se charge de la réglementation de ce secteur (autorisation, carte professionnelle, régularisation administrative, les droits et taxes).

Les modalités et conditions de fonctionnement des "woros-woros" révèlent plusieurs paliers du point de vue réglementaire et institutionnel.

— Le premier niveau est celui des taxis-ville refusés par la ville d'Abidjan mais autorisés par la commune de Cocody. Ceux-ci exploitent souvent les lignes régulièrement affectées, mais se déportent parfois sur des itinéraires officiels (2) ou concurrents (3) ;

- Le second palier est celui des taxis-ville non autorisés, exploitant clandestinement des lignes régulières, ou lignes officielles à l'intérieur de l'espace communal.

Cette catégorie de véhicules est en double situation irrégulière par rapport à la ville d'Abidjan (Maire centrale) et vis-a-vis de la mairie de Cocody. Elle constitue une concurrence déloyale à l'égard des autres "woros-woros" autorisés et donc assujettis à des droits et taxes diverses.

(2) Itinéraire non autorisé par la Maire de Cocody.

(3) Itinéraire reconnu par la Maire mais sur lequel le taxi-ville en cause n'est pas autorisé à exercer son activité.

— Le dernier palier va plus loin dans "l'illégalité" : il s'agit des "woros-woros" non autorisés qui desservent des lignes extra-communales à partir de Cokoay y compris le centre-ville. Ces véhicules exploitent ainsi un segment de marché en principe protégé par le monopole de la SOTRA. Ils enfreignent à cette auto-organisation qui veut que les taxis collectifs assurent exclusivement « la desserte intra-communale plus fine et jouent le rôle de rabattement sur les voies desservies par la SOTRA » (Meite, 1992).

4.2. Transport informel et quartier central : utilités et images à Cokoay

La question de l'usage des "woros-woros" à Cocody renvoie à une double perception :

— la perception utilitaire et "réaliste" guidée par les nécessités et les contraintes du terrain, face aux lacunes du système de transport conventionnel ;

— celles de l'image supposée ou réelle d'un "quartier-vitrine", symbole de la modernité "en conflit" avec des pratiques du secteur informel des transports.

Partisans et adversaires de l'une ou l'autre perception ne manquent pas d'arguments pour étayer leur thèse. A la vérité, la réalité objective paraît moins tranchée. La commune de Cocody, le quartier "chic" d'Abidjan concentre l'habitat de moyen et de haut standing au bénéfice des élites nationales et de celles des ambassades et des organisations internationales. C'est aussi le siège d'un grand nombre d'infrastructures et d'équipements de niveau supérieur, voire international : (Université, grandes écoles, C.H.U. ; Hôtel Ivoire...).

Cependant Cocody évolue : en 1975, elle s'étendait sur une superficie de 1 210 ha, soit 14,86% de l'espace urbain d'Abidjan.

La population de Cocody portait sur 33 000 habitants dont 4 290 habitants se logeaient dans l'habitat spontané précaire (13%).

15 ans plus tard(1990), la population de Cocody a atteint 159 000 habitants, soit une multiplication par près de 5. On observe une détérioration sensible du niveau de vie général des ménages ; en effet 52 470 personnes représentant le 1/3 de la population se réfugient dans l'habitat spontané précaire. En comparaison avec la situation observée en 1975, on constate que la population pauvre et mal logée a vu ses effectifs se multiplier par 12,23 en 15 ans !

Dans le même temps, la superficie de Cocody est passée de 1 210 ha à 4 000 ha , soit une multiplication par 3,31. Aujourd'hui Cocody représente le quart de l'agglomération abiajanaise. Ceci explique la perception utilitaire et ".realiste" des "woros-woros". Le flux total des passagers aux heures de pointe sur deux des vingt-cing lignes identifiées, Cocody-Angré et Cocody-riviera II. Il est de 5 667 voyageurs/jour (Djatti Amino,1995).

On estime à 30 000/jour le nombre de voyageurs transportés par les "woros-woros" à Cocody.

La répartition des passagers par motif de déplacement a donné les résultats suivants :

Tableau n° 8 : Répartition des passagers par motif de déplacements

Motifs de déplacements	Nombre de passagers	%
Domicile - travail	27	36
Domicile - école	11	14,66
Domicile - courses	20	26,66
Domicile - visite	16	21,33
Domicile - visite	1	1,33
Ensemble	75	100%

Source : enquêtes personnelles

L'utilité reconnue des "woros-woros" n'exclue pas des reproches :

- vétusté du parc dont l'âge moyen est de 11 ans ;
- encombrements de la chaussée ;
- pollution visuelle, sonore et atmosphérique, notamment avec la combustion du carburant et des rejets (lubrifiants, monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote) ;
- stationnement et arrêts anarchiques ;
- absence de gare ;
- inorganisation du secteur ;
- tendance à évoluer en marge de la loi et des règlements ;

4.3. Transport informel et réseau de lignes de dessertes

Les "woros-woros" assurent un bon niveau de desserte de l'espace de Cocody, grâce notamment à leur grande capacité d'adaptation au marché.

On dénombre 25 lignes. On peut regrouper ce réseau en 3 familles de lignes :

- les lignes officielles, avec itinéraires précis, autorisé par le maire de Cocody.
- les lignes officieuses, spontanées, non autorisées variant au gré de la demande ;

Ces lignes s'inscrivent dans le périmètre de la commune de Cocody :

- les lignes inter-communales non autorisées relient la commune de Cocody et à certaines communes de la ville d'Abidjan (Adjamé, Plateau, Marcory...).

**Tableau n° 9 : Synthèse des variables
caractéristiques des lignes**

Origine	Destination	Date de création	Nombre de véhicules	Tarifs (F CFA)	Distance (Km)	Nature des lignes
Plateaux Vallon	Zoo	Jan 1993	15	100	3	lignes inter-communales non autorisées
Zoo	Plateau Dokui	Jan 1994	10	100	1,5	
CHU Cocody	Adjamé	Nov 1994	30	125	8	
Cocody Inades	Adjamé (marché)	Mars 1994	25	125	8,5	
II Plateaux	Adjamé (Liberté)	Juin 1994	30	125	9	
Cocody (Mairie)	Marcory	Avril 1993	20	150	14	
Williams ville- Adjamé	II plateaux		5	125	12	
					dist. moy. 7 km	
Cocody (marché)	II Plateaux	Jan 1993	60	100	5	lignes intra-communales autorisées
Cocody (marché)	Riviera II	Avril 1992	80	100	6	
Cocody Mitterand	Attoban	Avril 1988	30	75	2,5	
Riviera II	Riviera III	Nov 1993	20	100	5	
Anono	M'pouto	Mars 1986	20	100	7	
Cocody (Cité)	Angré	Avril 1992	140	150	12	
Blockauss	Université	Mars 1992	30	100	4	
II Plateaux	Agban	Fev. 1992	40	100	3,5	
Cocody (marché)	CHU Cocody		20	100	2,5	
					dist. moy. 5 km	
Riviera II	Palmeraie		20	100	10	lignes intra-communales non autorisées
Cocody	Blockauss		15	100	2	
Zoo	Gobelé		20	100	3	
Attoban	Zoo		15	125	8	
Gobelé	Williams ville		10	100	6	
Attoban	II Plateaux		15	125	10	
Attoban	Gobelé		40	125	9	
Cocody	Université	Jan. 1994	25	150	2,5	
					dist. moy. 6,8 km	

Sources : enquêtes personnelles

Fig. 7 : La structure du Réseau de voirie des communes d'Adjame et Cocody

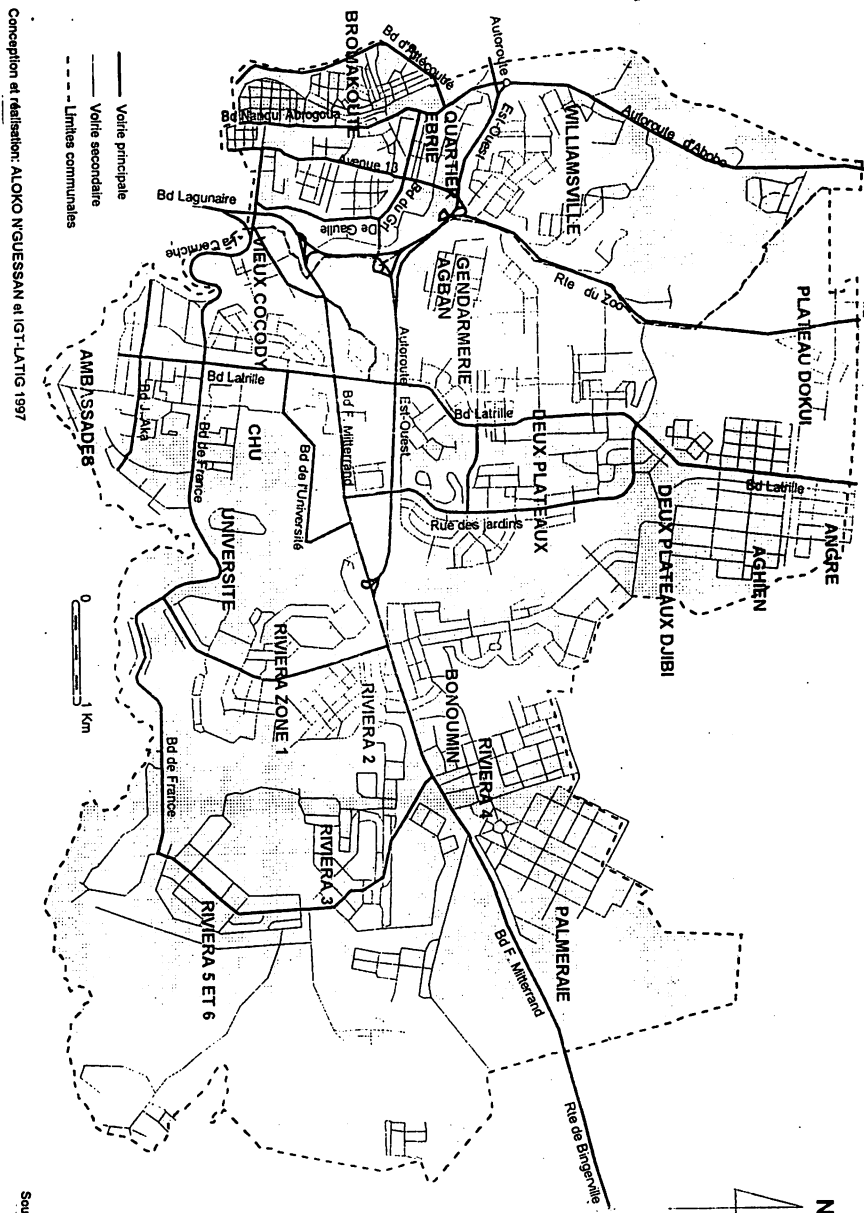
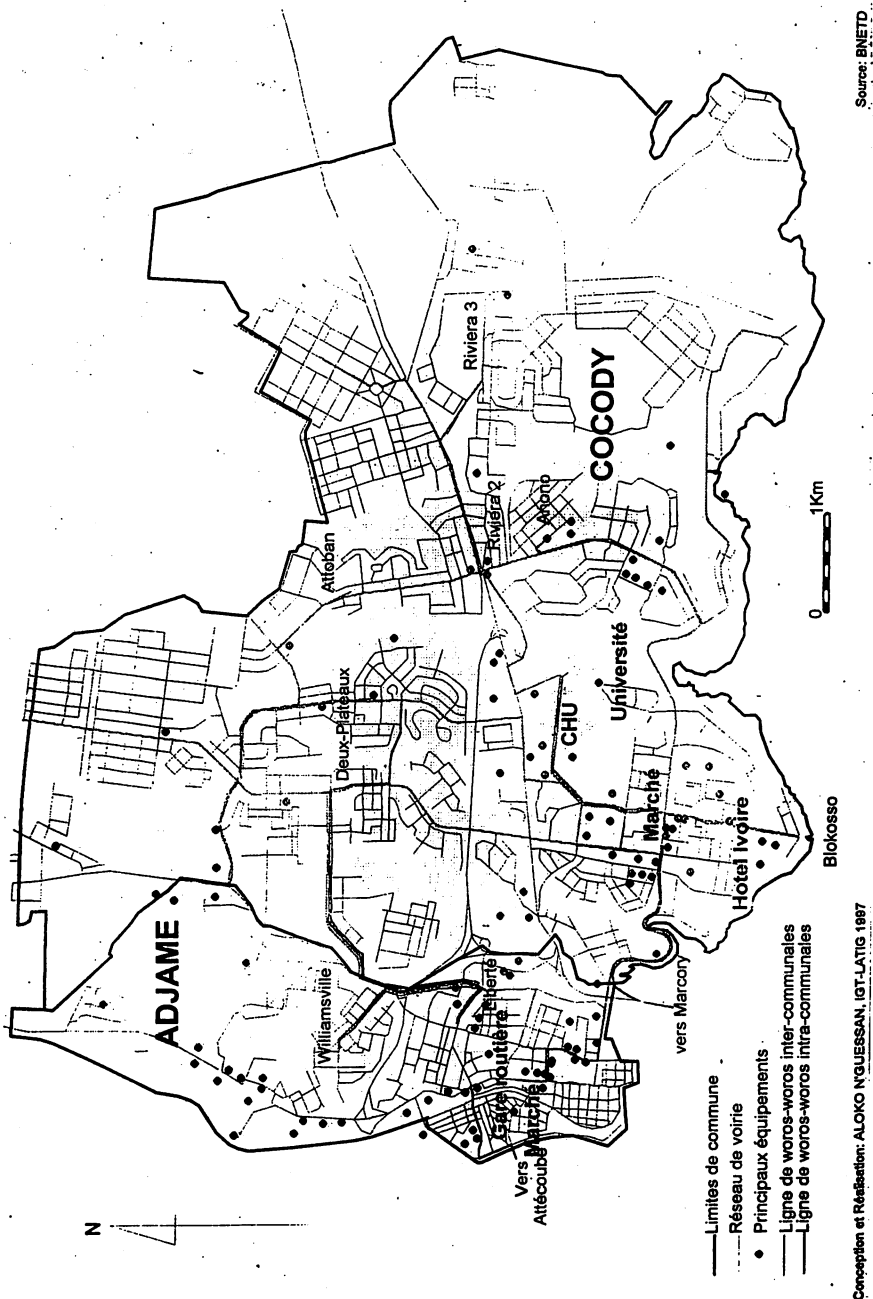


Fig. 8 : Les lignes de woros-woros dans les communes d'Adjame et de Cocody



Au total 25 lignes structurent l'espace urbain communal dont 8 lignes qui assurent indûment des dessertes intercommunales en dépit des textes, et d'une "réglementation tacite".

Ceci n'est pas fondamentalement nouveau. Le secteur informel en général, celui des transports urbains en particulier a tendance à évoluer en marge de la loi. L'impression générale est que trop de réglementation contraignante l'étouffe.

Le réseau des lignes est dense et innerve tous les compartiments de l'espace communal. Aucun quartier, vieux tissu urbain ou nouvelle extension urbaine, n'échappe aux toiles tissées par le réseau de desserte des "woros-woros".

Le fait frappant est son caractère récent : à l'exception de la ligne reliant deux noyaux villageois autochtones Ebrié (Anono-M'Pouto) intégrés dans la ville au fait de sa croissance spatiale et de celle de Cocody Attoban, toutes les lignes de Cocody datent des années 1993-1994. Elles se caractérisent par un fractionnement de l'offre de transport, conséquence de la configuration étalée de la commune.

Cependant quelques itinéraires concentrent une offre significative : Cocody-Angré, Cocody-Riviera II et Cocody-II Plateaux associent au départ ou à l'arrivée le noyau central de la commune, où sont localisées les activités (marché, services). Le niveau moyen de l'offre est estimé à 20 véhicules sur les lignes inter-communales ainsi que les lignes inter communales officielles. Sur les lignes inter-communales autorisées, la moyenne de l'offre atteint 47 taxis-ville /ligne.

Les taxis varient peu (100-125 F CFA/ligne en moyenne), conséquence d'un espace de parcours qui s'inscrit dans un rayon de 6 à 7 km en moyenne, malgré des pointes atteignant 14 km (Cocody-Marcory).

4.4. Transport informel, configuration de l'espace urbain et la question de l'accessibilité à Cocody

Les rapports que tissent les transports urbains avec la ville sont réciproques. "Le transport urbain... constitue un secteur stratégique susceptible de faciliter le processus d'urbanisation des villes et le développement national intégré d'un pays" (Mokoli, 1996).

En fait la ville est souvent une construction intelligente et réfléchie des hommes. Les formes que les processus d'urbanisation prennent sont dictées ou infléchies par la nécessité de relier des bassins d'activités d'emplois aux zones de résidence. Ce sont des prérequis à un bon fonctionnement de la machine urbaine.

En fonction des modes de transports disponibles, l'urbanisation observe des tendances consommatrices ou économes d'espace. A l'inverse, des choix d'urbanisation favorisent ou pénalisent tel ou tel mode de transport.

Généralement, l'urbanisation éclatée dévoreuse d'espace est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité ; en revanche des lotissements impliquant un habitat dense favorisent les transports de masse.

Les facteurs qui conditionnent l'accessibilité d'un espace sont indifférents, dans l'absolu, aux modes de transport.

Le citoyen est préoccupé de savoir le meilleur mode de transport accessible à sa bourse et propre à satisfaire ses besoins de mobilité en terme d'espace et de temps.

L'accessibilité, notamment à Abidjan, ne saurait se résumer aux seules dimensions géographique et matérielle (intervalle d'un point à un autre, temps civil, espace-temps) ; celles-ci sont réelles et constituent le premier niveau de référence de l'usage des transports.

Le second niveau de référence renvoie à la dimension psychologique de l'accessibilité des lieux et des modes. La psychologie est définie comme "l'ensemble des manières de penser, des sentiments, des états de conscience" (Larousse, 1988). L'accessibilité peut varier en fonction des situations physiques, géographiques et mentales des usagers.

On peut tenter de l'objectiver à partir de variables comme la rapidité et le niveau de confort des transports utilisés : en effet 30 mn d'un trajet domicile-travail dans un autobus surchargé, en heure de pointe, à midi, sous le soleil tropical d'Abidjan paraissent interminables ; alors que, une durée de parcours équivalente dans des conditions de confort, même moyen, dans un taxi-ville offrant des places assises sera autrement mieux appréciée.

C'est une des dimensions des facteurs psychologiques de l'accessibilité ; elle conditionne fortement les motivations des usagers dans le choix des moyens de transport. Il s'agit de montrer en quoi les "woros-woros" permettent d'accéder à tous les points de l'espace communal de Cocody dans des conditions minima de confort et de rapidité.

Cocody offre un cadre propice à l'activité des "woros-woros". La commune s'urbanise rapidement sous la pression de la demande de logements (4) et grâce à la disponibilité de zone d'extension urbaine (5). Ce sont les opérateurs privés organisés en Société Civile Immobilière (SCI) qui produisent cette offre de logements série (6) : elle se caractérise par les traits suivants :

- étroitesse des lots et des habitations
- étroitesse des voiries urbaines exécutées sommairement ou pas ;
- discontinuité spatiale de la commune ;
- discontinuité et disparité entre zone lotie, et zone non-lotie, entre voirie bitumée, voirie non bitumée et voirie inexistante...

(4) 150.000 demandeurs de logements attendent chaque année une production de l'offre qui n'excède pas 25 000 logements/an.

(5) Cocody est avec Yopougon et Abobo, les seules communes de la ville d'Abidjan à disposer de périmètre à extension urbaine. Cocody est la plus urbanisée.

(6) Avant l'application des Plans d'Ajustements Structurels, l'Etat était lui-même opérateur immobilier dans le cadre de sa politique sociale.

Ces opérations immobilières se localisent loin des centres d'activités, et sont d'accès difficile pour les lignes régulières à la SOTRA (4).

Au total, la dispersion des lotissements, le caractère fragmenté de la demande, la configuration des unités d'habitat et leur étroitesse favorisent le développement des transports informels tels les "woros-woros".

Ceux-ci se caractérisent par :

- des tarifs accessibles à la bourse d'une majorité de ménages.
- leur relative rapidité, aussi bien en terme de vitesse commerciale sur le réseau, qu'en terme de temps d'attente à la gare. en comparaison avec les transports conventionnels comme la SOTRA.
- leur accessibilité géographique : la densité des lignes du réseau de "woros-woros", leur capacité à faire presque du "porte à porte" sont très appréciés par la clientèle.
- un niveau de confort qui, quoi que l'on dise, reste supérieur à celui de la SOTRA aux heures de pointe, car contrairement à celle-ci, les "woros-woros" offrent toujours des places assises à leur clientèle.

Ce faisceau de facteurs explique pourquoi le "greffon" des taxis-ville ou "woros-woros" a bien pris à Cocody.

(4) Dans tous les cas les délais de réaction de la SOTRA pour la desserte d'un nouveau quartier excède 6 mois . Les "woros-woros" précèdent toujours.

CONCLUSION

Une réglementation qui excluait les transports informels des quartiers centraux, un parc d'autobus de la SOTRA adapté à la demande exprimée en transport collectif, une population solvable durant les années « d'abondance » assurant ses besoins de mobilité par les véhicules particuliers, tel ont été jusqu'à la fin des années 1980, les ingrédients ayant assuré les conditions de la sauvegarde de l'image de marque de la commune de Cocody, vouée à être la vitrine ouest-africaine du quartier résidentiel type de haut et de moyen standing.

Ce souci de juxtaposition spatiale de l'habitat moderne planifié et des transports urbains conventionnels sera mis en défaut au cours des années 1990.

La crise socio-économique des années 1980, entraîne un certain nombre de bouleversements à plusieurs échelles.

- Au niveau national ;
- réduction importance des cours des matières premières ;
- baisse drastique de la solvabilité et des finances de l'Etat ;
- programme d'ajustement structurel ;
- privatisation, compressions de personnel, chômage important ;
- suppression des avantages sociaux ;
- suppression ou réduction des subventions aux entreprises conventionnelles ;
- relèvement des prix des titres de transports publics ;
- suppression de la gratuité de transports ;
- Au niveau local ;
- développement des emplois précaires à Cocody (secteurs informels ; aides familiales, ...)

— accroissement spatial des habitats précaires près des lieux d'activités précaires ;

— développement du secteur des transports informels pour pallier aux déficiences du secteur conventionnel.

Aujourd'hui ce système des transports informel "woros-woros" fait partie intégrante du paysage de la commune de Cocody. Pour qu'il survive, il importe que tous les acteurs veillent à l'amélioration du cadre institutionnel et à ses modes de gestion de l'espace.

Pour ce faire, il importe de :

- définir un cadre réglementaire et législatif adapté ;
- redéfinir la mission du service public de transport ;
- assurer une bonne coordination entre les transports conventionnels et les transports privés ;
- répartir les différents modes en tenant compte de la capacité de chaque système de transport ;
- assurer la formation et l'information des acteurs ;
- réglementer l'âge des véhicules et les conditions d'accès à la profession de transporteur ;
- organiser et restructurer le secteur des "woros-woros".

Bibliographie

1. Aka Kouadio A. : "L'organisation des transports collectifs à Abidjan", Thèse de Doctorat- Université de Paris X Nanterre 1988, p. 341.
2. Aloko-N'Guessan J. : "Le milieu professionnel des chauffeurs de taxis et de bus : le cas de Dakar". Actes de CODATU III. Le Caire 1986.
3. Bamas M. : "Le rôle des deux roues dans les extensions urbaines à Ouagadougou : Quels enseignements pour les villes africaines", Actes de la conférence CODATU VII, 12-16 février 1996 New-Delhi (Inde), p. 1-195. - 202 1996.
4. Diaz Olvera et al. : "Les déterminants de la mobilité urbaine : une comparaison entre Ouagadougou et Bamako", Actes de CODATU VII. New-Delhi III 183-193, 1996.
5. Djatti A. L.F. : "Taxi-ville à Cocody (woro-woro)", Rapport de stage Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs E.N.S.T., 31 pages, 1995.
6. Djenapo M. et al. : "Evolution de l'offre de transport et mobilité à Bamako", Actes de CODATU VI, Tunis, p. 147-53.
7. Faxas L. : "Dérèglementation "informelle" et asiatisation coopérativisation" du transport collectif urbain. Le cas de Santo Domingo, République Dominicaine", Actes de CODATU VI 1993, Tunis (Tunisie), p. IV -83-90.
8. Gibbal, J.M. : "Citadins et villageois dans la ville africaine, l'exemple d'Abidjan", P.U.G, Maspéro, 1974, p. 398.
9. Godard X et al. : "L'organisation des transports urbains : Les acteurs, Les méthodes LET-INRETS", Actes du SITRASS, p. 232, Janvier 1992.
10. Godard X et al. : "Systèmes d'information. LET INRETS", Actes du Sitrass, 311, p. ?, Dakar, mars 1994.

11. Lehuen : "Quels transports pour les villes moyennes de Côte d'Ivoire : Secteur public ou secteur privé", Actes de CODATU III, Caire 1986.
12. Meite B. : "La recherche de l'équilibre financier et la liberté commerciale : le plan quinquennal de la SOTRA à Abidjan". Acte de CODATU IV, Tunis, p. II- 27-36-, 1993.
13. Pradeilles, H.J.C.et al. : " L'organisation corporative des chauffeurs de taxis collectifs à Bamako et Lomé". CODATU V, San Paulo, p. I - 62-72-1990.
14. Seck A. : "Circuit de financement du transport et ajustement structurel : Cas de Dakar, Bamako et Abidjan". Actes de CODATU VI, Tunis, p. X 23-30, 1993.
15. Teurnier P., Mandon-Adolhoume B. : "L'integration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : Le cas de Dakar - Transport transfert développement", CODATU - INRETS n° 8, septembre 1994.
16. Yoboué-Kouamé : "La coordination des différents systèmes de transports urbains à Abidjan", CODATU V, San Paulo, Bresil, p. VI- 46-57, 1990.