

ENJEUX SOCIAUX DE LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ URBAINE ET INNOVATION DANS LE TRANSPORT URBAIN INFORMEL À ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

De Bloganqueaux Soho Rusticot DROH¹

Université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire

droh_d@yahoo.fr

Résumé : Les populations en milieu urbain ont aujourd'hui accès à une très grande variété d'offres de mobilité. À côté des offres publiques de mobilité urbaine coexistent de nombreuses offres privées formelles et informelles, qui peuvent répondre à leurs besoins (autocars, locations entre particuliers, covoiturage, etc.). Dans ce contexte la gouvernance étatique de la mobilité urbaine se fonde sur une politique de formalisation du transport urbain. Cependant, en se fondant sur des innovations sociales, les acteurs du transport urbain informel se maintiennent en dépit des actions de l'Etat visant la formalisation de ce secteur. Sous ce rapport cette étude questionne les enjeux sociaux de la gouvernance de la mobilité urbaine à travers la sociologie de l'innovation. Pour ce faire des données qualitatives ont été collectées à travers des focus et des entretiens semi-structurés auprès de différentes catégories d'acteurs : Mairie, propriétaire de véhicules de transport en commun, chauffeurs, chef de gare formelle et informelle. L'analyse de données qualitatives collectées dans le district d'Abidjan montre que l'innovation sociale se présente comme une source d'opportunités multiples caractérisée entre autres par la création d'emplois, la facilitation de la mobilité et le maintien des pratiques informelles du transport.

Mots clés : Mobilité urbaine, gouvernance, innovation sociale, transport urbain informel

SOCIAL ISSUES OF URBAN MOBILITY GOVERNANCE AND INNOVATION IN INFORMAL URBAN TRANSPORT IN ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

Abstract : Populations in urban areas have access to a very wide variety of mobility offers. In the urban mobility sector, there are many formal and informal private offers that can meet their needs (coaches, shared vehicles in all their forms, VTC, rentals between individuals, carpooling, etc.). The actors of informal urban transport persist while contributing to the recomposition of the governance of urban transport despite the efforts of the State aimed at the formalization of this sector. In this respect, this study questions the social issues of the governance of urban mobility through the sociology of innovation. The analysis of qualitative data used in the district of Abidjan shows that social innovation presents itself as a source of multiple opportunities characterized, among other things, by the creation of jobs, the facilitation of mobility and the maintenance of informal labor practices. transportation.

Keywords: Urban mobility, governance, social innovation, informal urban transport

¹ Institut d'Ethno-Sociologie (IES), Abidjan, Côte d'Ivoire

Introduction

Cette étude s'articule autour du constat du maintien des activités de transport urbain informel à Abidjan en dépit des actions de formalisation de ce secteur développé par l'État. Depuis les années 1960 plusieurs initiatives gouvernementales sont développées pour réglementer ce secteur du transport et éradiquer la pratique de transport informel. Interdits dans les années 1960 à Abidjan, au profit de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) et des « taxis-compteurs² », les transports non officiels sont réintroduits dans les années 1980 dans les dessertes et prennent la dénomination de « woro-woro » (Kassi, 2007; Zouhoula Bi, 2018).

Mais, imprévu par le plan d'urbanisation, on assiste à un développement du transport avec des taxis « Wôrô-Wôrô » et des minibus « gbakas » dans des espaces improvisés. Ces espaces étant initialement des trottoirs, des ronds-points, des bretelles d'accès, des rues ou des boulevards. Le processus de création de ces espaces a consisté d'abord à une installation autour d'établissements collectifs publics ou privés (marché, hôpital, école, banque, etc.), ensuite à la sollicitation des services de rabatteurs et enfin à la multiplication des destinations (Meite, 2014). Dans le but de formaliser ce secteur plusieurs opérations de déguerpissement des gares informelles ont été menées dans le district d'Abidjan (Bouquet & Kassi-Djodjo, 2014; Doherty et al., 2021). Cependant le transport urbain illégal persiste malgré ces opérations de déguerpissement (Doherty et al., 2021; Meite, 2014).

Depuis quelques années, les voitures de transport avec chauffeur proposées par les applications Uber et Yango ont investi les rues d'Abidjan. Ils sont en concurrence avec les taxis compteur, qui se plaignent que les VTC fonctionnent en dehors du cadre juridique et de la législation qui réglementent le secteur du transport routier en Côte d'Ivoire. En effet, déjà, en août 2021, l'Association des conducteurs de taxi compteurs (ACTC) avait dénoncé une situation injustifiée dans le milieu du transport particulièrement le secteur des taxis compteurs. "Il s'agit de l'utilisation des véhicules personnels qui n'ont ni visite de transport, ni assurance, ni patentes, ni couleurs de taxi. Ils sont inscrits sur la plateforme Yango et Uber et font la concurrence déloyale aux taxis compteurs. « Nous sommes déjà éprouvés par les véhicules banalisés et la pandémie à Covid-19 qui ont impactés nos recettes journalières et nos cadres de vie », avait dénoncé le président de l'ACTC (Aralamon, 2021).

Le gouvernement ivoirien, dans le cadre d'assainissement du secteur du transport routier et de la lutte contre la concurrence déloyale, a adopté en Conseil des Ministres du 15 décembre 2021 le décret numéro 2021- 860, portant organisation des transports publics particuliers de personnes. A cet effet, l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI) a produit un communiqué le 15 mars 2022, en vue de rappeler aux

² Un taxi-compteur est un taxi inter-communal qui est autorisé à transporter les personnes sur l'ensemble des communes d'Abidjan.

opérateurs concernés le respect des différentes dispositions afférentes (Ministère des Transports, 2022). Le décret stipule que la puissance des moteurs des véhicules servant à l'activité de transport ne peut être inférieure à 114 chevaux. Cela élimine de fait 90% de l'actuel parc de voitures de transport avec chauffeur en Côte d'Ivoire, selon le président de la Mutuelle des entrepreneurs de VTC.

Il ressort que la réglementation étatique du système de transport se traduit par l'institutionnalisation de normes telles que la loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 portant orientation du transport intérieur. Modifiée par l'ordonnance n°2019-99 du 30 janvier 2019, cette loi est à la base de la création de l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan et le décret numéro 2021- 860 portant organisation des transports publics particuliers de personnes. Malgré la réglementation étatique et les activités de déguerpissement le système de transport urbain informel persiste sur fond de sa légitimation par l'idéologie de la libre concurrence dans le secteur du transport ainsi que le besoin de mobilité de la population dans la ville d'Abidjan.

Sous ce rapport, le présent article vise à aborder la ville « comme source d'innovation » (Goerg, 2003; Le Breton, 2001), par un examen de la manière dont ceux qui habitent la ville continuent de se l'approprier, de l'inventer, et de se réinventer, et ainsi de « créer la société urbaine » à travers les jeux sociaux qu'implique l'appropriation des nouvelles opportunités qui s'offrent à eux.

Pour Henry (Henry, 2015), la modélisation des réseaux de transports à travers les relations entre les agents du système de transport en commun et leur fonctionnement jouent fortement sa partition sur l'évolution de ce phénomène. Ainsi les multiples acteurs sur les mages en relation hiérarchiques et interrelations, tels que les crieurs et les chauffeurs à Addis Abeba ont connu une expansion dans les périphéries urbaines. Conformément à leurs fonctionnements, cette pratique s'opère dans les logiques de la redistribution des tâches sur les espaces de l'activité.

Par ailleurs, pour Wester (Wester, 2012), l'auto-organisation apparaît comme l'émergence d'un système grâce à ses éléments. Ils montrent que ce phénomène s'aperçoit régulièrement sur les itinéraires, dans des arrêts structurants le réseau de transport et sont de réelles plateformes multimodales. Il n'existe pas de règle préétablie, les stratégies individuelles de ce mode de gouvernance sont donc très variées et complexes. Ainsi, l'extrême flexibilité de cette pratique leur permet de s'adapter presque instantanément à l'étalement urbain rapide de Brazzaville.

Les guerres des taxis (Lomme & Vircoulon, 2006), constitue une forme de concurrence exacerbée sur un marché saturé entre les opérateurs des transports informels au cours des dix dernières années dans l'agglomération du Cap, traduit une forme d'autorégulation des transports aux marges urbaines. De ce fait, ils soulignent que ce

mode d'organisation s'appuie sur les deux groupements d'associations³ dépourvue de statuts, non enregistrée (en tant que telle par l'administration) et répartis dans des zones d'activité et des itinéraires. Ainsi, ces associations forment une multitude de coalitions informelles d'opérateurs desservant le même périmètre ou les mêmes itinéraires et elles s'efforcent de se protéger ainsi de la concurrence.

Dans cette même logique, les modes d'organisation observés en détail à Lima et Brazzaville montrent que l'adaptabilité de ce phénomène repose sur un système de regroupement syndical. La structure organisationnelle de ce secteur varie, et avec elle le degré de contrôle et de planification, ce sur le plan économique ou organisationnel comme dans le rapport aux institutions. Un acteur peut être à la fois chauffeur d'un taxi collectif, propriétaire du véhicule et titulaire de l'autorisation de circulation auprès des autorités. Mais il peut aussi s'agir de trois personnes différentes (Desmoulière, 2016 in Wester, 2018).

Comme la note Méité Youssouf (2014), la régulation syndicale de la mobilité urbaine à Abidjan est aussi un phénomène initié par les acteurs du transport sur les marges dans le contexte d'une organisation interne du système de transport artisanal urbain en Côte d'Ivoire. Cette pratique repose sur un « système d'action concret » des opérateurs artisanaux dans la gestion des gares routières urbaines informelles, lieux de prédilection de la régulation syndicale. Cette pratique se traduit tout de même par le recrutement des acteurs du transport par le chef de gare, garant des autorisations d'entrée sur la ligne.

De ce qui précède, on peut retenir que les auteurs susmentionnés (Wester, 2012; Henry, 2015; Frédéric Audard et al, 2012; Lomme et Vircoulon, 2006 et Méité, 2014) se rejoignent sur le fait que l'auto-organisation des acteurs du transport sur les marges est l'un des facteurs de la coproduction de la gouvernance. Par conséquent, les analyses de ces auteurs n'ont pas suffisamment questionné les stratégies mises en place par ces acteurs à la marge afin de contribuer à cette auto-organisation. Les individus font partie de différents groupes d'acteurs qui poursuivent leurs stratégies à l'intérieur des règles de l'organisation : « Certes les stratégies individuelles peuvent être et sont effectivement différentes, mais leur rationalité ne peut être découverte qu'une fois la rationalité du jeu collectif bien établie » (Crozier & Thoenig, 1975).

Par ailleurs, la modélisation de deux réseaux de transports en cohabitation à travers des systèmes d'interactions d'agents différents traduit la complicité et la complémentarité entre les différents systèmes de transports existants (Henry, 2015). Toutefois, La cohabitation « pacifique » de ces deux modes de transports en commun est également facilitée par l'Autorité Organisatrice de Transport d'Addis Abeba. Cette dernière a adopté une posture d'intégration du système auto-organisé dans le système

³Cape Organisation of Democratic Taxi Association (CODETA) et Cape Amalgamated Taxi Association (CATA)

global de transport en commun par la régulation. Enfin, est légitimée par les élections, car en choisissant un élu on choisit sa politique de transport.

Pour Mahamat-Hemchi (Mahamat Hemchi, 2015) le rapport de complémentarité des transports formels et informels au sein du système de transport urbain est lié à l'incapacité des pouvoirs publics à satisfaire les besoins de mobilité des populations dans les quartiers périphériques. Il révèle que cette situation conduit l'Etat à autoriser la présence du transport artisanal, voir informel comme une alternative aux carences du transport public.

Selon Desmoulière, depuis le début des années 2010, le gouvernorat de Jakarta (Indonésie) invite officiellement les organisations et les propriétaires de minibus à intégrer le réseau Transjakarta pour y assurer des services complémentaires à ceux des transports formels (Desmoulière, 2017). Cette pratique intégratrice des minibus révèle à travers cette analyse une forme d'accès au réseau de transport institutionnel reposant lui aussi sur l'exploitation de relations interpersonnelles. À Jakarta, les lignes de minibus des territoires sont co-produites par les transporteurs et les pouvoirs publics. L'intensification et la diversification de l'activité informelle est due à la mise en relation de l'offre et de la demande (Eskenazi & Boutueil, 2016). Cette complicité des pouvoirs publics d'avec les services de transport informel prend place dans le processus de délivrance des licences pour améliorer le service en termes de mobilité. Ce qui traduit entre les acteurs une relation de cohabitation du formel et de l'informel dans les services de taxi à Ho Chi Minh Ville.

Par ailleurs, pour Heran (Héran, 2017) le mode de fonctionnement "pathologique" (contrôle policière) des transports urbains et interurbains au Sénégal constitue un terreau propice à une complicité entre acteurs informels et formels. La déréglementation est poussée à son paroxysme. Cette dynamique dysfonctionnelle conduit de manière générale les chauffeurs à se soumettre aux arrangements et pratiques corruptives, notamment les « *péages policiers* ». La police et la gendarmerie représentantes de la loi, et chargées de mener des contrôles sur les routes contribuent de cette manière à pérenniser ce mode de transport sur les marges.

Les changements des principes de gestion entre l'Etat et les communes qui deviennent gestionnaires tout comme les structures organisatrices du transport urbain, favorisent le développement des activités des transports sur les marges. Le transfert de compétences et le mode d'acquisition des autorisations a permis de développer les transports populaires désormais autorisés à circuler à l'intérieur des communes. Toutefois, l'absence de ressources financières, l'insuffisance du transport structuré expliquent la multiplicité des gestionnaires du secteur informel en Côte d'Ivoire (Kassi, 2007).

Enfin pour (Diaz Olvera et al., 2007), le maintien des transports artisanaux notamment celui des « taxis-motos » relève d'une forte disponibilité de l'offre, de la rapidité du

mode d'adaptation à une voirie difficile et à la mise en place de tarifs raisonnables à Douala. Ainsi, la large diffusion des « motos-taxis » et le succès qu'ils rencontrent auprès des usagers tiennent très certainement à des enjeux économiques et sociaux.

Les auteurs mobilisés dans cette analyse de littérature, ont montré que l'auto-organisation des acteurs du transport à la marge, les rapports de complicité et de complémentarité entre acteurs formels, informels contribuent à la gouvernance des pratiques des transports urbains informels.

Les populations en milieu urbain ont aujourd'hui accès à une très grande variété d'offres de mobilité. À côté des offres publiques de mobilité urbaine coexistent de nombreuses offres privées formelles et informelles, qui peuvent répondre à leurs besoins (autocars, véhicules mutualisés sous toutes leurs formes, VTC, locations entre particuliers, covoiturage, etc.). Les acteurs du transport urbain informel persistent tout en contribuant à la recomposition de la gouvernance du transport urbain malgré les efforts de l'Etat visant la formalisation de ce secteur. Sous ce rapport, l'objectif de cette étude est d'analyser les enjeux sociaux de la gouvernance de la mobilité urbaine à travers la sociologie de l'innovation dans le district d'Abidjan.

1. Méthodologie

Cette étude s'appuie sur des données qualitatives collectées dans les mois de juin et juillet 2022, dans le cadre des travaux de recherche sur la dynamique du transport urbain en Côte d'Ivoire notamment à Abidjan. L'étude s'est déroulée dans quatre communes : Plateau, Cocody, Yopougon et Koumassi. Les données ont été collectées à travers des entretiens semi-structurés autour de deux principales thématiques. Il s'agit de l'innovation dans le secteur du transport et la digitalisation dans le secteur du transport routier urbain. En outre, à partir d'une grille d'observation des pratiques liées aux stratégies d'innovations ont été observées. La recherche documentaire a également été utilisée pour recueillir des informations concernant la thématique.

Cette recherche a mobilisé la technique d'échantillonnage par réseau pour collecter des données par le truchement de onze (11) entretiens semi-structurés avec onze personnes : deux agents de Mairie, cinq propriétaires de véhicules de transport en commun, quatre chefs de gare formelle et informelle. Quatre (4) focus groups ont été réalisés avec des chauffeurs (taxi banalisé, « taxi-compteur », VTC), des « gnambro » et des usagers. Les données provenant des entrevues ont été analysé à l'aide du logiciel Maxqda. Il a permis de regrouper les informations en catégories et en thèmes majeurs pour des analyses de contenu plus approfondies.

2. Résultats et discussions

Les résultats discutés se structurent autour deux principaux points. Le premier présente la digitalisation du transport urbain comme un enjeu de la gouvernance du transport urbain et le second rend compte des arrangements institutionnels qui participent à la gouvernance du transport urbain.

2.1. *Digitalisation des services de transport : un enjeu de la gouvernance du transport urbain*

Le transport urbain informel est un palliatif aux déficits d'offre de mobilité. En effet, le transport légal (la SOTRA, les « taxis-compteurs » et les taxis communaux) se trouve incapable de rallier toutes les zones urbaines les plus reculées du district d'Abidjan. En plus l'augmentation continue de la population des zones urbaines et corollairement l'extension physique des agglomérations posent la nécessité de l'augmentation et de la diversification des besoins de mobilité.

L'enquête menée auprès des acteurs du transport urbain informel dans quatre communes (Plateau, Cocody, Yopougon et Koumassi) d'Abidjan a permis d'observer que les populations ivoiriennes sont actuellement confrontées à de nombreux défis, surtout pour se déplacer dans leurs lieux de travail respectif. Ainsi, au sein de certains arrêts, les ronds-points et les carrefours, les usagers sont exposés à de nombreuses heures d'attente, les contraignant à des retards dans leurs lieux de travail. Le transport urbain informel se présente comme une solution idoine pour accompagner ou assister la population dans son besoin de mobilité. Ce type de transport se caractérise par la création de lignes reliant toutes les communes en utilisant des taxis banalisés et des tricycles généralement sur des voies non bitumées. En témoignent les propos d'un chauffeur de taxi qui fait le transport entre la gare longchamp au plateau et la gare saint-André à Yopougon.

« On sait depuis longtemps qu'Abidjan a commencé à grandir et beaucoup de gens viennent dans la capitale et au plateau pour chercher travail ou pour travailler. Plusieurs d'entre eux sont pressés et ne veulent donc pas attendre trop. Pour qu'un bus arrive, ça dure et les gens font des rangs qui peuvent faire un kilomètre. C'est dans ça nous on a commencé ». Entretien avec un chauffeur de taxi qui fait le transport entre la gare longchamp au plateau et la gare saint-André à Yopougon.

Le transport urbain est une activité sociale organisée qui tient en partie à la faiblesse des infrastructures routières et aux résidents des quartiers éloignés. Cette pratique du transport urbain informel s'explique étroitement par la quasi-absence et le refus d'accès des transports publics dans les espaces non infrastructurelles et des zones urbaines aux périphéries de la ville d'Abidjan. Dans la commune de Yopougon et celle de Cocody (Angré château), les « taxis salonis » répondent aux difficultés de mobilité

des populations du point de vue du transport dans les périphéries urbaines. Ils sont de ce fait des relais entre les centres villes et les lieux reculés dans les communes du district d'Abidjan. A ce titre un usager de « taxis salonis » à Yopougon-Kouté tient le discours suivant :

« Depuis qu'ils sont là, Ça nous aide beaucoup, parce que souvent tu veux prendre taxis pour sortir, ils refusent d'arriver donc tu ne gagnes pas... Parce quand tu finis ton marché là, tu ne gagnes pas camion pour rentrer ici, ils sont là c'est bien Parce qu'ils rentrent dans le village même où la voie est gâtée.....Les femmes qui venaient au marché ont commencé à se plaindre parce que les taxis refusent d'aller dans Kouté village parce la route là est gâtée et quand il pleut y'a trop de "portor portor" (la boue)... et les coins où les taxis et les bus peuvent pas rentrer nous on rentre là-bas ». Entretien avec un usager de « taxis salonis » à Yopougon-Kouté

Les « taxis salonis » se sont dotés de cette renommée pour pouvoir s'imposer au gouvernement ivoirien en tant qu'une catégorie de transport dans l'espace urbain d'Abidjan. Pour ce faire ces taxis ont développé leur activité dans des quartiers dont les rues sont difficilement praticables par les véhicules. Lors de cette étude, les constats effectués font ressortir une deuxième piste d'adaptation des transports informels.

Selon les usagers et les chauffeurs enquêtés, il suffit de commander un taxi de sa position avec une application dédiée aux usagers et en moins de sept à dix minutes, tu as le taxi avec une sécurité lors de ton déplacement. Ainsi, le transport urbain informel s'est développé en s'appuyant sur un système de transport innovant. Ce système est adapté à l'évolution de l'agglomération dans la mesure où les nouvelles technologies facilitent les déplacements et aident à mieux gérer les flux de personnes et de marchandises. Dans cette logique la modernisation du secteur de transport dans l'espace urbain se présente comme une réponse à la question de la mobilité urbaine (Ministère des Transports, 2022).

Les interactions entre mobilité et innovation dans le secteur du transport constituent un couplage entre usages sociétaux et moyens de transports habituellement en cours dans le domaine du transport (De Sapio, 2013). Chaque époque a inventé ses propres couplages et a insisté soit sur les véhicules, sur la constitution de réseaux, soit sur les lieux et plateformes de mobilité (Jones, 2014). Les mobilités digitalisées, quant à elles, appellent à explorer diverses voies pour régénérer des objets existants qui peinent à offrir l'équivalent de ce que les utilisateurs trouvent dans leur vie quotidienne (Laousse, 2018). Selon Laousse (2018), la digitalisation des divers modes de transport est, cependant, en cours laissant augurer l'émergence d'Intelligent Transport Systems plus aboutis qu'aujourd'hui. Cette mutation s'opère à des rythmes variables entre digitalisation de l'exploitation des systèmes de transport (exploitation adaptative), des mobiles (véhicules autonomes) et du service de mobilité (Mobility as a Service). La vague de transformations qui secoue le monde du transport est irréversible et change la nature même de l'innovation

2.2. *Arrangements institutionnels : éléments structurant la gouvernance du transport urbain*

La mobilité urbaine à Abidjan se caractérise par des arrangements tacites qui permettent à des acteurs informels de participer au transport urbain. En effet, la pratique de l'activité informelle des taxis comme toute autre organisation présente en son sein plusieurs acteurs : les chefs de gare, les chefs de ligne, les encaisseurs (acteurs assimilés à des syndicats), les propriétaires des véhicules, les chauffeurs, les « gnambros⁴ » et les propriétaires des espaces servant à la création des gares informelles.

Les données collectées montrent que le transport informel s'identifie à partir de deux principales caractéristiques. La première renvoie à l'usage des taxis banalisés et les tricycles ou taxis salonis. La seconde s'exprime à travers la création de gare spontanés sur les trottoirs, dans des stations de service, les carrefours et les ronds-points. Selon les enquêtes, les chefs de gare sont les initiateurs des gares informelles. Ces derniers détiennent en générales une autorisation d'occupation provisoire de la mairie. Pour le fonctionnement de la gare les chefs de gare recrutent des chefs de ligne et des encaisseurs de divers taxes. Ils créent des lignes, attribuent les autorisations de ligne aux propriétaires des véhicules à un coût évalué entre 30 000 FCFA et 40 000 FCFA selon les communes. En plus le chef de gare impose un quota journalier au chef de ligne selon la rentabilité des lignes et veille à la répartition des parts financières des autorités publiques (la mairie, le district, la police, la gendarmerie, etc.). L'analyse des données collectés a permis d'identifier trois principales normes de fonctionnement de ces gares. Il s'agit de la demande tacite de l'autorisation d'offre de service de transport sur une ligne avant d'exercer au sein de la gare, le chargement des véhicules par ordre d'arrivée le matin, le paiement obligatoire des droits de chargement. C'est ce qui ressort de l'entretien avec le représentant du chef de gare des taxis banalisés à Yopougon ponty.

« Ici, lorsque le chef crée sa gare après avoir eu ses papiers à la mairie, il appelle ses « bons petits » et eux font de bouches à oreilles pour attirer les chauffeurs. Et c'est dans ça, avec les « taxis-compteurs » qui n'ont pas de clients nous on les charge. Oui c'est comme ça qu'il a commencé à imposer les droits de ligne aux voitures qui veulent travailler avec nous ». Entretien avec le représentant du chef de gare des taxis banalisés à Yopougon ponty

Sous ce rapport, il ressort que les arrangements institutionnels produisent une légitimité tacite permettant aux acteurs informels de participer au transport urbain à Abidjan. Cependant, comme le souligne Le Breton (2001), la reconnaissance juridique

⁴ Les gnambros (jeune rabbatteurs, demarcheurs pour taxi-communiaux et mini cars en nouchi, un argot ivoirien) sont ces personnes dont le travail consiste dans les gares routières ou aux alentours à charger les passants dans les véhicules de transports. Les Gnambros reclamment en général des doit de chargement avoisinant 50francs CFA passager.

du transport à la demande pourrait aussi accompagner son développement et sa pérennité (Le Breton, 2001). Ainsi, l'auto-financement du service et la reconnaissance institutionnelle de son intérêt pourraient inciter les opérateurs à s'intéresser de plus en plus au transport urbain informel. Un ensemble d'évolutions observables dans le domaine de la mobilité urbaine peuvent soutenir cette dynamique de conception et de diffusion d'un nouveau système de transport.

Enfin, les mobilités urbaines, au double sens d'urbanité (appartenance à la ville) et de civilité (codes sociaux) doublent la dimension émancipatrice d'une recherche d'autonomie individuelle et collective (Hatchuel, 2015; Meite, 2014)). Il en résulte des arrangements institutionnels qui ouvrent un autre débat sur la question des capacités entendues comme la possibilité effective qu'un individu a de choisir ses combinaisons de fonctionnement.

Conclusion

Cette étude se veut une contribution à l'analyse de la gouvernance de la mobilité urbaine. Elle questionne les enjeux sociaux de la gouvernance de la mobilité urbaine à travers la sociologie de l'innovation. Pour répondre à cette question des données qualitatives ont été collectées en 2022 dans quatre communes du district d'Abidjan : Cocody, Koumassi, Plateau et Yopougon. Ainsi, des focus groups ont été réalisés avec des chauffeurs exerçant dans le transport informel et des entretiens semi-structurés ont été faits avec des acteurs institutionnels, propriétaire de véhicules de transport en commun, chauffeurs, chef de gare formelle et informelle.

Premièrement, l'étude montre que l'adoption de la digitalisation des services de transport constitue une ressource stratégique exploitée par les acteurs du transport informel pour se maintenir dans la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan. En effet, le transport urbain informel s'est développé en s'appuyant sur un système de transport innovant, adapté à l'évolution de l'agglomération tout en utilisant les nouvelles technologies permettant de faciliter les déplacements et de mieux gérer les flux de personnes et de marchandises. Deuxièmement, il ressort que les arrangements institutionnels dans la ville structurent la gouvernance de la mobilité urbaine. Finalement, dans cette étude, les enjeux de la co-gouvernance entre les acteurs du transport urbain sont perçus comme des moyens de création d'emploi, de digitalisation et de monopolisation du secteur de transport dans les espaces urbains.

Références bibliographiques

- Aralamon, S. (2021). *Grève des taxis-compteurs à Abidjan : L'Association des conducteurs suspend son mot d'ordre de grève*. <http://pressecotedivoire.ci/article/11562%20-%20greve-des-taxis-compteurs-a-abidjan-lassociation-des-conducteurs-suspend-son-mot-dordre-de-greve>
- Bouquet, C., & Kassi-Djodjo, I. (2014). « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 22, Art. 22. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2963>
- Crozier, M., & Thoenig, J.-C. (1975). La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France. *Revue française de sociologie*, 16(1), 3-32. <https://doi.org/10.2307/3321128>
- De Sapio, J. (2013). Transient Communities : Travel, Knowledge, and the Victorian Railway Carriage, 1840-90. *Mobilities*, 8(2), 201-219. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.659472>
- Desmoulière, R. (2017). La mise en lignes des minibus de Jakarta : Construction et usages d'une ressource par les acteurs du transport urbain. *Géocarrefour*, 91(91/3), Art. 91/3. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10210>
- Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2007). Mobilité quotidienne en temps de crise. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 2, Art. 2. <https://doi.org/10.4000/belgeo.11255>
- Doherty, J., Bamba, V., & Kassi-Djodjo, I. (2021). Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : Les taxi-tricycles 'salonis' à Abidjan, Côte d'Ivoire. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.36056>
- Eskenazi, M., & Boutueil, V. (2016). Southeast Asia - Innovation through Digital Technology for Mobility? *Reseaux*, 200(6), 61-85. https://www.cairn-int.info/article-E_RES_200_0061--southeast-asia%20innovation-through.htm
- Goerg, O. (2003). Construction de sociétés urbaines en Afrique. *Le Mouvement Social*, 204(3), 3-16. <https://doi.org/10.3917/lms.204.0003>
- Hatchuel, A. (2015). *De l'industrie aux nouvelles « industriations »* (p. 37). <https://hal-mines-paristech.archives-ouvertes.fr/hal-01096445>
- Henry, A. C. (2015). *Cohabitation entre transports en commun publics et auto-organisation des transports. Le cas d'Addis Abeba - Éthiopie*. 68.

- Héran, F. (2017). Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes. *Noroi. Environnement, aménagement, société*, 2017-4, Art. 2017-4. <https://doi.org/10.4000/noroi.6242>
- Jones, P. (2014). The evolution of urban mobility : The interplay of academic and policy perspectives. *IATSS Research*, 38(1), 7-13. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2014.06.001>
- Kassi, I. (2007). *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan* [Université Michel de Montaigne - Bordeaux III]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00177509tel-00177509f>
- Laousse, D. (2018). *L'institutionnalisation de l'innovation intensive dans les transports publics. Industrialiser, métaboliser, et gouverner l'innovation* [Theses, Mines ParisTech - PSL University]. <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-02156326>
- Le Breton, É. (2001). Le transport à la demande comme innovation institutionnelle. *Flux*, 43(1), 58-69. <https://doi.org/10.3917/flux.043.0058>
- Lomme, R., & Vircoulon, T. (2006). La régulation des transports informels à l'épreuve de la « guerre des taxis » collectifs en Afrique du Sud. *Afrique contemporaine*, 218(2), 119-140. <https://doi.org/10.3917/afco.218.0119>
- Mahamat Hemchi, H. (2015). *Mobilités urbaines et planification : Le cas de N'Djamena* [These de doctorat, Bordeaux 3]. <https://www.theses.fr/2015BOR30011>
- Meite, Y. (2014). *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*. Sociologie. Université de Strasbourg.
- Ministère des Transports. (2022). *Réglementation des VTC/ Le Ministre des Transports fait des précisions* | Ministère des Transports. <https://www.transports.gouv.ci/actualites/reglementation-des-vtc-le-ministre-des-transports-fait-des-precisions>
- Wester, L. (2012). *L'auto-organisation des transports en commun à Lima*. 111.
- Zouhoula Bi, M. R. (2018). Logiques et enjeux de la transformation des voiries urbaines en lieux de transport à Abidjan et Korhogo (Côte d'Ivoire). *Bulletin de la Société Géographique de Liège*. <https://doi.org/10.25518/0770-7576.5709>