



Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique, Volume 6 (2)
ISSN:1987-071X e-ISSN 1987-1023
Received, 15 March 2024
Accepted, 22 July 2024
Published, 15 August 2024
<https://www.revue-rasp.org>

To cite : Ahi K., N. (2024). Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké. Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique, 6(2), 1-14.

Research

Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké

Noel Kouadio AHI^{1,2}

¹Institut National de Santé Publique (INSP), Abidjan, Côte d'Ivoire

²Institut Pierre Richet (IPR), Bouaké, Côte d'Ivoire

Correspondance : (+225) 0709059097, E-mail : noelahi@yahoo.fr

Résumé

L'activité des motos taxi occupe une place prépondérante dans le secteur du transport vue son influence sur la circulation routière à Bouaké avec leur implication dans les accidents avec plusieurs victimes. Cela constitue un problème de santé publique. Malgré ces faits, l'on observe un intérêt de la population à l'égard de ces engins. Cette étude a pour objectif d'analyser les logiques sociales de l'activité de moto taxi en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké. Elle est à la fois quantitative et qualitative. Les données ont été recueillies à partir d'entretiens semi directifs avec 36 conducteurs et trois propriétaires de moto taxi, un agent de mairie, un responsable syndical des conducteurs, deux vendeurs de motos et de l'administration de questionnaire à 161 clients de moto taxi. Également, une observation de l'environnement routier a été faite. En outre, les coordonnées exactes de localisation des lieux de vente des motos taxi ont été prises à l'aide d'un GPS. Ces données ont été traitées et analysées à partir de l'analyse thématique de contenu des logiciels SPSS et QGIS. L'étude révèle que cette activité concerne les hommes de sexe masculin avec une forte proportion de jeunes de 17 à 35 ans (81%). Les clients sont de différentes couches socio professionnelles. Les raisons du choix aux motos taxis sont entre autres, la rareté des autos-taxis (77,02%), leur proximité auprès de la population et la disponibilité des conducteurs des motos taxi pour les clients (81,36%) et le refus des autos-taxis à prendre les clients (44,10%). Par ailleurs, ce secteur d'activité est pourvoyeur d'emploi et de revenu. Cela a une influence sur le nombre croissant des motos taxi à Bouaké. Donc, une nécessité de sensibilisation et de formation des conducteurs est primordiale afin de réduire le nombre d'accidents et de victimes.

Mots clés : logiques sociales, motos taxi, essor, Bouaké

Abstract

The activity of motorcycle taxis occupies a preponderant place in the transport sector given its influence on road traffic in Bouaké with their involvement in accidents with several victims.

This constitutes a public health problem. Despite these facts, there is interest among the population in these devices. This study aims to analyze the social logic of the booming motorcycle taxi activity causing traffic accidents in Bouaké. It is both quantitative and qualitative. Data were collected from semi-structured interviews with 36 drivers and three owners of motorcycle taxis, a town hall agent, a driver's union official, two motorcycle salesmen and the administration of questionnaires to 161 motorcycle taxi customers. Also, an observation of the road environment was made. In addition, the exact location coordinates of the places of sale of motorcycle taxis were taken using a GPS. These data were processed and analyzed using thematic content analysis of SPSS and QGIS software. The study reveals that this activity concerns males with a high proportion of young people aged 17 to 35 (81%). Clients come from different socio-professional backgrounds. The study reveals that this activity concerns males with a high proportion of young people aged 17 to 35 (81%). Clients come from different socio-professional backgrounds. The reasons for choosing motorcycle taxis are, among others, the scarcity of auto-taxis (77.02%), their proximity to the population and the availability of motorcycle taxi drivers for customers (81.36%) and the refusal auto-taxis to pick up customers (44.10%). Furthermore, this sector of activity provides employment and income. This has an influence on the growing number of motorcycle taxis in Bouaké. Therefore, the need for driver awareness and training is essential to reduce the number of accidents and victims.

Keywords: social logic, motorcycle taxis, growth, Bouaké

1. Introduction

Les accidents de circulation constituent une préoccupation pour les autorités politiques et sécuritaires africaines vu le nombre élevé de victimes. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les accidents de circulation sont fréquents sur le continent africain et affiche l'un des pires taux de mortalité routière au monde. Cette organisation indique que le taux de mortalité y est de 26,6 décès pour 100 000 habitants, soit près de trois fois plus élevé qu'en Europe (OMS, 2023). C'est la principale cause de décès chez les jeunes Africains (Afrique Renouveau, 2023) et est une question de santé publique majeure en Afrique, mais négligée », (Bonnet, 2023). En effet, l'insécurité routière est la première cause de décès chez les 5 à 29 ans, mais les Etats du continent n'engagent que des actions de courte durée. A l'instar des autres pays africains, la Côte d'Ivoire n'est pas en reste de ce phénomène. En effet, la croissance économique galopante de la Côte d'Ivoire depuis 2012, conjuguée à l'urbanisation accélérée, profite au développement des transports collectifs urbains en général dominés par le secteur artisanal. Ces transports de type artisanaux composés de Gbakas pour les villes d'Abidjan et de Bouaké et des taxis communaux appelés *wôrô-wôrô* sur l'étendue du territoire, répondent mieux à la demande croissante de mobilité (Gahié, 2020) in Dago (2023). Cependant, ils favorisent une recrudescence des accidents de la circulation routière qui provoquent un nombre croissant des victimes. En effet, au cours des cinq dernières années, il a été dénombré en moyenne par an, plus de 12 000 accidents corporels, plus de 1 200 tués et plus de 21 000 blessés, pour une perte moyenne de 3% du PIB pour l'économie nationale (Ministère des transports, 2021). Ces accidents se produisent dans toutes les régions du pays avec des victimes surtout dans les zones centre et du nord avec l'avènement d'autres engins de transport non des moindres appelés communément motos taxi dans les villes de Bouaké et Korhogo. Les

statistiques des services d'urgence du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Bouaké indiquent respectivement 2892 et 3279 victimes d'accident de la voie publique dont des cas d'accidents de circulation évacués dans cette structure en 2016 et en 2017 (CHU Bouaké, 2017). Aussi, selon l'étude de Ogonon et Coulibaly (2007) in Koné (2015), l'on a noté 1322 accidentés enregistrés dans le service des urgences chirurgicales du Centre Hospitalier Universitaire(CHU) de Bouaké en 2006 dont 72,7% sont des usagers des motos taxi. En plus, 96,4% de ces accidents se sont produits dans la ville de Bouaké. Également, le Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires de Korhogo révèlent 3247 cas d'accidents de 2014 au mois de juin 2017 dont 2522 cas impliquant les motos taxi (Coulibaly, Adaman et Ahi, 2017). En outre, le Groupement des sapeurs-pompiers de Bouaké a indiqué 912 cas d'accident impliquant les motos en majorité des motos taxi en 2017 (Groupements des Sapeurs Pompiers, 2017).

Par ailleurs, une enquête exploratoire menée dans le service des urgences de chirurgie du CHU de Bouaké en 2017 a indiqué que les motos en général et les motos taxi en particulier ont un lien avec les accidents de circulation avec respectivement 1807 et 1069 blessés transférés dans ce service de 2016 à 2017. Cela démontre que les motos taxi sont sans reproche dans la survenue de nombreux accidents de circulation dans la ville de Bouaké avec son corolaire de victimes.

Malgré ces faits sombres, les motos taxi occupent une place prépondérante dans le transport à Bouaké vue son influence sur la circulation routière à tous les endroits de cette ville. En effet, l'on observe un certain intérêt de la part de la population à l'égard des motos taxi comme moyen de déplacement à Bouaké. En plus, l'on remarque une croissance du nombre de motos taxi dans la ville de Bouaké en référence aux données de la municipalité. Selon les responsables, l'on a noté 2300 motos taxi en 2014 et 2500 en 2015. En 2017, l'on a enregistré 3666 motos taxi dans les archives de la municipalité et 3334 de ces engins roulants en 2018 dans le rapport d'activité annuelle de cette institution. Ces données sont en réalité plus élevées que celles-ci car un nombre important de motos taxi ne sont pas identifiés selon la mairie. On pourrait se demander qu'est-ce qui est à l'origine de cette augmentation du nombre de motos taxi à Bouaké ?

Cette étude a pour objectif d'analyser les logiques sociales de l'activité de moto taxi en plein essor occasionnant de nombreux accidents de circulation à Bouaké. En d'autres termes, i) quelles sont les pratiques sociales de l'activité de moto taxi dans la ville de Bouaké ? ii) comment les motivations des populations affectent-elles le recours aux motos taxi dans la ville de Bouaké ? iii) quels sont les enjeux de la recrudescence des motos taxi à Bouaké ?

2. Matériels et méthodes

2.1. Site et population de l'étude

Cette étude s'est déroulée dans la ville de Bouaké entre décembre 2019 et mars 2021. Le choix de ce lieu est le fait de son rang de deuxième ville de la Côte d'Ivoire, connue pour être un important centre économique et commercial du pays. En plus, elle est marquée d'une part, par un trafic routier intense de motos en général et de motos taxi en particulier et d'autre part, par l'implication récurrente de ces engins dans les accidents de circulation dans cette ville. Pour l'enquête quantitative, les critères d'inclusion étaient : les conducteurs de moto taxi, les passagers réguliers de moto taxi, être disponible pour l'enquête et avoir donné son consentement. Donc, l'enquête s'est intéressée aux conducteurs et les clients de moto taxi. Puis,

les responsables de la mairie et du syndicat des conducteurs de moto taxi, les vendeurs de motos et les propriétaires de moto taxi pour l'enquête qualitative.

2.2. Production de données

Cette étude à la fois quantitative et qualitative, a été menée en s'appuyant sur des entretiens semi directifs avec 36 conducteurs, trois propriétaires de moto taxi, un agent de la mairie, un responsable syndical des conducteurs de moto taxi, deux vendeurs de motos, l'administration de questionnaires à 161 clients de moto taxi, la recherche documentaire (documents physiques et internet), l'observation à l'aide d'une grille d'observation (Revillard, 2013) la circulation routière pour apprécier l'ampleur du phénomène et le comportement des conducteurs de moto taxi en activité dans la ville quant au respect ou non du code de la route et la localisation de sites. Parallèlement, nous avons exploré des registres de consultation du service des urgences de chirurgie du CHU de Bouaké sur une période d'un an (mars 2017 à février 2018). Également, nous avons reçu des données sur les accidents de circulation auprès des Sapeurs Pompiers Militaires (GSPM) de Bouaké.

La sélection des enquêtés s'est faite au choix raisonné en tenant compte de leur disponibilité à participer à l'enquête. Concrètement, nous abordons les conducteurs de motos taxi qui sont souvent stationnés à des endroits de grande affluence comme les abords des lieux commerciaux, devant les structures éducatives, sanitaires, judiciaires et administratives ou dans les quartiers. Après leur avoir expliqué l'objet de l'étude et obtenu leur consentement, nous commençons l'enquête. Pour l'administration du questionnaire, nous avons choisi les passagers de moto taxi à leur destination après avoir reçu leur consentement. En outre, nous avons localisé les lieux de vente de motos servant d'activité de moto taxi à l'aide d'un GPS pour montrer l'ampleur de cette activité commerciale. L'étude a pris les coordonnées exactes de la localisation des sites.

2.3. Traitement et analyse des données

Ces données ont été traitées et analysées à partir de l'analyse thématique de contenu (Sabourin, 2008 ; Negura, 2006) et de la version d'évaluation du logiciel SPSS. 26. Le logiciel QGIS. 2. 14. 19 a permis de réaliser une carte d'illustration. L'étude s'inscrit dans une perspective de la théorie des organisations qui offre des connaissances pour mieux comprendre l'organisation et le fonctionnement de cette activité, voir l'améliorer (Landrieux-Kartochian, 2016). Elle met en évidence les différents acteurs en présence et leurs interactions sociales. Cela a abouti aux résultats ci-dessous.

3. Résultats

Les principaux résultats sont entre autres, les profils des utilisateurs, les pratiques sociales de l'activité de moto taxi, les motivations de la population du recours aux motos taxi, les enjeux de la croissance du nombre de motos taxi et une cartographie des lieux de vente des motos dans

la ville de Bouaké. Les résultats présentés ci-dessous donnent des variables indicatives mais ne sont pas le reflet de l'ensemble de la population à Bouaké.

3.1. Profils des utilisateurs

Nous avons interviewé 36 conducteurs de moto taxi et administré des questionnaires à 161 clients de moto taxi.

3.1.1. Profil des conducteurs

Cette activité concerne aussi bien les jeunes que les adultes de sexe masculin dont l'âge varie entre 17 à 61 ans. Mais l'on note une forte proportion de jeunes âgés de 17 à 35 ans (81%). Elle implique une diversité d'acteurs sociaux qu'on peut les caractériser en deux catégories. D'abord, il y a ceux qui mènent cette activité en plein temps et ensuite ceux qui font l'activité de façon ponctuelle. On y trouve dans ce groupe des élèves, étudiants, menuisiers, mécaniciens, maçon, chauffeur d'auto-taxi, etc. En effet, ces acteurs sont des conducteurs circonstanciels pour satisfaire aux besoins sociaux temporels et ponctuels.

3.1.2. Profil des clients

Profil des clients	Nombre		Total	Pourcentage (%)
	Hommes	Femmes		
Commerçants	12	24	36	22,36
Elèves	16	17	33	20,50
Agent de l'état	6	9	15	09,32
Ménagères	00	27	27	16,77
Etudiants	12	17	29	18,1
Autres	13	8	21	13,04
Total	59	102	161	100

Tableau : Répartition des enquêtés selon leur statut professionnel et le sexe

Des personnes issues de différentes couches socio professionnelles empruntent les motos taxi comme moyens de transport dans la ville de Bouaké. On y trouve des commerçants, élèves, étudiants, agents de l'état ou des personnes du secteur privé, des ménagères, des artisans, etc.

La forte proportion des femmes au détriment des hommes s'explique par le fait qu'elles ne disposent pas de moyens de placement par rapport aux hommes dont un grand nombre possèdent des motos ou des véhicules. En plus des adultes, l'on a des enfants qui empruntent les motos taxi accompagnés de leurs parents.

3.2. Pratiques sociales de l'activité de moto taxi dans la ville de Bouaké.

L'activité de moto taxi se mène nuit et jour (24 h sur 24) dans tous les quartiers de la ville de Bouaké. Son organisation et fonctionnement sont basés sur des règles établies par des acteurs sociaux qui sont impliqués dans cette activité notamment la municipalité et une organisation syndicale de transporteurs. D'abord, l'on a la formalisation de l'activité (reconnue) par la mairie qui travaille en collaboration avec un syndicat des motos taxi. En effet, avant le démarrage de l'activité, le responsable de la moto a des obligations à remplir. Il s'agit d'un abonnement à la mairie moyennant la somme de 4500 f CFA qui donne droit à une carte d'identification. En plus, le paiement d'une taxe communale qui peut se faire mensuellement à 3000 f CFA ou annuellement à un cout forfaitaire de 25000 f CFA selon la préférence des propriétaires de moto. Également, les propriétaires de moto taxi doivent s'inscrire dans la structure syndicale reconnue par la mairie moyennant une somme de 1000 f CFA pour avoir un macaron et un gilet à 4000 f CFA. Chaque gilet porte un numéro permettant non seulement l'identification du propriétaire et le conducteur de la moto mais aussi de savoir qu'elle remplit les conditions de la municipalité pour la circulation en ville.

Il est à noter que cette organisation syndicale de moto taxi a été mise en place depuis 2014 et est subdivisée en dix sections dans la ville avec chacune des responsables locaux selon la municipalité. A l'intérieur de chaque section, il y a plusieurs gares créées et chacune a sa propre organisation. Les conducteurs sont stationnés à des endroits fréquentés par beaucoup de personnes. Il s'agit des grandes surfaces commerciales, des bureaux de l'administration publique ou de structures privées, des structures sanitaires, les écoles, les gares de transport, les marchés, etc. Mais cette organisation syndicale n'est pas exempte de tout reproche. Des propriétaires de moto taxi se plaignent de son mauvais fonctionnement. Les propos d'un interviewé [Mr Koné M., propriétaire de moto taxi] illustre ce fait dans ce qui suit :

« (...) à mon avis, je peux dire qu'il n'existe pas de syndicat pour les motos taxi. C'est un groupe de personnes qui sont attachées à la mairie pour nous arnaquer. Quand on a un souci lié à l'activité on ne les voit pas. On ne sait même pas à qui s'adresser. Ceux qui se présentent aussi ne font rien pour trouver les solutions à nos problèmes. Pour moi, notre seul interlocuteur reste la mairie ».

Ensuite, l'on note dans le secteur de moto taxi, une catégorie de propriétaires et de conducteurs qui ne sont pas liés à cette organisation syndicale et ne sont pas reconnus par la mairie. Ces conducteurs circulent pendant la journée en général en périphérie des quartiers de la ville pour éviter les contrôles des agents municipaux de peur de la saisie de leur moto et du paiement d'une amende. Également, ils mènent leurs activités la nuit à l'abri de tout contrôle des agents municipaux.

Ainsi, l'étude a-t-elle montré que cette activité fonctionne sur un ensemble de règles établies par des acteurs sociaux et occupe une place importante dans le transport à Bouaké.

3.3. Motivations de la population au recours des motos taxi dans la ville de Bouaké

Les raisons du choix de la population aux motos taxi comme moyens de transport sont diverses. L'on a noté entre autres, la rareté des autos taxis dans certains quartiers de la ville comme Kennedy, quartier municipal, Broukro, Gonfreville, Belleville, etc, la proximité des motos taxi

auprès de la population, la disponibilité et la rapidité des conducteurs des motos taxi à accompagner les clients à leurs domiciles à toute heure et les habitudes de certaines personnes surtout les jeunes filles et les femmes notamment les commerçantes.

En effet, le déficit de véhicule de transport pour les déplacements dans la ville de Bouaké et l'indisponibilité des autos-taxi à accéder à tous les quartiers et/ou à n'importe quelle heure favorise l'emprunt de moto taxi. Des enquêtés (77,02%) ont affirmé que la rareté des autos-taxi conditionne l'utilisation des motos taxi à Bouaké. Également, des répondants (44,10%) ont estimé que le refus des chauffeurs de taxis communaux à aller dans certains quartiers par manque de clients est une source de motivation à l'usage des motos taxi dans la ville. Ce fait est récurrent chez les populations éducationnelle, estudiantine et professionnelle. Ainsi, des élèves (75%) et étudiants (66,67%) ont affirmé qu'ils empruntent les motos taxi pour cette raison. Donc, les motos taxi qui sont plus proches des communautés en raison de leur stationnement à différents carrefours des quartiers constituent des moyens alternatifs pour la population à faire face aux difficultés de déplacement. Aussi, la majorité des enquêtés (81,36%) ont-ils affirmé qu'ils les empruntent parce qu'ils sont disposés à les amener partout où ils leur demandent d'y aller à toute heure. Un enquêté [Mr Fofana A., Agent de l'Etat] disait en substance ceci :

« (...) On est souvent obligé de prendre les motos taxi pour nos déplacements dans la ville. Des fois on attend mais les taxis ne viennent pas. Pour ne pas être en retard au rendez vous, on prend les motos taxi qui circulent à tout moment dans les quartiers ».

Un autre [Mme Ouattara A., commerçante] a dit ceci :

« (...) moi, pour mes activités, je descends tard et il n'y a pas de taxi pour rentrer à la maison. J'emprunte un mototaxi qui me descend chez moi dans le quartier ou devant mon portail parfois ».

En plus, l'emprunt des motos taxi est salubre pour la clientèle de ces engins car des personnes interrogées (61,49%) ont souligné qu'ils ont une facilité à atteindre rapidement les lieux de destination, là où les véhicules ne peuvent pas y aller ou accéder facilement. Comme le souligne cette enquêtée [Mme Kouassi A., ménagère] dans les propos suivants :

« A l'intérieur des quartiers, il y a des endroits où les voitures ne peuvent pas circuler à cause du mauvais état des routes. Donc pour ne pas perdre assez de temps avec des trajets de contournement, les populations préfèrent les motos taxi pour aller dans ces quartiers ».

Enfin, les habitudes des clients (jeunes filles et commerçantes) à utiliser les motos comme moyens de déplacement consolident leur préférence au choix des motos taxi au détriment des véhicules. En plus de son importance dans le déplacement de la population, elle doit sa pérennisation à des enjeux.

3.4. Enjeux de la croissance du nombre des motos taxi dans la ville de Bouaké.

L'étude a révélé que des enjeux socioéconomiques structurent le développement de l'activité de moto taxi à Bouaké.

3.4.1. Enjeu social

La ville de Bouaké a été marquée par des crises socio politico militaires qui ont engendré des problèmes sociaux. L'activité de moto taxi est une opportunité pour certaines personnes à faire face aux problèmes d'emploi et de l'éducation dans cette ville. En effet, pour des enquêtés, la rareté de l'emploi à Bouaké est l'une des raisons principales qui amène la population active à s'adonner à cette pratique comme le souligne cet enquêté [Mr Konan J ; marié, 52 ans, conducteur de moto taxi] dans les propos suivants :

« Moi je travaillais dans une entreprise privée dans le domaine du textile. Quand il y a eu la rébellion, on a perdu nos emplois. Or j'ai une famille à nourrir !!! La seule activité qui pouvait me permettre d'avoir un peu d'argent pour m'occuper de ma famille était la moto taxi. C'était la seule alternative qui s'offrait pour beaucoup d'entre nous à Bouaké. Et c'est comme cela que j'ai commencé cette activité. Et je suis toujours dedans. »

Un autre [Mr Touré A., commerçant] a soutenu cette idée dans les propos ci-après :

« (...) moto taxi permet aux jeunes de Bouaké de s'occuper. Sinon il n'y a pas de travail à faire ici. Comme ça au moins, ils ne vont pas s'adonner au banditisme, vol et autres dans la ville... ».

A travers les propos de cet enquêté, l'on s'aperçoit que l'activité de moto taxi contribue à la résolution au problème d'emploi qui est l'une des causes de l'insécurité à Bouaké selon les enquêtés. Également, elle est une solution aux problèmes scolaires et universitaires. En effet, l'étude a révélé la présence des élèves et étudiants dans la conduite des motos taxi à Bouaké. Pour ces enquêtés rencontrés, cette activité est un moyens de financement des études scolaires ou universitaires. Les propos de cet interviewé [Mr Konan R., 19 ans, élève] illustrent bien ce fait. Il a dit ceci :

« J'ai commencé à faire moto taxi il y a deux ans de cela. Je l'exerçais pendant mes heures libres, les nuits et les jours de repos. J'ai eu ma moto par le biais d'une connaissance. Pendant les vacances passées, un monsieur m'a donné sa moto pour faire du travail payé. Je roule aux heures où je n'ai pas de cours surtout les weekends et les jours fériés. Et c'est avec les recettes que je paye ma scolarité. Mon père s'occupe de mes autres frères. J'aide souvent ma mère quand elle des problèmes d'argent. »

En plus des faits relatés, elle constitue un moyen de reconversion ou de passage à d'autres activités. Comme le souligne cet enquêté [Mr Coulibaly S., 35 ans, niveau primaire] dans les propos ci après :

« (...). J'ai des amis qui ont financé leur permis de conduire de voiture grâce à l'activité de moto taxi. Aujourd'hui, beaucoup de jeunes font cette activité pour l'obtention de leur permis et faire de l'auto taxi. »

Un autre [Mr Koffi M., 26 ans, niveau d'instruction supérieur, conducteur de moto taxi], a ajouté ceci :

« Ce n'est pas tous les conducteurs de moto taxi qui veut rester dans cette activité. Je fais moto taxi pour pouvoir passer mes concours d'entrée à la fonction publique. L'année dernière j'ai fais le concours d'entrée à l'Institut National de Formation des Agents de Santé (INSFAS) mais j'ai échoué. Je vais essayer encore cette année. »

Si cette activité participe à résoudre les problèmes d'emploi ou d'éducation, son existence est liée à un enjeu économique.

3.4.2. Enjeu économique

L'on note que des personnes issues de divers milieux sociaux sont impliquées dans cet espace social pour des intérêts financiers. En effet, les conducteurs de moto considèrent cette activité comme une source de gain d'argent rapide face aux besoins quotidiens. Comme l'a affirmé cet enquêté [Kouamé K., 26 ans, étudiant, conducteur de moto taxi] dans ce qui suit :

« Je suis étudiant, c'est avec l'activité de moto taxi que je finance mes études. J'ai eu une moto par le biais de mon père qui est au village pour me permettre d'aller au cours à l'université. Et après j'ai commencé à l'utiliser pour faire moto taxi les soirs et les jours où je n'ai pas de cours. C'est avec les recettes de cette activité que j'arrive à faire face à mes dépenses universitaires et à mes besoins personnels. (...). En tout cas ça m'aide beaucoup ici à Bouaké ».

Un autre enquêté [Kouyaté M., 31 ans, mécanicien, conducteur de moto taxi] a ajouté ceci :

« Moi, je suis un apprenti mécanicien. Il y a des fois où je n'ai pas d'argent sur moi. Alors je m'arrange à aller faire moto taxi pour avoir un peu de sou. Celui qui fait moto taxi a toujours un peu d'argent sur lui. Même si ce n'est pas souvent beaucoup. »

Pendant que certains utilisent l'activité de moto taxi pour survenir à leurs besoins quotidiens, d'autres acteurs s'y intéressent pour faire du business. En effet, selon les enquêtés, des opérateurs économiques sont fortement impliqués dans ce phénomène. Ils achètent des motos et les mettent à la disposition des jeunes qui leur font des versements journaliers de 2500 à 3000 f CFA ou hebdomadaire qui est de 12000 à 18000f CFA. Un conducteur [Mr Ouattara M., 37 ans, marié, conducteur de moto taxi] disait en substance ceci :

« Je travaille pour quelqu'un. Chaque jour je dois lui faire un versement de 3000 f CFA pendant 5 jours et j'ai deux jours dans la semaine où je travaille à mon propre compte. Et c'est pareil pour la majorité des conducteurs qui n'ont pas leur propre moto ».

Ou alors, il y a des financiers qui signent des contrats avec des conducteurs (jeunes et adultes) de moto. Le contenu du contrat stipule que les conducteurs travaillent pour le compte des propriétaires de moto sur une période bien définie par les différentes parties prenantes en faisant des versements pour le remboursement du prix d'achat des motos en plus d'une marge de bénéfice. Au bout du contrat, certains propriétaires remettent les motos aux conducteurs qui deviennent à leur tour propriétaires. Quand d'autres leur vendent les motos à un prix de rachat inférieur au prix initial. C'est donc un partenariat « gagnant-gagnant » pour les différents acteurs impliqués qui permet aux propriétaires de moto de tirer un profit financier pendant que les conducteurs deviennent des propriétaires de moto et autonomes dans l'activité de moto taxi. Comme le souligne cet enquêté [Koffi K.P., 29 ans, conducteur de moto taxi] dans ces propos :

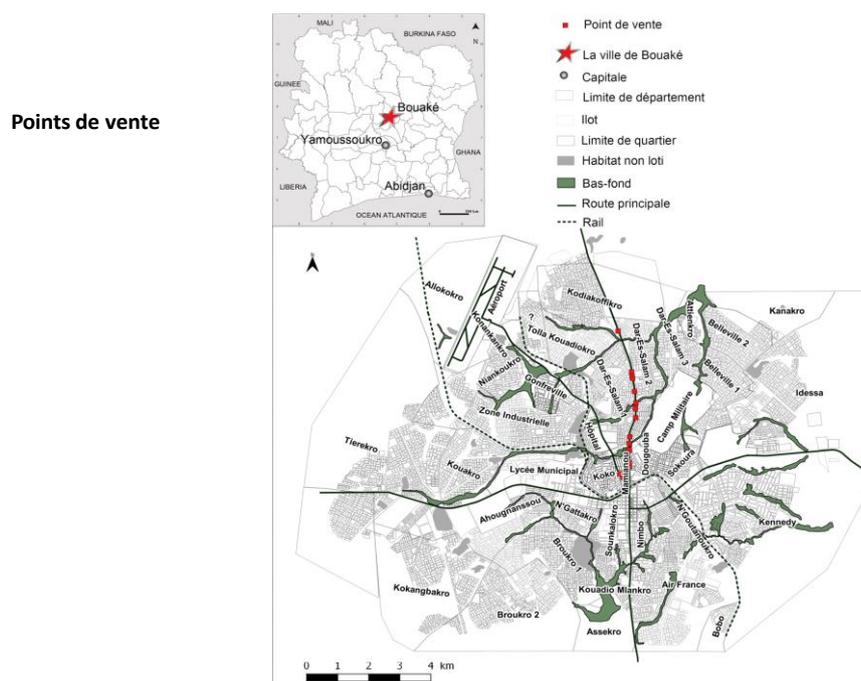
« (...) J'ai travaillé pour un monsieur qui m'a remis une moto pour faire moto taxi. Après un an de travail, il m'a vendu la moto à 200 000 f CFA. Ce qui m'a permis d'être propriétaire aujourd'hui »

A travers ces faits énumérés, l'on note que l'activité de moto taxi à Bouaké est structurée par des enjeux socio économiques qui mettent en interaction plusieurs acteurs sociaux où chacun tire profit. Par ailleurs, l'étude a révélé une multitude de lieux de vente de motos servant de

moto taxi (carte ci-dessous) qui est un indice de l'importance de ces engins dans l'activité économique à Bouaké.

3.5. Cartographie des lieux de vente des motos

Cette carte met en évidence l'ampleur des magasins de vente des motos servant de motos taxi à Bouaké. Cela montre que leur commercialisation participe à l'économie locale. La plupart des points de vente de motos se situent sur l'axe principal de la cathédrale de la ville de Bouaké qui relie la ville de Katiola. Ces points sont marqués en rouge sur la carte.



Carte : lieux de vente des motos taxi (source, notre enquête, 2021)

4. Discussion

Cette partie s'articule autour de deux points. À savoir, une minimisation du risque accidentel et de l'insécurité face aux enjeux liés à l'activité de moto taxi et la non reconnaissance officielle des motos taxi par les organes étatiques mais tolérée par la société.

4.1. Minimisation du risque accidentel et de l'insécurité face aux enjeux de l'activité de moto taxi

Cette étude révèle que les motos taxi ont fait leur apparition à Bouaké à la faveur de la crise militaro-politique survenue en Côte d'Ivoire en 2002 par manque de moyens de déplacement et d'emploi de la population restée en zones de conflit. Cette liaison de la naissance des motos taxi aux crises sociales a été évoquée dans l'étude de Coulibaly, Adaman et Ahi (2017). Celle-

ci a révélé que les motos taxi offrent des opportunités d'emplois aux catégories sociales les plus défavorisées, résolvent à un moindre degré le problème de la crise du transport collectif occasionné par le vieillissement du parc automobile et la dégradation des routes dans la commune et occupe une catégorie de jeunes déviants qui auraient pu se retrouver dans la rue et porter atteinte à la sécurité des biens et des personnes. Les problèmes sociaux à l'origine de l'existence des motos taxi ont été évoqués dans l'étude de Ngabmen, Godard (1998) in Plat (2023) qui a noté que les carences des infrastructures sont l'un des facteurs explicatifs du développement relativement récent des services de taxi-moto dans les villes africaines.

Ainsi, les risques d'accidents et d'insécurité sont-ils "négligés" face aux enjeux liés à cette activité à Bouaké. En effet, les données montrent que les motos taxi participent au désordre social dans cette ville. L'on a observé une circulation routière difficile due aux comportements déviants des conducteurs de moto taxi. Il s'agit du non respect des règles de conduite provoquant de nombreux accidents de la route avec des traumatismes corporels et psychologiques graves.

En outre, les enjeux socioéconomiques influencent la perception de la population des risques liés à cette activité. En effet, pour des intérêts sociaux et économiques, les conducteurs de moto taxi mettent leur vie en danger. Cela est visible avec des conduites en sens inverse, des dépassements inappropriés, le non respect des feux tricolores, la présence de plusieurs personnes (3 à 4) sur une moto, absence de port de casque, etc. Cette argumentation est évoquée dans l'étude de Kassi-Djodjo (2013). Cet auteur a affirmé que les taxis-motos sont très controversés en raison de la dangerosité qu'ils représentent à la fois pour les conducteurs eux-mêmes, les passagers et les automobilistes et qu'ils sont responsables d'environ 80% des accidents de circulation dans la ville en raison des surcharges et de la non-maîtrise du Code de la Route. Ces faits viennent matérialiser une sorte d'incivisme qui règne à Bouaké. En dehors des accidents routiers s'ajoute l'insécurité autour de l'activité de moto taxi. Selon les enquêtés, des conducteurs de moto taxi sont souvent impliqués dans des braquages, vols et agressions de toutes sortes des passagers à Bouaké. L'on note donc que l'envie de rentrer vite chez soi à tout moment amène la population à emprunter les motos taxi sans se soucier des risques encourus. Malgré ces faits ci-dessus relatés, ces engins circulent librement dans toute la ville de Bouaké sans contrainte.

4.2. Activité de moto taxi « non reconnue officiellement » par les organes étatiques mais tolérée par la société pour son exercice

L'étude a permis de comprendre que cette activité se déroule à Bouaké sans réglementation des autorités administratives locales. En effet, le fonctionnement de cette activité met en lumière un contraste. Même si la municipalité recommande aux propriétaires et conducteurs de moto taxi une autorisation avant toute activité dans la ville, il n'y a pas encore de ligne budgétaire liée à son exercice dans le budget de cette institution selon un agent enquêté. Des démarches sont en cours pour sa reconnaissance. Également, l'on a noté que malgré l'implication des motos taxis dans de nombreux accidents à Bouaké, les autorités municipales et sécuritaires restent "muettes" et tolérants envers les conducteurs et propriétaires de moto taxi. Cela se manifeste par une absence de réaction de leur part avec la circulation de ces engins surchargés de bagages et de passagers (trois à quatre personnes). Très souvent, on observe des passagères assises sur les motos avec leur enfant au dos et/ou assis devant le conducteur sans casques. Cela est dû au fait qu'elle constitue un secteur qui permet non seulement à la population masculine

active d'avoir un emploi mais favorise à la réduction de l'insécurité (agressions et vols). Cette analyse a été évoquée dans l'étude de Kouakou (2017). Il a souligné que de cette activité, découle une diversité d'emplois directs et indirects. Leur présence va de pair avec un ensemble d'activités économiques: les ateliers d'entretien et de réparation, la vente de motos, de pièces détachées et de carburant de contrebande, qui en permettent le fonctionnement. Ce secteur est pourvoyeur d'emplois quand on sait qu'une moto est conduite par deux, voire trois personnes. De même, Godard et Ngabmen (2002) ont affirmé que les taxis-motos jouent un rôle très positif dans les villes à fort taux de chômage.

Cette activité très forte présente à Bouaké et tolérée par la population face aux différents enjeux, favorise le tissage de relations sociales dans cette localité. En effet, il se développe des relations d'entraide et de solidarité entre les conducteurs en cas d'événements heureux ou malheureux. Ce type de rapports sociaux se manifeste également entre les propriétaires et les conducteurs selon le statut social des uns et des autres. Egalement, autour de cette activité, se structurent des relations amicales, de confiance et de partenariat entre les conducteurs de moto taxi et la population avec l'envoi des enfants à l'école ou l'usage des conducteurs pour faire des courses particulières des populations. Parfois, l'on assiste à des relations conflictuelles entre les conducteurs et les clients pour des raisons diverses notamment pour les mauvaises conduites. De même, cette réaction sociale est observée entre les conducteurs de moto taxi et ceux des véhicules (particuliers ou autos taxi) pour ce même fait ou entre ces conducteurs et les agents municipaux pour le contrôle des pièces administratives des motos.

5. Conclusion

Cette étude a révélé que les motos taxi occupent une place prépondérante dans le transport à Bouaké vu l'intérêt de la population pour ces engins à deux roues. Plusieurs acteurs sociaux s'intéressent à l'activité de moto taxi avec une organisation et un fonctionnement régis par des règles établies par la municipalité et une organisation syndicale de conducteurs de moto taxi. Cependant, la présence de ces engins sur les routes est une préoccupation majeure pour la population et les autorités sécuritaires et sanitaires à Bouaké vu les nombreux accidents de circulation qu'ils provoquent. Les motivations de la population au recours aux motos taxi sont diverses. Il s'agit des difficultés d'accès aux quartiers et des habitudes sociales de la population. En outre, l'essor des motos taxis dans la ville de Bouaké est lié à des enjeux socioéconomiques. Cela a une influence sur les perceptions du risque accidentel et de l'insécurité des acteurs associés surtout les conducteurs et les clients.

Par ailleurs, cette activité favorise le développement de relations sociales entre les acteurs en présence. Tous ces éléments montrent que les motos taxi jouent un rôle important dans la société malgré le désordre et les risques sécuritaires qu'elles créent à Bouaké.

De ce fait, il est important d'assainir ce secteur en initiant des actions de sensibilisation de la population sur les risques liés à cette activité d'une part et de former les conducteurs de moto taxi sur les règles de conduite et le civisme d'autre part. D'où la nécessité d'impliquer les différentes couches sociales (autorités administratives, politiques, sécuritaires et leaders communautaires, etc.) de Bouaké dans la prévention des accidents.

Conflits d'intérêts

L'auteur déclare qu'il n'y a aucun conflit d'intérêt lié à cet article.

Références bibliographiques

Afrique Renouveau (2023), Semaine de la sécurité routière : Les nations africaines s'efforcent de réduire le nombre de morts, <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/mai-2023/semaine-de-la-s%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re-les-nations-africaines-sefforcent-de-r%C3%A9duire-le>, consulté le 15 septembre 2023 à 17 h02.

Bonnet E. (2023) « Les accidents de la route en Afrique : une question de santé publique majeure, mais négligée » https://www.lemonde.fr/afrique/article/2023/01/12/les-accidents-de-la-route-en-afrique-une-question-de-sante-publique-majeure-mais-negligee_6157636_3212.html#:~:text=Le%20%20janvier%2C%20un%20accident,Egypte%20%C3%A0%20la%20m%C3%Aame%20p%C3%A9riode. Consulté le 16 février 2024 à 14 h13.

Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké (2017), Rapport d'activités, service des urgences de chirurgie, Bouaké, Côte d'Ivoire.

Coulibaly Z., Adaman S., Ahi N. K. (2017), « Insécurité routière et risques socioéconomiques et sanitaires dans la ville de Korhogo et ses banlieues au nord de la Côte d'Ivoire, *Revue DEZAN*, Volume 1, numéro 013, UAC, 4ème trimestre, Décembre 2017, pp. 223-237, ISSN 1840-717-X

Dago M.A., (2023), Contrôles routiers et grève des usagers du gaz butane dans les transports artisanaux : cas des chauffeurs de woro-woro à Grand-Bassam, <https://regardsuds.org>, consulté le 15 avril 2023 à 11 h 04.

Ministère des transports (2021), Dossier stratégie nationale pour la sécurité routière 2021-2025, stop à l'incivisme sur la route, Côte d'Ivoire, 18 pages, https://securiteroutiere.gouv.ci/sites/default/files/dossiers/dossier_strategie_nationale_.pdf, consulté le 18 aout 2022 à 10 h 33

Gahie W. A., (2020), Côte d'Ivoire, transport, la nécessaire émergence des transports durables en terre d'Eburnie, *Climate chance*, Observatoire Mondial de l'Action Climatique Non Etatique, 15 pages.

Godard X., (2002), Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris, Karthala-Inrets, 416 pages

Groupements des Sapeurs Pompiers, (2017). Rapport annuel d'activités

Kassi-Djodjo I. (2013), Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire), *Géotransports, Transport et développement des territoires* n° 1-2, http://geotransports.fr/Revue/pp.105_114_I.Kassi_jodjo_Taxis_motos.pdf, consulté le 25 aout 2022 à 12 h 23.

Kouakou A. JM.K. (2017) Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations, *EchoGéo*, 40 | 2017 Ressources urbaines (2), <https://journals.openedition.org/echogeo/14882>, DOI: 10.4000/echogeo.14882, ISSN: 1963-1197, consulté le 25 aout 2022 à 11h 09.

Kone N. (2015), Les mototaxis dans les stratégies de mobilité des populations à Bouaké, Mémoire de Master 2, UAO, Bouaké, 100 pages.

Landrieux-Kartochian S., 2016, Théorie des organisations, 3e édition, Gualino, collection Memnetos Lmd, page 192

Negura L. (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales. https://www.researchgate.net/.../30454058_L'analyse_de_contenu_dans_l'etude_des_r...

OMS (2023), Réduire le taux de mortalité dû aux accidents en Afrique <https://www.dw.com/fr/afrique-accidents-de-la-route-kenya-nig%C3%A9ria-oms/a-64260520>, consulté le 20 septembre 2023 à 11 h21

Plat D. (2003), Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne. Diplôme d'habilitation à diriger des recherches, Université Lumière Lyon 2, 139 p.

Revillard A. (2013, « Fiche technique : Comment observer ? De la « table rase » à la construction d'une grille d'observation », <https://annerevillard.files.wordpress.com/2013/12/fiche-technique-comment-observer.pdf>, consulté le 17 mars 2021 à 11h 27.

Sabourin P. (2008).L'analyse de contenu, Les faits sociaux sont pourvus de sens M.Canto-Klein, N. Ramognino, Recherche sociale, 4^{ième} édition, Presses de l'Université du Québec, chapitre 15.

© 2024 AHI, licensee *Bamako Institute for Research and Development Studies Press*. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

Publisher's note

Bamako Institute for Research and Development Studies Press remains neutral regarding jurisdictional claims in map publications and institutional affiliations.