

RAPPORT D'ENQUÊTE

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) ET MÉTRO À ABIDJAN

RAPPORT DE L'ENQUÊTE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LA MAIN-D'ŒUVRE



UNIVERSITÉ
ALASSANE OUATTARA



Le présent rapport d'enquête a été commandé par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) au Global Labour Institute (GLI) de Manchester (Royaume-Uni) et à l'Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire). Il examine l'impact potentiel des systèmes de bus à haut niveau de service (BRT) et de métro sur les moyens de subsistance et les conditions de travail des personnes qui dépendent du secteur des transports urbains d'Abidjan, en particulier celles qui sont employées dans l'économie informelle.

En mai 2022, une équipe de recherche composée de représentants syndicaux a réalisé des enquêtes par questionnaire auprès de 529 travailleurs (450 hommes et 79 femmes) employés dans l'industrie des transports d'Abidjan.

Les enquêtes visaient à recueillir des données sur la main-d'œuvre dans le cadre du développement du BRT et du métro à Abidjan. Les entretiens devaient permettre d'établir un profil démographique de la main-d'œuvre, des professions, de l'expérience et des qualifications professionnelles, des conditions et des relations d'emploi, des horaires et des conditions de travail, des revenus et des principaux problèmes rencontrés au travail. Le rapport avait aussi pour objectif de déterminer le niveau de sensibilisation des travailleurs et travailleuses au BRT et au métro.

Les enquêtes de rue s'accompagnaient d'une succession de séances en groupes de discussion (*focus groups*) et d'entretiens approfondis destinés à apporter un éclairage supplémentaire sur les moyens de subsistance et les principaux problèmes rencontrés par les travailleurs et les travailleuses du secteur des transports, les problèmes auxquels est confronté le secteur du transport de passagers à Abidjan, les idées d'amélioration et de réforme ainsi que les attitudes à l'égard de la mise en service du BRT.

Le travail de terrain a été complété par une recherche documentaire visant à identifier les politiques et par une analyse du BRT et du métro, de leur mise en service à Abidjan et de la question de la participation des communautés et de la main-d'œuvre dans la consultation, la planification et la mise en œuvre.

Ce projet constitue la troisième évaluation de l'impact du BRT sur la main-d'œuvre pour le compte de l'ITF.achevée en janvier 2019, la première évaluation a été réalisée à Nairobi par le GLI en partenariat avec l'Institute for Development Studies (IDS) de l'Université de

Nairobi. La deuxième, achevée en janvier 2020, a été réalisée à Dakar par le GLI en partenariat avec l'Université Cheikh Anta Diop. Ces rapports, ainsi que d'autres publications pertinentes du GLI, sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.gli-manchester.net/informal-transport>

L'étude se veut une contribution à la campagne Nos transports publics (OPT) de l'ITF. L'ITF travaille aux côtés des syndicats des transports des villes cibles pour mieux faire entendre la voix des travailleuses et travailleurs dans le développement des réseaux de bus à haut niveau de service (BRT) et pour négocier la transition du travail informel vers le travail formel. Pour plus d'informations et de ressources, voir <https://www.itfglobal.org/fr/sector/urban-transport/bus-%C3%A0-haut-niveau-de-service-brt>.

Armand Djah,
Université Alassane Ouattara, Abidjan

Dave Spooner,
Global Labour Institute, Manchester

Gráinne Charlton,
Global Labour Institute, Manchester

Remerciements

Cette évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre n'aurait pu être possible sans les contributions de John Mark Mwanika, Gráinne Charlton (GLI), Sibailly Douhoure (Coordinateur des Activités à Abidjan), Bayla Sow et Assita Ouedraogo (ITF), Aya Suzanne Konan, Flora Sandrine Akafou, et Georgia Montague-Nelson (GLI).

Superviseurs de l'équipe en charge de l'enquête par questionnaire :

Kacou François N'guessan, Alain Tohoury, Aké Djah et Kouadio Carmel N'guessan.

Membres de l'équipe en charge de l'enquête :

SCTCI : M. Louan Soumahoro,
M. Souleymane Coulibaly,
Mme Monique Kouame

SYACPROCI : M. Amidou Sangare,
M. Diallo Amadou,
Mme Anabelle De Lou Tche Prisca

SYNTRAS : M. Youssouf Diarra,
M. Karim Soumahoro,
Mme Anita Ane Laure

SYNTRARAIL : Mme Fatoumata Cisse,
M. Emmanuel Guei, M. Mathias Abe

SOMMAIRE

FIGURES	4
GLOSSAIRE	5
INTRODUCTION	6
MÉTHODOLOGIE	7
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) ET MÉTRO	14
LE BRT ET LE MÉTRO À ABIDJAN	16
BRT	16
Métro	18
L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE PASSAGERS À ABIDJAN	19
Le transport de passagers de l'économie formelle à Abidjan	19
Le transport informel de passagers à Abidjan	20
LES EFFECTIFS	25
« La Recette » - le système de l'objectif	27
Travailler en tant que chauffeur	27
Organisation syndicale	31
Caractéristiques de la main-d'œuvre	33
REVENUS	37
PROBLÈMES AU TRAVAIL	52
BRT ET MÉTRO : IMPLICATIONS POUR LA MAIN-D'ŒUVRE	60
Perception du BRT	60
Perception du Métro	65
Impact potentiel sur l'emploi	66
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	69

FIGURES

Figure 1. Entretiens par questionnaire réalisés	8	Figure 32. Revenus des propriétaires de gbaka : exemples	44
Figure 2. Répartition de l'échantillon par site et par genre	9	Figure 33. Revenus des chauffeurs de woro-woro travaillant sur la base du système d'objectif	46
Figure 3. Répartition de l'échantillon par catégorie professionnelle	9	Figure 34. Revenus des chauffeurs-propriétaires de woro-woro : exemples	48
Figure 4. Répartition des personnels de bord par véhicule	10	Figure 35. Revenus des propriétaires de woro-woro : exemples	49
Figure 5. Métiers	11	Figure 36. Emploi de main-d'œuvre	50
Figure 6. Entretiens approfondis réalisés	12	Figure 37. Paiements journaliers à des employés	50
Figure 7. Entretiens avec les parties prenantes	13	Figure 38. Nombre de membres de la famille employés	50
Figure 8. Carte des itinéraires et gares BRT proposés	16	Figure 39. Nombre de membres de la famille employés	51
Figure 9. Ventilation du financement du Projet de mobilité urbaine d'Abidjan	17	Figure 40. Personnes rencontrant des problèmes au travail	52
Figure 10. Lignes de rabattement BRT identifiées	17	Figure 41. Risque de maladie	54
Figure 11. Entreprises composant la STAR ²¹	18	Figure 42. Victimes d'accidents	54
Figure 12. La ligne de métro d'Abidjan	18	Figure 43. Causes des accidents	54
Figure 13. Gares gbaka et woro-woro dans les communes d'Abidjan	23	Figure 44. Sensibilisation au BRT	60
Figure 14. Tarification des différents services de transport informels (source : Transitec)	24	Figure 45. Source de sensibilisation au BRT	60
Figure 15. Échantillon par âge	33	Figure 46. Sensibilisation au BRT chez les travailleuses	60
Figure 16. Plus haut niveau d'éducation atteint	33	Figure 47. Source de sensibilisation au BRT pour les femmes	60
Figure 17. Expérience des femmes et des hommes dans le secteur des transports	34	Figure 48. Impact du BRT	60
Figure 18. Adhésion à une organisation	34	Figure 49. Impact positif attendu du BRT	61
Figure 19. Propriété des véhicules	35	Figure 50. Impact négatif attendu du BRT	61
Figure 20. Coût d'acquisition du véhicule	35	Figure 51. Impact du BRT (femmes)	61
Figure 21. Source de financement	35	Figure 52. Un emploi alternatif ?	64
Figure 22. Dette existante	35	Figure 53. Sensibilisation au METRO	65
Figure 23. Contrat ou accord avec le propriétaire	35	Figure 54. Source de sensibilisation au METRO	65
Figure 24. Couverture de protection sociale	35	Figure 55. Impact du METRO	65
Figure 25. Jours de travail par semaine	36	Figure 56. Impact positif attendu du METRO	65
Figure 26. Temps de travail	36	Figure 57. Impact négatif attendu du METRO	66
Figure 27. Travail régulier ou occasionnel	36	Figure 58. Estimation des emplois à risque dans les gares sélectionnées	67
Figure 28. Revenu net journalier par type de profession	37	Figure 59. Hypothèses utilisées pour le calcul des membres d'équipage et personnels des services affectés	68
Figure 29. Revenu net journalier pour les femmes et les hommes	38	Figure 60. Moyens de subsistance menacés (total)	68
Figure 30. Revenus des chauffeurs de gbaka travaillant sur la base du système d'objectif : exemples	40		
Figure 31. Revenus des chauffeurs-propriétaires de gbaka : exemples	42		

GLOSSAIRE

AFD: Agence Française de Développement

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes

AGETU : Agence des Transports Urbains 2000-2014

AMUGA: Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan

Apprenti : receveur, ou personne qui assiste le chauffeur

ARTI: Autorité de Régulation du Transport Intérieur

Franc CFA : monnaie utilisée dans huit pays d'Afrique de l'Ouest, dont la Côte d'Ivoire, et six pays d'Afrique centrale. Au moment de la rédaction du présent document, 1 000 francs CFA équivalent à environ 1,53 USD

CITEF : Comité Intersyndical pour la Transition vers l'Économie Formelle en Côte d'Ivoire

CNGR-CI : Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire

CNPS : Caisse nationale de prévoyance sociale de Côte d'Ivoire

COSYNCI : Collectif des Syndicats des Chauffeurs de Yopougon

Contractuel / L'américain : il s'agit du troisième chauffeur qui peut être appelé à conduire lorsque le chauffeur officiel ou le chauffeur de secours ont d'autres obligations à satisfaire

Dêguê : plat sucré à base de blé ou de millet mélangé avec du lait

Embauché : chauffeur de secours / chauffeur en second

FENSC-CI : Fédération Nationale des Syndicats de Chauffeurs de Côte d'Ivoire. Il s'agit d'une structure communautaire et nationale

Gbaka : minibus informel offrant de 14 à 32 places

Gnambros : personnes qui prélèvent des commissions auprès des conducteurs dans les gares, souvent en utilisant la menace ou la violence

Guichetier : changeur de monnaie

MUGCP-CEDEAO : Mutuelle Générale des Chauffeurs Professionnels de la CEDEAO

Patente : licence

Pinasses : embarcations traditionnelles en bois

PMUA : Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan

Services de taxis privés avec compteur : véhicules rouges ou oranges dotés de compteurs horokilométriques

Recette : voir *Objectif*

Salonis : taxis-tricycles informels

SCTCI : Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (dont les membres sont des chauffeurs de taxis avec ou sans compteur)

SICTA : Société Ivoirienne des Contrôles Techniques Automobiles et Industriels

SOTRA : Société des Transports Abidjanais

STAR : Société de Transports Abidjanais sur Rail

SYACPRO-CI : Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels et Routiers / Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels de Côte d'Ivoire

SYNTRARAIL : Syndicat des Travailleurs du Rail

SYNTRAS : Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (Société des Transports Abidjanais). Le SYNTRAS couvre le Grand Abidjan (Abidjan, Bassam, Dabou, Anyama, Bonoua, Assinie)

Objectif : commissions journalières versées par les conducteurs aux propriétaires des véhicules

Taxi banalisé : véhicule servant au transport de passagers, dépourvu de compteur (interdit) et opérant sur des itinéraires prédéterminés entre différentes communes

Tianboros : gbaka et taxis vétustes qui ont échoué au contrôle technique (interdiction technique)

Tontine : système d'épargne

UFATPCI : Union des Fondateurs et Acteurs du Transport Privé de Cocody

UFESC-CO : Union des Fédérations et des Syndicats de Chauffeurs de Cocody

USA SO : Union des Agents de la SOTRA

USCCO : Union des Syndicats de Chauffeurs de Cocody

Vignette : taxe sur les véhicules motorisés

VTC (véhicule de transport avec chauffeur) : véhicule utilisant des plateformes permettant de commander un véhicule avec chauffeur via une application, telles que Yango, Uber, Mon Woyo et Treize Taxi

Woro-woro : taxi collectif de 3 à 5 places, arborant une couleur spécifique selon la commune de rattachement agréée

INTRODUCTION

À l'instar de nombreuses autres grandes villes, Abidjan est confrontée à des problèmes majeurs dans le domaine du transport de passagers, qui relève principalement de l'économie informelle. Les services sont souvent lents et peu fiables. Les routes sont encombrées et mal entretenues. La plupart des services sont assurés par de nombreux gbaka (minibus) et woro-woro (taxis), en majorité des véhicules vétustes qui nuisent à l'environnement et sont exploités selon un système d'objectif (« la recette ») favorisant de longues et dangereuses heures de travail et incitant à la concurrence entre chauffeurs en ville.

Les systèmes de BRT et de métro offrent la perspective d'un transport de passagers plus efficace, plus propre et plus rapide. En même temps, ils menacent potentiellement les moyens de subsistance de milliers de personnes qui dépendent aujourd'hui des emplois fournis par l'industrie du transport informel, que ce soit directement en tant que conducteurs ou rabatteurs (« mates ») ou indirectement dans les gares et dans de nombreux emplois de service.

Plusieurs villes africaines peuvent maintenant se targuer d'une vaste expérience dans leurs tentatives de mise en service du BRT. Très peu ont dépassé le stade des études de faisabilité et des propositions. Généralement, ceux qui ont été mis en service ne respectaient pas les normes BRT ou ont rencontré des difficultés financières. Il y a plusieurs raisons à cela, notamment la faiblesse des moyens publics, des modèles commerciaux non viables (par exemple, des opérations à but lucratif sans subvention de l'État) et/ou l'incapacité à prendre en compte l'économie politique du transport urbain. Mais l'un des principaux facteurs est l'incapacité des autorités de planification des transports à tenir compte de l'incidence potentielle de grands projets tels que le BRT et le métro sur la main-d'œuvre informelle, ou à impliquer leurs représentants dans le processus de planification¹.

Néanmoins, si les autorités adoptent une approche intégrant les services informels dans le système de transport global à l'échelle de la ville, aux côtés du BRT, du métro et d'autres services, et reconnaissent la nécessité de limiter

les nombreuses pertes d'emploi, il sera possible d'assurer une transition et une formalisation progressives des transports publics, axées sur l'intégration de la main-d'œuvre informelle par le biais de la consultation et de la négociation avec des représentants responsables démocratiquement élus.

Cette réforme des services de transport informel nécessite une bien meilleure compréhension du fonctionnement concret de l'économie de ces transports.

Cette évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre s'efforce donc de proposer une compréhension globale de la structure et des caractéristiques de la main-d'œuvre, des problèmes auxquels les travailleurs sont confrontés dans leur activité quotidienne, donne des exemples détaillés de la micro-économie et tente d'évaluer le nombre de sources de revenus menacées dans l'industrie du transport ou qui devraient être créées par la mise en service du BRT et du métro.

L'évaluation de l'impact sur la main-d'œuvre a été entreprise par le Global Labour Institute au nom de l'ITF, en partenariat avec des chercheurs de l'Université Alassane Ouattara et quatre syndicats en Côte d'Ivoire :

- Syndicat des Travailleurs du Rail (SYNTRARAIL)
- Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (SYNTRAS)
- Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (SCTCI)
- Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels et Routiers (SYACPRO-CI)

L'objectif de cette étude est de comprendre l'impact potentiel des projets de BRT et de métro. Cependant, il est nécessaire de mettre l'accent sur le BRT en raison de l'impact plus direct du système de BRT proposé sur les flottes informelles actuelles de véhicules mais aussi de la faible sensibilisation des travailleurs informels à ce système.

MÉTHODOLOGIE

Comme pour les précédentes évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre (Nairobi, Dakar, Kampala, Accra), la méthodologie repose sur la participation active des syndicats et d'autres associations à la planification et à la réalisation de la recherche, avec l'appui de chercheurs professionnels locaux.

Un Comité directeur composé de représentants de chacun des syndicats a été constitué afin d'assurer la supervision de la recherche. Les syndicats ont monté une équipe de douze bénévoles, dont quatre femmes, afin de conduire l'enquête par questionnaire. L'enquête a ainsi été menée par des personnes connaissant le secteur de l'intérieur, auxquelles les travailleurs interrogés étaient plus enclins à se fier et donc à apporter des réponses exactes et honnêtes. Grâce à cette méthodologie, les syndicats et leurs membres ont pu s'approprier les résultats de la recherche. Également, les syndicats ont eu la possibilité de développer leurs propres capacités en acquérant de nouvelles compétences et expériences dans le domaine de la recherche.

ATELIER DE PLANIFICATION

La recherche a été précédée d'un atelier de deux jours et de réunions avec les parties prenantes entre le 7 et le 11 mars à Abidjan, qui a permis de présenter aux syndicats le programme de recherche proposé.

Des représentants des syndicats participants, ainsi que l'ITF et des invités représentant les organismes suivants, ont pris part à l'atelier :

- Le Transport Workers Union of Kenya (TAWU- K),
- Union des Routiers du Sénégal (URS),
- Le Comité intersyndical pour la Transition vers l'Économie Formelle en Côte d'Ivoire (CITEF-CI),
- La Fédération des Travailleuses et Travailleurs de l'Économie Informelle de Côte d'Ivoire (FETTEI-CI).

Dans le cadre de l'atelier, le projet a été présenté de même qu'un aperçu des systèmes de BRT et de métro ; les représentants syndicaux de Dakar et Nairobi ont eu l'occasion de partager leurs expériences en lien avec les précédentes évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre du BRT.

Les participants ont ensuite entrepris un travail de terrain préliminaire au niveau des gares routières de Cocody et d'Adjamé, afin d'en apprendre davantage sur les métiers, les moyens de subsistance, les conditions de travail et les problèmes rencontrés par les travailleurs.

Le travail de terrain a été suivi d'une discussion de groupe avec le Directeur de la planification, des études et des projets de l'Autorité de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), qui a donné un aperçu du BRT et du métro d'Abidjan.

L'atelier s'est conclu par des discussions approfondies au sujet de la politique syndicale en lien avec les opportunités et les défis qui accompagnent le BRT et le métro, suivies d'une consultation et d'un débat autour des travaux de recherche programmés et de la création du Comité directeur composé de représentants syndicaux afin de superviser le programme.

Au cours de l'atelier de planification et à l'issue de celui-ci, des discussions ont été menées avec le Directeur général et le personnel de l'AMUGA, le Chef de cabinet du ministère des Transports et le Représentant résident de la Fondation Friedrich-Ebert (Friedrich-Ebert-Stiftung – FES).

Des consultations ont également été organisées avec les centrales syndicales nationales : l'Union générale des Travailleurs de Côte d'Ivoire (UGTCI), la Fédération des Syndicats autonomes de Côte d'Ivoire (FESACI) et la Centrale Syndicale Humanisme (CSH).

ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE

Les données statistiques ont été recueillies au moyen d'une enquête par questionnaire distribuée auprès des conducteurs et des apprentis, des personnels des gares et des personnels des services au niveau de sites stratégiques situés le long des itinéraires de métro et de BRT planifiés.

Le questionnaire a été adapté à partir de précédents questionnaires utilisés dans le contexte d'autres évaluations de l'impact sur la main-d'œuvre, notamment à Dakar en 2019, et modifié pour répondre aux circonstances locales et aux résultats des enquêtes pilotes. Il devait également tenir compte des projets de métro s'ajoutant à ceux de BRT.

Le questionnaire a été conçu pour recueillir des données sur la démographie de la main-d'œuvre, les métiers, la propriété des véhicules, les moyens de subsistance et les coûts d'exploitation, les relations d'emploi, les problèmes rencontrés sur le lieu de travail, ainsi que les connaissances et les attitudes à l'égard des projets de BRT et de métro (voir l'annexe).

De manière générale, ce questionnaire avait vocation à former la trame de départ d'un effort visant à acquérir une connaissance approfondie de l'économie des transports informels à Abidjan ; il se verra complété par des séances en groupes de discussion, des entretiens approfondis, des données techniques provenant d'autres sources (immatriculation des véhicules, etc.), des entretiens avec les parties prenantes et des observations directes sur les itinéraires de BRT/métro.

L'enquête a été lancée lors d'un **atelier de formation** au profit de l'équipe d'enquêteurs et de chercheurs tenu du 6 au 8 mai, sous la direction du Dr Armand Djah, avec le concours de Sibailly Douhoure et John Mark Mwanika. L'atelier incluait une formation pratique à l'utilisation du logiciel utilisé pour le questionnaire ainsi qu'une présentation détaillée du questionnaire lui-même et de la méthodologie d'enquête, suivies d'études pilotes au niveau des gares Carrefour la Vie et Riviera II.

Les questionnaires et les modalités pratiques ont ensuite été modulés afin de garantir la conduite d'une enquête fiable et efficace sur le terrain.

L'enquête complète a été déployée entre le 9 et le 15 mai par quatre équipes, chacune composée de trois membres désignés par les syndicats et accompagnés d'un chercheur professionnel.

Au cours de cette période, les sondages ont été menés à Abidjan auprès des conducteurs et des apprentis, des personnels des gares et des services.

La taille de l'échantillon avait été déterminée sur la base de la « loi normale de distribution », qui stipule qu'en l'absence d'un cadre d'échantillonnage pour une population donnée, un échantillon de 30 personnes peut être retenu aux fins des sondages (Djeket, 2018, p.55).

Les sondages débutaient chaque jour à 9h00 et se terminaient à 15h00, avec une moyenne de 15 à 20 personnes interrogées pour 15 à 30 minutes de discussion.

Les données ont ensuite été organisées et traitées sous forme d'analyses statistiques, graphiques et cartographiques.

Figure 1. Entretiens par questionnaire réalisés

ENTRETIENS PAR QUESTIONNAIRE RÉALISÉS		
Hommes	450	85,07 %
Femmes	79	14,93 %
Total	529	100,00 %
Personnes interrogées de plus de 35 ans	301	56,90 %
Personnes interrogées de moins de 35 ans	228	43,10 %
Total	529	100,00 %
Hommes de moins de 35 ans	189	82,89 %
Femmes de moins de 35 ans	39	17,11 %
Total	228	100,00 %
Itinéraire BRT	327	61,81 %
Itinéraire Métro	202	38,19 %
Total	529	100,00 %

Les logiciels utilisés dans le cadre du projet incluait *Sphinx* pour le questionnaire, *KoboCollect* pour les sondages, SPSS pour le traitement des données et QGIS 2.18 pour les cartes.

Au total, 529 questionnaires ont été complétés, dont près de 15 % étaient des entretiens menés avec des femmes et 43 % avec des personnes âgées de moins de 35 ans.

327 questionnaires ont été complétés au niveau de quatre points d'échantillonnage situés sur l'itinéraire de BRT proposé et 202 questionnaires au niveau de sept points d'échantillonnage situés sur l'itinéraire du métro.

Figure 2. Répartition de l'échantillon par site et par genre

PERSONNES INTERROGÉES PAR COMMUNE		
Itinéraire BRT		
Adjamé	25	8 %
Bingerville	42	13 %
Cocody	147	45 %
Yopougon	113	35 %
Total	327	100 %
Hommes	280	86 %
Femmes	47	14 %
Total	327	100 %
Itinéraire Métro		
Abobo	42	21 %
Adjamé	58	29 %
Anyama	29	14 %
Marcory	10	5 %
Plateau	21	10 %
Port-Bouët	16	8 %
Treichville	26	13 %
Total	202	100 %
Hommes	170	84 %
Femmes	32	16 %
Total	202	100 %

L'objectif établi était de 500 à 600 questionnaires complétés, dont 50 % par des personnels de bord, 25 % par des personnels des gares et 25 % par des personnels des services. Sur les 529 questionnaires remplis, 43 % concernaient des personnels de bord, 20 % des personnels des gares et 37 % des personnels des services.

Figure 3. Répartition de l'échantillon par catégorie professionnelle

	Itinéraire BRT	Itinéraire Métro	Total	%
Les personnels de bord	142	86	228	43 %
Personnels des gares	71	36	107	20 %
Personnels des services	114	80	194	37 %
Total	327	202	529	100 %

Figure 4. Répartition des personnels de bord par véhicule

TYPE DE VÉHICULE	ITINÉRAIRE BRT		ITINÉRAIRE MÉTRO		TOTAL	
	Personnel	%	Personnel	%	Personnel	%
Gbaka / Hiace / Massa	55	31 %	49	53 %	104	39 %
Woro-woro (taxi municipal)	71	40 %	15	16 %	86	32 %
Taxi intermunicipal (Toyota Picnic, taxi sans marquage)	43	24 %	24	26 %	67	25 %
Taxis privés avec compteur	6	3 %	4	4 %	10	4 %
Bus privé	1	1 %	0	0 %	1	0 %
Train	0	0 %	1	1 %	1	0 %
Total	176	100 %	93	100 %	269	100 %



MÉTIERS

Sur les 529 travailleuses et travailleurs interrogés, 227 étaient des personnels de bord, 106 des personnels des gares et 196 des personnels des services.

Figure 5. Métiers

	Hommes		Femmes		Total	
Les personnels de bord						
Conducteur	197	87 %	0	0 %	197	87 %
Apprenti	30	13 %	0	0 %	30	13 %
Total personnels de bord	227	100 %	0	0 %	227	100 %
Personnels des gares						
Agent Syndical	40	40 %	3	50 %	43	41 %
Chargeur	19	19 %	0	0 %	19	18 %
Chef de gare	18	18 %	0	0 %	18	17 %
Délégué syndicat	13	13 %	0	0 %	13	12 %
Guichetier	7	7 %	2	33 %	9	8 %
Agent d'assurance	1	1 %	1	17 %	2	2 %
Coxeur	1	1 %	0	0 %	1	1 %
Gnambro	1	1 %	0	0 %	1	1 %
Total Personnels des gares	100	100 %	6	100 %	106	100 %
Personnels des services						
Vendeur	44	36 %	63	86 %	107	55 %
Mécanicien	30	24 %	2	3 %	32	16 %
Vulcanisateur	14	11 %	2	3 %	16	8 %
Électricien automobile	7	6 %	0	0 %	7	4 %
Ferrailleur (revendeur de pièces détachées d'occasion)	5	4 %	2	3 %	7	4 %
Ferronnier	5	4 %	0	0 %	5	3 %
Tôlier	3	2 %	0	0 %	3	2 %
Décorateur	2	2 %	0	0 %	2	1 %
Personnel administratif	1	1 %	0	0 %	1	1 %
Autres*	12	10 %	4	5 %	16	8 %
Total Personnels des services	123	100 %	73	100 %	196	100 %
Total Personnes interrogées	450		79		529	

*Autres pouvant comprendre les métiers suivants : calligraphe, responsable de toilettes publiques, gérant de station de lavage, spécialiste de l'équilibrage des roues, réparateur de radiateurs, soudeur, vitrier

GROUPES DE DISCUSSION

Sur les 529 travailleuses et travailleurs interrogés, 227 étaient des personnels de bord, 106 des personnels des gares et 196 des personnels des services.

Des groupes de discussion ont été organisés dans quatre communes d'Abidjan : Yopougon, Adjamé, Abobo et Cocody.

Ces groupes de discussion étaient animés conjointement par Sibailly Dohoure, John Mark Mwanika, Assita Ouedraogo, Dr Armand Djah, Konan Aya Suzanne et Flora Sandrine Akafou (interprète).

Ils impliquaient des conducteurs de gbaka, de woro-woro ainsi que des chauffeurs de Yango à Adjamé Texaco Renault, Koumassi, Terminus 81 et Adjamé RAN.

Des groupes de discussion de femmes ont également été organisés à Riviera 2, Adjamé Texaco Renault et Adjamé RAN ; des mécaniciens, des affréteurs et des préposés à la billetterie d'Adjamé RAN, ainsi qu'un directeur de parc de stationnement d'Abobo Doumé, ont pris part à ces séances de discussions. Les groupes de discussion ont abordé quatre thèmes principaux :

- Difficultés et problèmes au travail
- Sensibilisation et opinions sur le BRT
- Répercussions potentielles du projet de BRT sur leur travail
- Suggestions d'ordre pratique afin de résoudre les problèmes du système de transport de passagers d'Abidjan

ENTRETIENS APPROFONDIS

Les données sur les moyens de subsistance renseignées au travers des entretiens par questionnaire ne pouvaient fournir qu'une indication très approximative desdits moyens de subsistance, étant donné le temps disponible et l'environnement de l'enquête.

C'est donc pour cela que les données de l'enquête ont été complétées par les résultats d'entretiens approfondis plus longs menés avec un nombre plus restreint de travailleurs (et de propriétaires de véhicules), dans un lieu

calme, sur une durée comprise entre 60 et 90 minutes. Les entretiens ont été menés par John Mark Mwanika (GLI).

L'objectif était de fournir des illustrations réalistes des moyens de subsistance traditionnels et de la rentabilité de l'activité pour les conducteurs et les propriétaires. Il ne s'agissait pas de mener une enquête scientifique pleinement représentative, mais plutôt de proposer un instantané du fonctionnement quotidien de la micro-économie informelle.

Les entretiens approfondis s'appuyaient sur un modèle de feuille de calcul destiné à recenser les coûts d'exploitation et les revenus type des conducteurs et des propriétaires de gbaka et de woro-woro : « conducteurs objectif » - conducteurs travaillant sur la base du système d'« objectif », qui implique d'acquitter une taxe journalière (*recette*) au propriétaire du véhicule ; « propriétaires-conducteurs » - conducteurs qui possèdent leur propre véhicule ; et « propriétaires » - personnes qui possèdent au moins deux véhicules et vivent grâce aux recettes perçues auprès des conducteurs.

Au total, vingt-sept entretiens ont été réalisés auprès de douze propriétaires et conducteurs de gbaka et quinze propriétaires et conducteurs de woro-woro.

Figure 6. Entretiens approfondis réalisés

ENTRETIENS APPROFONDIS RÉALISÉS		
Gbaka	Chauffeurs travaillant sur la base du système d'objectif	5
	Chauffeurs-propriétaires	4
	Propriétaires	3
Woro-woro	Chauffeurs travaillant sur la base du système d'objectif	5
	Chauffeurs-propriétaires	6
	Propriétaires	4
Total		27

ENTRETIENS AVEC LES PARTIES PRENANTES

Tout au long du projet, des réunions ont été organisées avec diverses organisations afin de présenter et discuter du projet, connaître les rôles et les perspectives dans le cadre du développement du transport de passagers à Abidjan et recueillir des données et des publications.

Ces réunions et entretiens ont contribué à éclairer la conception et la réalisation des travaux de recherche, à donner un cadre aux questions politiques et à mieux appréhender les questions liées à la mise en service des systèmes de BRT et de métro à Abidjan.

Figure 7. Entretiens avec les parties prenantes

Entretiens avec les parties prenantes	
Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)	09 mars 2022
Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)	16 mai 2022
Centrale Syndicale Humanisme (CSH).	10 mars 2022
Comité Intersyndical pour la Transition vers l'Économie Formelle en Côte d'Ivoire (CITEF)	15 mai 2022
Fédération des Syndicats Autonomes de Côte d'Ivoire (FESACI)	11 mars 2022
Friedrich Ebert Stiftung (FES)	07 mars 2022
Organisation internationale du Travail (OIT)	01 juillet 2022
Ministère des transports	11 mars 2022
Union Générale des Travailleurs de Côte d'Ivoire (UGTCI)	10 mars 2022
Banque mondiale	04 avril 2022



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT) ET MÉTRO

Partout dans le monde, et en particulier dans les pays du Sud, le transport urbain de passagers traverse une crise dans les grandes villes.

Selon la Banque mondiale, les transports sont essentiels pour soutenir la croissance économique, créer des emplois et permettre à la population d'accéder à des services essentiels comme la santé ou l'éducation. Mais dans bien des pays, ces avantages ne se concrétisent pas².

« Un milliard de personnes vivent encore à plus de deux kilomètres d'une route praticable en toutes saisons, le déficit d'accès étant inextricablement lié à la pauvreté. Une femme sur six à travers le monde choisit de ne pas rechercher d'emploi par crainte d'être harcelée sur le trajet menant à son travail. Les accidents de la route font plus de 1,35 million de morts chaque année, dont 93 % dans les pays en développement. »

Banque mondiale, Vue d'ensemble des transports

Dans la plupart des villes d'Afrique subsaharienne, dont Abidjan, les transports routiers sont saturés et sollicités à l'excès. Cette situation résulte de plusieurs décennies de négligence et de sous-investissement, la plupart – si ce n'est la totalité – des transports publics de passagers opérant dans l'économie informelle, et cela exerce de graves répercussions sur l'économie et les moyens de subsistance de la population dans son ensemble, bien que ces derniers offrent un emploi essentiel à plusieurs milliers de personnes travaillant dans l'industrie des transports informels.

Il est également urgent de réduire l'impact des transports sur le climat. Selon la Banque mondiale, les transports nationaux et internationaux contribuent déjà à 20 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). À défaut de mesures appropriées, dans le contexte actuel de croissance démographique et économique et de besoin croissant de mobilité, les émissions de GES générées par les transports pourraient augmenter de 60 % à l'horizon 2050.

Avec le soutien de la Banque mondiale et d'autres institutions financières internationales, les gouvernements et les autorités en charge du transport investissent par conséquent dans des projets d'infrastructure de transport à grande échelle conçus pour améliorer la capacité et la fiabilité dans les villes encombrées et pour réduire les émissions de carbone. Les projets de construction et d'exploitation des systèmes de bus à haut niveau de service (BRT) et de métro (métro léger) en font partie.

SYSTÈME DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BRT)

Il s'appuie sur des voies dédiées qui sont interdites aux véhicules autres que les grands autobus exploités par les compagnies de BRT. Le BRT nécessite la construction de nouvelles routes, d'échangeurs, de terminaux et de stations modernes tout au long du parcours. En substance, il s'agit d'un système de métro léger fonctionnant avec des autobus et non avec des trains.

Partout dans le monde, les grandes villes sont encouragées par la Banque mondiale et par les gouvernements nationaux à adopter le BRT. Ils sont d'avis que le BRT permettra d'atténuer les embouteillages, de gagner en efficacité et de réduire la pollution atmosphérique.

Un certain nombre de facteurs complexes interviennent pour déterminer ce qui constitue un système de BRT immédiatement identifiable, notamment la planification des services, l'infrastructure, la conception des gares, les communications et la prise en compte des piétons et des autres systèmes de transport.

L'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) a élaboré la « norme BRT », un outil d'évaluation international qui sert à définir les meilleurs pratiques de BRT.

Selon l'ITDP³, les cinq éléments essentiels des BRT sont :

- des voies de bus distinctes, permettant ainsi aux autobus d'éviter les embouteillages,
- des stations et des voies de bus alignées sur l'axe central de la voirie afin d'éviter les retards dus aux véhicules qui manœuvrent ou qui déposent des passagers ou des marchandises,
- le paiement des billets à l'extérieur du bus pour éviter les retards causés par les passagers qui achètent leur billet à bord,
- la montée dans le véhicule à partir d'une plateforme située au même niveau que le plancher du bus afin que l'embarquement soit plus rapide et plus accessible,
- des restrictions de circulation et la priorité aux autobus aux intersections afin de limiter les pertes de temps aux croisements à cause des feux rouges.

LA LOGIQUE QUI SOUS-TEND LE SYSTÈME BRT

Au cours des dernières décennies, les gouvernements se sont montrés incapables de fournir des services de transport public adéquats et se sont heurtés à des difficultés pour réglementer l'industrie des transports informels, ce qui a conduit à des véhicules en surnombre avec pour corollaire des embouteillages sur les voies publiques ainsi qu'une concurrence entre chauffeurs en ville. Le manque d'investissement en faveur de nouveaux véhicules plus efficaces entraîne une pollution de l'air.

En outre, les travailleuses et travailleurs des transports doivent se livrer à une concurrence pour s'accaparer les passagers, dans des conditions précaires, avec d'interminables journées de travail et des revenus incertains et aléatoires.

Il est indispensable de restructurer de fond en comble les transports publics.

Les planificateurs des transports s'intéressent à trois objectifs :

01. Libérer la rue de toute concurrence. Pour ce faire, les services de bus et de taxi doivent être réglementés et des salaires versés régulièrement à la main-d'œuvre en lieu et place du « système d'objectif » / « recette » (voir ci-dessous).
02. Réduire la pollution et les embouteillages. Cela passe par des flottes neuves et bien entretenues de véhicules de grande capacité et écoénergétiques. Mais la majorité des petits propriétaires n'ont pas les moyens de s'équiper de ce genre de véhicules de grandes dimensions qui respectent les normes environnementales.
03. Fusionner les différents itinéraires et modes de transport, de sorte que les passagers n'aient à payer qu'une seule fois pour voyager sur l'ensemble du réseau. Ce système impose un mécanisme de partage des recettes entre les propriétaires et les entreprises de transport.

La plupart des gouvernements n'envisagent que trois options pour réorganiser les transports publics :

- les systèmes de métro léger ou de tramway, mais les infrastructures sont coûteuses.
- des mesures réglementaires radicales pour freiner l'usage des véhicules privés, mais cette option est souvent considérée comme impensable sur le plan politique.
- le système BRT.

Le BRT est l'option privilégiée par de nombreuses villes, car le coût des investissements nécessaires pour construire les infrastructures (routes, stations, autobus, etc.) est estimé à un tiers voire à un dixième du coût de construction d'un système de métro léger. Il peut également être rapidement mis en œuvre.

LE BRT ET LE MÉTRO À ABIDJAN

Forte d'une population de plus de 5,3 millions d'habitants, Abidjan est la plus grande ville de Côte d'Ivoire. Pour les habitants, le système de transport de passagers est essentiel puisqu'il leur permet de traverser la ville pour se rendre au travail, mais à l'heure actuelle, ces travailleurs passent en moyenne trois heures dans les transports au quotidien⁴. Le transport de passagers représente 80 % de tous les déplacements motorisés quotidiens à Abidjan, dont les trois quarts sont assurés par des prestataires de services informels⁵ ⁶.

Depuis les années 1980, le transport de passagers à Abidjan est marqué par la croissance et la domination de l'économie informelle dans les transports. En 2000, le ministère des Transports a créé l'Agence des transports urbains d'Abidjan (AGETU), qui est un organisme public chargé de superviser la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) et les opérateurs informels⁷. Longtemps critiquée pour son inefficacité et confrontée à de nombreux problèmes, l'AGETU a été dissoute en 2014 dans le cadre des réformes gouvernementales du système de transport.

En 2020, le ministère des Transports a créé l'Autorité de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) pour superviser le système de transport urbain à Abidjan et dans sa banlieue. L'autorité supervise le Projet de mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA), qui porte sur la transformation

en cours du système de transport de passagers d'Abidjan, notamment la construction du BRT et du métro.

BRT

En 2016, le Groupe de la Banque africaine de développement a financé le Projet de transport urbain d'Abidjan, qui vise à développer les infrastructures, les installations et les institutions liées au transport urbain, à encourager les activités économiques et à améliorer la qualité de vie de la population. Le projet a abouti à une étude sur la faisabilité du système de bus à haut niveau de service (BRT) à Abidjan⁸.

En 2016, l'institution suédoise de financement du développement, Swedfund, a financé une étude de faisabilité concernant la mise en service d'un nouveau système de transport public intégré à Abidjan⁹. Un plan de réinstallation a été élaboré en 2018. Une étude d'impact environnemental et social (EIES) a été entreprise en 2019 avec l'appui de la Banque mondiale.

En juin 2019, la Banque mondiale, principal bailleur de fonds du BRT, a approuvé une enveloppe de 300 millions de dollars en faveur du **Projet de mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA)**¹⁰. Le projet comprend un partenariat public-privé pour la construction du corridor de BRT est-ouest long de 20 km entre Yopougon et Bingerville. Le projet comprend également des plans visant à renforcer le rôle de la SOTRA, à restructurer le réseau d'autobus formels et à développer une ligne de métro nord-sud. En 2021, la Banque mondiale a signalé une progression satisfaisante du projet et ce malgré les contraintes majeures, notamment le Covid-19, qui ont affecté les délais initiaux¹¹.

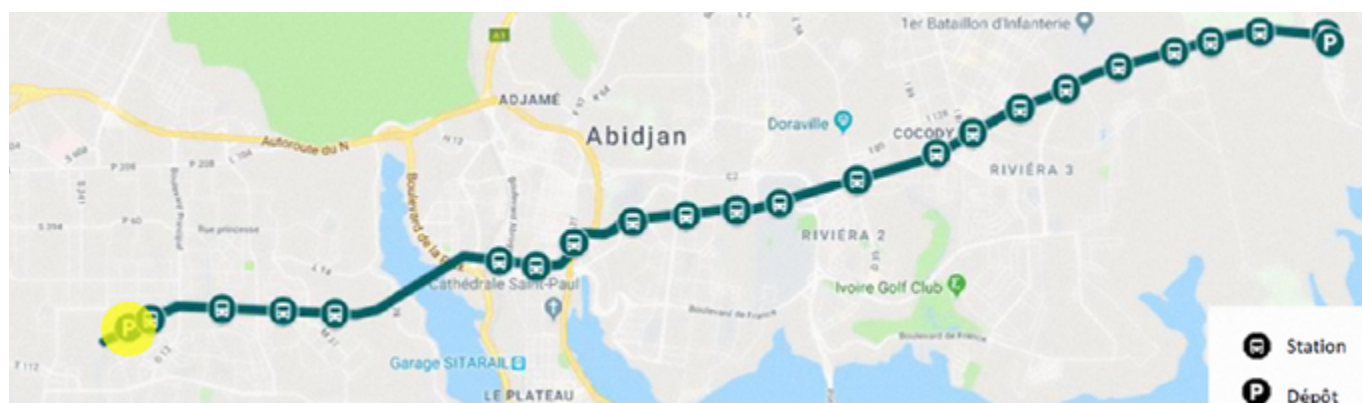


Figure 8. Carte des itinéraires et gares BRT proposés

Figure 9. Ventilation du financement du Projet de mobilité urbaine d'Abidjan

PARTENAIRE/ BAILLEUR	Contribution (millions d'USD)	%
Banque mondiale	300	56 %
Autres institutions financières internationales	100	19 %
Agence Française de Développement (AFD)	90	17 %
Contributions non-gouvernementales	40	7 %
Gouvernement de la Côte d'Ivoire	10	2 %
Total	540	100 %

Source : Banque mondiale, juin 2019¹²

À la fin de l'année 2019, Scania – fabricant suédois de moteurs, d'autobus et de poids-lourds – a signé un accord avec le ministère des Transports et la SOTRA concernant la livraison de 450 autobus alimentés au gaz naturel comprimé (GNC). Une partie de ces bus sera déployée sur le système BRT¹³. En décembre 2021, 109 autobus ont été envoyés à Abidjan par l'intermédiaire de la société Marcopolo, qui fabrique des carrosseries de bus pour Scania ; le reste de la flotte a été livré en juillet 2022¹⁴. Scania et la SOTRA ont choisi Trapeze Group pour mettre en œuvre un système de transport intelligent (STI) destiné à faciliter la gestion des nouveaux bus¹⁵.

En novembre 2021, le PMUA a annoncé la finalisation des plans concernant le BRT. Les appels d'offres pour la construction du BRT sont parus au début de 2022 et les travaux de construction devaient débuter à la fin de 2022¹⁶. Un avis d'attribution du marché a été communiqué en mai 2022.

Selon le ministère des Transports, voici en quoi consistera le BRT d'ici 2025, si le projet aboutit avec succès :

- Un corridor s'étendant sur une distance de 20 km entre Yopougon (municipalité la plus peuplée) et Bingerville.
- Des voies réservées au centre de la chaussée.
- 22 gares, tous les 700 mètres environ.
- Des systèmes de paiement non embarqué des titres de transport et un accès de plain-pied.
- Des bus à haut rendement et faibles émissions d'une capacité de 160 passagers.
- Des tunnels (environ 1 km) et des viaducs (environ 3 km).

Il sera composé de deux sections :

1. Yopougon-Adjamé, incluant un pont, et
2. Adjamé-Bingerville, en empruntant le boulevard François-Mitterrand¹⁷.

Il est conçu pour améliorer la mobilité urbaine et fournir des transports sûrs, fiables, moins polluants et abordables, en particulier en assurant l'accessibilité pour les femmes, pour les personnes âgées et pour les autres catégories vulnérables de la population.



Figure 10. Lignes de rabattement BRT identifiées

Source : SETEC/TRANSITEC, sept. 2021. Étude de la Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun d'Abidjan

Selon les autorités, le système fournira de nouvelles opportunités d'emploi importantes en reliant les zones périphériques les plus peuplées à des quartiers de la ville où des emplois sont à pourvoir et 600 000 emplois supplémentaires deviendront accessibles en une heure de trajet¹⁸.

On espère également que le BRT permettra de « professionnaliser » davantage le secteur des transports urbains informels et d'accroître les perspectives de travail pour les femmes, l'objectif étant de parvenir à 30 % de femmes au sein des effectifs du BRT¹⁹.

MÉTRO

Le métro d'Abidjan, dont les premiers plans ont vu le jour en 2017 pour un achèvement programmé en 2022, est un système de transport ferroviaire couvrant une distance de 37,4 km entre le nord et le sud d'Abidjan ; il devrait être opérationnel à l'horizon 2026²⁰. Un budget de 1,614 milliard de dollars a été mobilisé pour sa construction, financé exclusivement par l'AFD (Agence Française de Développement).

Le métro sera géré par la Société des Transports Abidjanais sur Rail (STAR). La STAR se compose de quatre entreprises françaises :

Figure 11. Entreprises composant la STAR²¹

PARTENAIRE/BAILLEUR	RÔLES
Bouygues Travaux Public	Chef de projet
	Infrastructure
Alstom (a remplacé Hyundai)	Trains
	Signalisation
	Systèmes
Colas Rail	Voies
	Électrification
	Systèmes
Keolis	Exploitation et maintenance

Le métro consistera en une ligne ferroviaire unique, essentiellement aérienne, entre Anyama et Port-Bouët, desservant 18 stations et reliant sept municipalités. Sa réalisation nécessitera la construction de 24 ponts, d'un viaduc sur la lagune Ébrié, de huit passages souterrains et de 384 passerelles piétonnes.

La flotte sera composée de 20 trains dotés chacun de cinq wagons, fournis par Alstom²². Il devrait transporter 540 000 passagers chaque jour et générer 2 000 emplois²³. Aucune information n'a été publiée concernant les types d'emplois ou les ratios hommes-femmes.

Les travaux de construction devaient commencer en 2020, mais les actions de résistance à l'expropriation des terres ont entraîné des retards substantiels, des prolongations ainsi qu'une augmentation du budget²⁴.

On estime à 10 000 le nombre de personnes déplacées en raison de la construction de la ligne de métro.

En janvier 2022, selon le ministère des Transports, les défrichements et démolitions liés aux travaux suivaient leur cours : une section de 4 km avait été défrichée sur un total de 24 km requis dans la zone nord d'Abidjan²⁵. En janvier 2023, les travaux de construction de la ligne étaient en cours²⁶.

Figure 12. La ligne de métro d'Abidjan



L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE PASSAGERS À ABIDJAN

LE TRANSPORT DE PASSAGERS DE L'ÉCONOMIE FORMELLE À ABIDJAN

La Société des Transports Abidjanais (SOTRA)

L'opérateur de transport public formel à Abidjan est la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). La société est détenue par le gouvernement ivoirien (60 %), la société française IRIS-BUS/IVECO (39 %) et le District d'Abidjan (1 %)²⁷. Un accord conclu entre la SOTRA et le gouvernement ivoirien consacre le monopole de la société sur le transport public de passagers. L'accord est supervisé par le ministère des Transports et le gouvernement

accorde des subventions à certaines catégories de passagers (étudiants, fonctionnaires)²⁸. Depuis les années 2000, la part de la SOTRA dans le transport de passagers a reculé à 12 %, soit 850 000 personnes chaque jour²⁹. Depuis 2019, la SOTRA a commencé à étendre ses activités d'autobus et de bateau-bus à Abidjan.

Bus : La SOTRA exploite 1 500 autobus sur 128 lignes urbaines à Abidjan. Les trajets en bus coûtent entre 200 et 500 francs CFA. Du fait de la lenteur des véhicules (15 km/h) et des longs délais d'attente (jusqu'à 30 minutes), plus longs que pour les gbaka et les woro-woro, les passagers sont peu nombreux à opter pour ce mode de transport³⁰. La SOTRA compte deux grandes gares routières (Plateau Sud et Adjamé Nord) et neuf plus petites, ainsi que sept « départements » de bus avec garages et ateliers. Depuis 2015, la SOTRA a remplacé 1 200 autobus, élargi sa flotte en rajoutant 300 autobus, renouvelé l'équipement de garage et assuré le recyclage de son personnel. La SOTRA compte environ 6 000 employés, dont près de 4 500 syndiqués auprès de quatre syndicats différents. En février 2022, la société a lancé une campagne de recrutement de nouveaux chauffeurs³¹.





Bateaux-bus : La SOTRA gère également les bateaux-bus / Monbato, des ferries traversant la lagune Ébrié. Ces bateaux sont exploités par la SOTRA ainsi que par deux opérateurs privés (la Société de transport lagunaire et Citrans). La SOTRA possède 20 bateaux-bus en service, avec une capacité de 90 à 150 passagers chacun³². Les opérateurs exploitent également dix terminaux de bateaux-bus (gares lagunaires).

La Société de transport lagunaire (STL), filiale du groupe SNEDAI, exploite 45 bateaux sur la lagune et pratique une tarification de 500 francs CFA par traversée³³. La STL exploite deux lignes : Riviera M'Pouto-Plateau et Abobo Doumé-Plateau-Treichville incluant sept gares : Yopougon Azito, Abobo Doumé, Plateau, Treichville, Marcory INJS, M'Pouto et Koumassi. Selon la STL elle-même, 10 000 passagers transitent chaque jour sur ses bateaux, soit 100 traversées³⁴. L'autre opérateur privé est Aqualines, géré par Citrans, exploitant sept bateaux de 240 places³⁵.

LE TRANSPORT INFORMEL DE PASSAGERS À ABIDJAN

En 2019, selon le ministère de la Promotion des PME, de l'Artisanat et de la Transformation du secteur informel, l'emploi informel représentait 89,1 % de l'emploi total en Côte d'Ivoire. Le ministère a adopté en 2022 la recommandation n° 204 de l'Organisation internationale du Travail sur la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle³⁶.

Les opérations informelles de transport de passagers à Abidjan incluent :

Gbaka : minibus informel offrant de 14 à 32 places. La durée de service moyenne de ces véhicules est de 15 ans et ils sont généralement de la marque Toyota, Isuzu ou Mazda³⁷. On estime que 5 600 à 10 000 gbaka circulent à Abidjan, transportant 1,16 million de passagers, soit 33 % du total des déplacements quotidiens à travers la ville³⁸. En 1976, le gouvernement ivoirien a tenté, mais en vain, d'interdire les gbaka en raison de la fréquence des accidents et de l'absence de réglementation. Ces véhicules sont autorisés à circuler par l'intermédiaire d'un système de cartes de transport achetées



au niveau du district. En théorie, la conduite d'inspections permet de contrôler la bonne application de ce système³⁹.

Les gbaka couvrent des itinéraires autorisés et non autorisés à travers les communes de la ville, y compris dans les zones où la SOTRA agit en théorie comme opérateur exclusif. Les gbaka circulent par exemple sur des itinéraires chevauchant la zone de couverture de la SOTRA dans le centre d'Abidjan – bien qu'ils ne soient pas autorisés à pénétrer dans le quartier des affaires d'Abidjan : le Plateau. Ils desservent également les municipalités périphériques. Étant donné l'incapacité de la SOTRA à satisfaire à la demande, les gbaka n'ont eu de cesse d'élargir leur périmètre⁴⁰. En novembre 2021, dans le cadre des réformes liées au Projet de mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA), l'AMUGA a annoncé des plans visant à créer des zones d'opération spécifiques pour les gbaka, en plus de renforcer la réglementation au travers de contrôles de police⁴¹. Le système de BRT risque de recouper des itinéraires desservis par les gbaka, mais le coût pour les usagers devrait être supérieur à celui proposé par les gbaka.

Woro-woro : exploité dans huit des dix communes d'Abidjan, ce taxi collectif de 3 à 5 places arbore une couleur spécifique selon la commune de rattachement agréée. En moyenne, ces véhicules ont une vingtaine d'années⁴².

Les itinéraires de woro-woro sont variés, certains opèrent au sein de communes, d'autres entre les communes, certains couvrent des itinéraires prédéterminés et d'autres se déplacent en fonction des demandes des passagers. Chaque jour, ce sont près de 1,1 million de personnes⁴⁴ qui circulent grâce aux woro-woro, dont le nombre total est estimé à 12 000 véhicules à Abidjan⁴³. À l'image des gbaka, les woro-woro ont connu un développement rapide. Ce développement est dû en grande partie aux importations de voitures d'occasion dans les années 1990 et à la demande exprimée afin de combler les lacunes des services proposés par la SOTRA⁴⁵. En règle générale, un woro-woro compte deux chauffeurs : un chauffeur principal (parfois le propriétaire) et un chauffeur en second. Les woro-woro sont autorisés à circuler grâce à des cartes de transport délivrées au niveau communautaire ; des inspections sont menées, mais de façon limitée en raison de l'insuffisance des ressources⁴⁶. Il est peu probable qu'une concurrence directe s'instaure entre le BRT et les woro-woro, mais les lignes de rabattement potentielles de la SOTRA pourraient entrer en concurrence avec les itinéraires de woro-woro.

Les pinasses : embarcations traditionnelles en bois opérant de manière informelle sur la lagune Ébrié⁴⁷. On estime à 100 le nombre



total de pinasses, soit une flotte supérieure à celle des bateaux-bus formels – avec un plus grand nombre de quais (37 gares de pinasses), de lignes et de passagers. Chaque bateau peut transporter 100 personnes. Les pinasses transportent ainsi près de 100 000 passagers chaque jour, offrant une alternative bon marché au transport coûteux empruntant les quelques ponts qui permettent de traverser la lagune⁴⁸. Les exploitants de pinasses ne sont pas syndiqués.

Services de taxis privés avec compteur : véhicules rouges ou oranges dotés de compteurs horokilométriques. Ces taxis transportent 3 à 4 passagers et sont autorisés à traverser Abidjan par le biais d'un système de permis et d'inspection⁴⁹. On estime à 675 000 le nombre de passagers transportés chaque jour. La flotte de taxis serait comprise entre 11 300 et 14 000 véhicules⁵⁰.

VTC (véhicule de transport avec chauffeur) : véhicule utilisant des plateformes permettant de commander un véhicule avec chauffeur via une application, telles que Yango, Uber, Mon Woyo et Treize Taxi. Il opère sans compteur, à travers toute la ville. Le nombre de VTC circulant à Abidjan est estimé entre 5 000 et 18 000⁵¹. Yango, filiale de la compagnie mondiale Yandex Taxis, a démarré ses activités à Abidjan en octobre 2018. Le prix d'une course commence à

1 900 francs CFA⁵². Uber opère à Abidjan depuis décembre 2019⁵³.

Salonis : taxis-tricycles informels. Ils transportent entre 3 et 6 passagers. Ils sont meilleur marché que les woro-woro pour un coût de 100 francs CFA par course. Opérant dans les communes de Yopougon, d'Attécoubé et d'Abodo, les salonis suivent des itinéraires établis en proposant un service du dernier kilomètre dans les quartiers populaires et peu denses, souvent sur des routes non pavées. On estime à 1 000 le nombre de passagers transportés chaque jour⁵⁴. Les salonis ne font pas partie des modes de transport homologués et ils opèrent sans permis ; mais ils sont acceptés de façon tacite par les autorités⁵⁵.

Tianboros : gbaka et taxis vétustes qui ont échoué au contrôle technique (interdiction technique). Ils proposent un service du dernier kilomètre dans les communes et sont interdits, mais néanmoins acceptés de façon tacite par les autorités⁵⁶.

Taxi banalisé : véhicule servant au transport de passagers, sans marquage, dépourvu de compteur et opérant sur des itinéraires prédéterminés entre différentes communes. Ces taxis sont interdits et font l'objet de contrôles policiers⁵⁷.

RÉGLEMENTATION

Les principaux organismes concernés par la réglementation des transports informels de personnes sont les autorités communales (woro-woro), l'Autorité de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan - AMUGA (gbaka) et l'Autorité de régulation du transport intérieur - ARTI (VTC).

Autorités communales

Les autorités communales régulent le fonctionnement des gares au moyen de cartes de stationnement municipales et par l'accréditation de « syndicats » assurant la gestion de ces lieux. Afin de pouvoir utiliser la gare, les chauffeurs versent une commission journalière au syndicat exploitant.

On dénombre environ 64 gares woro-woro réparties sur neuf communes et 27 gares gbaka réparties sur 27 communes.

Figure 13. Gares gbaka et woro-woro dans les communes d'Abidjan

COMMUNE	GARES ROUTIÈRES GBAKA	GARES ROUTIÈRES WORO-WORO
Adjamé	4	1
Abodo	7	11
Cocody	7	19
Youpougon	9	17
Koumassi		1
Marcory		1
Port-Bouët		12
Treichville		1
Plateau		1
Total	27	64

Source : AMUGA

Toutes les gares woro-woro ne sont pas reconnues par les autorités communales.

Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)

L'AMUGA a été créée en 2019 afin de faciliter la mobilité à Abidjan. Il s'agit d'une autorité administrative financièrement indépendante, qui supervise l'organisation et la coordination des transports urbains à Abidjan.

Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)

L'autorité chargée de réguler le transport intérieur (ARTI) a été créée en 2014.

Son champ de compétence couvre les gbaka, les woro-woro et les VTC.

Police Spéciale de la Sécurité Routière (PSSR)

La PSSR assure une surveillance de la circulation routière ainsi que de la vitesse et vérifie que les usagers disposent des bons documents pour circuler (patente, permis, etc.). Chaque mois, la police publie des statistiques sur le nombre d'avertissements distribués.

Administration du District d'Abidjan

L'Administration du District d'Abidjan supervise les dix communes et perçoit les redevances des propriétaires de gbaka.

GESTION DE LA GARE

Les gares gbaka et woro-woro fonctionnent sous la supervision de syndicats. Les gnampros contrôlent bon nombre des points d'arrêt des gbaka en bord de route. Les chauffeurs de gbaka, et non les propriétaires, sont tenus d'acquitter des droits journaliers dans les gares ou au niveau des arrêts, en plus de tout autre montant versé à la police au cours de leur journée de travail.

Les gares sont généralement enregistrées auprès des municipalités locales par des « chefs de terrain », sont souvent anciens chauffeurs ou syndicalistes dotés de connaissances de première main concernant les itinéraires informels et les points d'arrêt rentables. Le « chef de terrain », par l'intermédiaire des gnampros (voir ci-dessous), collecte des prélèvements auprès des opérateurs informels dans les gares, généralement un montant journalier de 100 à 300 francs CFA ainsi qu'un droit de chargement compris entre 50 et 400 francs CFA, en fonction du montant de la course.

Tarifcation

Les itinéraires empruntés par les gbaka et les woro-woro sont définis par les syndicats, alors que les autorités de district ou communales n'exercent qu'un contrôle limité. Officiellement, ce sont les syndicats qui définissent les tarifs pratiqués par les gbaka et les woro-woro en fonction de chaque itinéraire. Ces tarifs sont ensuite examinés et approuvés par le ministère des Transports en consultation avec les syndicats.

Figure 14. Tarification des différents services de transport informels (source : Transitec)

TYPE DE VÉHICULE	TARIFICATION MAXIMALE PAR TRAJET	TARIFICATION MINIMALE PAR TRAJET	TARIFICATION MOYENNE ESTIMÉE
Gbaka	500	100	300
Woro-woro	350	150	200
Taxis sans licence	700	300	500

Selon des calculs réalisés par Transitec, les gbaka représentent les services les moins coûteux au kilomètre en raison des distances couvertes. Les prix sont comparables, en termes de coût pour les usagers, aux tarifs établis par la SOTRA (entre 500 et 200 francs CFA).

Les woro-woro proposent des services suffisamment abordables, comme en témoigne le nombre de ces véhicules dans la commune de Yopougon, qui est l'une des plus pauvres d'Abidjan. Les itinéraires de woro-woro sont plutôt courts, hormis dans les communes les plus vastes (y compris Bingerville et Yopougon) ; le tarif au kilomètre est donc plus élevé que celui pratiqué par les gbaka ou la SOTRA.

Si les taxis sans marquage sont comparativement plus onéreux, ils offrent néanmoins certains avantages par rapport aux woro-woro et aux gbaka : ils sont plus rapides en raison d'arrêts moins fréquents, ils circulent à une meilleure fréquence en raison de leur moindre capacité et ils évitent les ruptures de charge qui contraignent les woro-woro.

En prenant pour base le kilomètre, les gbaka représentent le service le moins onéreux et les itinéraires les plus longs, comparable aux services proposés par la SOTRA (200 à 500 francs CFA). Les woro-woro circulent sur des itinéraires plus courts et pratiquent des tarifs plus élevés. Les taxis sans marquage sont les plus coûteux mais ils s'arrêtent moins fréquemment, évitent les ruptures de charge et circulent à une meilleure fréquence.

RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

Les VTC sont des véhicules qui utilisent des plateformes permettant de commander un véhicule avec chauffeur via une application, telles que Yango, Uber, Mon Woyo et Treize Taxi.

En mars 2022, l'ARTI a publié un communiqué de presse relatif à l'application du Décret

n° 2021-860 du 15 décembre 2021 portant réglementation des transports publics particuliers de personnes afin de lutter contre la concurrence déloyale. Le décret interdit les services des VTC, le covoiturage ainsi que les services de transport autres que les services exécutés par les taxis communaux ou les taxis horokilométriques.

« L'ARTI invite l'ensemble des opérateurs exerçant ou désirant exercer l'une de ces activités, au strict respect des dispositions de ce Décret sur toute l'étendue du territoire national. Toute violation constatée exposera son auteur à la rigueur de la loi. »

La législation ivoirienne autorise les services de VTC. Les entreprises-plateformes, qui relèvent de la compétence de l'ARTI, sont enregistrées et acquittent des taxes.

En novembre 2021, des syndicats représentant les taxis horokilométriques se sont mis en grève pour exiger l'interdiction des VTC. Les opérateurs de VTC n'acquittent pas de frais d'immatriculation, contrairement aux woro-woro ou aux taxis horokilométriques - ils se contentent de faire immatriculer leur véhicule comme n'importe quel véhicule privé.

Fin 2021, le gouvernement ivoirien a introduit une nouvelle réglementation concernant les VTC. Les plateformes doivent s'acquitter de 20 millions de francs CFA pour exercer en Côte d'Ivoire, les chauffeurs de VTC doivent passer le CACR (un examen de conduite demandé jusqu'à présent aux chauffeurs routiers professionnels) et les moteurs des véhicules doivent avoir une puissance minimale de 114 chevaux.

Ces nouvelles règles ont été critiquées par la Mutuelle des entrepreneurs de VTC au motif que 90 % des véhicules VTC actuels ne répondaient pas aux critères de la réglementation et que les entrepreneurs de VTC ne pouvaient se permettre l'acquisition de véhicules équipés de tels moteurs (14 millions de francs CFA).

LES EFFECTIFS

Le secteur du transport informel de personnes à Abidjan compte une multitude d'emplois et de métiers distincts. Les travailleurs ayant pris part à l'enquête par questionnaire comprenaient des équipages de véhicules, des personnels des gares et des personnels des services.

ÉQUIPAGES DE VÉHICULES

Conducteurs. La plupart des chauffeurs sont employés de façon informelle par les propriétaires des véhicules sur la base de ce que l'on appelle le système d'objectif, ou « recette », en vertu duquel le chauffeur est tenu de payer au propriétaire des commissions journalières, ainsi que d'autres dépenses de fonctionnement, y compris le carburant (voir ci-dessous). Certains chauffeurs possèdent leur propre véhicule ou en possèdent un ou deux autres en plus de celui qu'ils conduisent. Également, des « chauffeurs de secours » (« l'embauché ») sont payés par le chauffeur principal pour conduire le véhicule pendant les périodes de repos ou lorsque le chauffeur a d'autres obligations.

Apprentis. Chaque chauffeur de gbaka est accompagné d'un apprenti, chargé de percevoir le droit de péage auprès des usagers, de gérer les passagers et d'aider le chauffeur dans d'autres tâches si nécessaire. Les apprentis peuvent passer plusieurs années à travailler avec un chauffeur, apprenant ainsi à exploiter le véhicule dans l'espoir de devenir un jour eux-mêmes des chauffeurs.

PERSONNELS DES GARES

Dans une gare gbaka ou woro-woro, les principaux emplois présents sont les suivants :

« **Coxeur** » : le coxeur recherche des passagers pour le compte du chauffeur à l'extérieur de la gare (et les amène à la gare). Il est rémunéré par le chauffeur.

« **Chargeur** » : il assure l'organisation du départ et de l'arrivée des véhicules à la gare. Ils opèrent généralement à deux : un représentant des propriétaires et un représentant des chauffeurs.

Chef de gare : le directeur de la gare, représentant du syndicat des transports, responsable des activités de la gare.



Délégué : le représentant du syndicat des chauffeurs, responsable du bon déroulement des activités de la gare.

Le chef de gare et le délégué travaillent en étroite collaboration au sein de la gare.

Agent Syndical : représentant syndical.

Guichetier : membre du syndicat des chauffeurs qui change des devises, ce qui facilite le problème du change qui est souvent source de litige entre le chauffeur et les passagers.

Superviseur des toilettes publiques : responsable de la propreté des toilettes publiques.

Agent d'assurance : personne qui se charge de l'assurance des véhicules à la gare, en partenariat avec les compagnies d'assurance.

Personnel administratif : travailleurs membres du bureau syndical local, tels que le trésorier, le secrétaire général, le secrétaire à l'organisation, etc.

Vendeur : commerçant, souvent itinérant, qui fournit les services nécessaires à la gare.

Superviseur du lavage de voiture : personne responsable du lavage des véhicules au niveau de la gare.

PERSONNELS DES SERVICES

Les travailleurs des services peuvent se situer au niveau des gares ou dans d'autres endroits à proximité des gares ou des principaux itinéraires.

Électricien automobile : assure toutes les réparations liées à l'électricité des véhicules.

Mécanicien : répare les véhicules sur site en cas de panne ou d'accident (pièces mécaniques uniquement).

Peintre automobile : réalise les travaux de peinture sur les véhicules.

« **Vulcanisateur** » : répare les pneus ou les roues en cas de crevaison ou de changement de pneu.

Ferrailleur : revendeur de pièces détachées d'occasion.

Ferronnier : réalise les soudures électriques, fabrique des éléments en fonte.

Soudeur : assemble des pièces de métal ou de plastique à l'aide de procédés simples (gaz, pâte à souder).

Tôlier : réalise des opérations de rénovation et de reconstruction d'éléments de carrosserie suite à un accident ou en cas d'autres problèmes liés à la carrosserie.

Calligraphe : spécialiste du lettrage des véhicules.

Décorateur : artiste graphique travaillant sur les véhicules.

Parallélisme : équilibrage / alignement des roues.

Réparateur de radiateur : restaure les radiateurs des véhicules pour les remettre en état.

Vitrier : travaille sur les vitres et pare-brise des véhicules, vend des vitres et pare-brise neufs, modifie et répare les vitres et pare-brise fissurés.

TRAVAILLEUSES

Les femmes sont très peu représentées au sein de la main-d'œuvre informelle et formelle du transport de passagers, mais les statistiques sur la question font défaut. Selon la Banque mondiale, les femmes représentaient 8 % des 4 000 employés de la SOTRA en 2019. La plupart occupaient des fonctions administratives, et seules 10 femmes étaient employées comme conductrices ou préposées à l'entretien des autobus. Dans les transports informels, on estime que moins de 20 femmes étaient conductrices de woro-woro, de gbaka et de taxis.



« LA RECETTE » - LE SYSTÈME DE L'OBJECTIF

Comme la plupart des opérations informelles de transport de passagers à travers le monde, et en Afrique en particulier, l'économie des transports d'Abidjan repose sur la « recette » - l'objectif journalier à atteindre.

Quand un chauffeur n'est pas propriétaire de son véhicule (gbaka ou woro-woro), il doit payer au propriétaire du véhicule un montant journalier ou hebdomadaire afin de pouvoir l'utiliser : l'objectif.

TRAVAILLER EN TANT QUE CHAUFFEUR

CHAUFFEURS DE GBAKA

Typiquement, la journée d'un chauffeur de gbaka débute à 4h00 du matin pour la plupart des chauffeurs opérant sur la base d'un objectif (recette) et vers 5h30 du matin pour les chauffeurs-proprétaires ; les premiers passagers sont alors acheminés vers les quartiers d'affaires de Koumassi, Marcory, Plateau, et vers d'autres destinations.

Après avoir déchargé les passagers, ceux qui sont rattachés à des gares formelles vont s'y présenter et s'acquittent de leur ticket syndical

pour la journée, qui leur permet de rejoindre la file d'attente. Ils décident ensuite soit de se garer dans la file et d'attendre les passagers à la gare, soit d'essayer d'attirer les passagers à l'extérieur. Tel est leur lot quotidien jusqu'à ce qu'ils cessent de travailler, vers 22h00-23h00.

Dans la plupart des cas, un gbaka compte au moins deux chauffeurs. À une heure donnée de la journée - le plus souvent entre 11h00 et 14h00 - le chauffeur officiel remet le véhicule à l'embauché (chauffeur en second) afin de se reposer. Il peut arriver que le deuxième ou le troisième chauffeur ait la possibilité de conduire pendant toute la journée : il devra alors s'acquitter de la recette (objectif) et pourra rentrer chez lui avec le reste de ses gains. Compte tenu du nombre restreint de véhicules par rapport au nombre considérable de chauffeurs sans emploi, cette pratique courante permet un meilleur taux de rotation. Le chauffeur « officiel » doit faire confiance à l'embauché (chauffeur en second).

Ils ne sont pas en mesure d'épargner de l'argent pour acquérir un terrain où établir leur gare permanente. Les banques et les institutions de microfinance leur refusent toute forme de prêt.

CHAUFFEURS-PROPRIÉTAIRES ET PROPRIÉTAIRES DE GBAKA

Les entretiens approfondis ont révélé que les propriétaires de gbaka (y compris les chauffeurs-proprétaires) avaient pu obtenir leurs véhicules par l'un des quatre moyens suivants : le véhicule avait été expédié depuis l'étranger par des membres de la famille expatriés ou il avait été acheté au moyen de l'épargne personnelle, par le biais de prêts sans intérêts accordés par des amis et des proches, ou encore par le biais de prêts bancaires.

Certains propriétaires en activité depuis de nombreuses années possèdent une dizaine de voitures et une bonne connaissance du secteur des transports, en plus d'être bien organisés.

Les dirigeants des associations de propriétaires ont appris à traiter avec les fonctionnaires et les agents de police corrompus ; ils leur apportent même leur soutien dans des moments difficiles comme les périodes de deuil. Ils entretiennent également de très bonnes relations avec la communauté, par exemple en assurant l'accompagnement des enfants sur le chemin de l'école, moyennant des frais modiques ou à titre gracieux, ou en transportant des proches dans l'arrière-pays en cas de funérailles, etc.

Les chauffeurs de gbaka ont beaucoup souffert de la pandémie. Dans un premier temps, ils ont dû interrompre leur activité, avant d'être contraints à opérer à mi-capacité, alors que le coût du carburant restait identique ; ils ont donc travaillé à perte. Aucune aide ne leur a été accordée, mais certains ont pu négocier une réduction du montant de l'objectif à payer au propriétaire de leur véhicule. Une personne interrogée dans le cadre de l'enquête a signalé avoir perdu vingt membres relevant de sa gare en raison de la pandémie, et plusieurs autres ont dû vendre leurs véhicules pour survivre. Le gouvernement n'a fourni aucune aide.

Le plus difficile pour eux est de ne pas pouvoir s'exprimer ou être représentés, contrairement aux autres travailleurs qui peuvent s'affilier à des syndicats.

CHAUFFEURS DE WORO-WORO

Typiquement, un chauffeur de woro-woro propriétaire de son véhicule ou travaillant sur la base du système d'objectif débute sa

journée autour de 4h30 du matin. Après la prière, il récupère son véhicule sur son lieu de stationnement et commence à sillonner les routes vers 5h00. La plupart des chauffeurs garent leur véhicule près de leur domicile et rémunèrent un service de garde de nuit. Les premières heures de la matinée correspondent à une période de pointe dont ils doivent profiter pour multiplier les trajets et maximiser leurs revenus. Comme l'a fait observer un chauffeur : « Le matin, il s'agit d'amener les gens sur leur lieu de travail/à leur bureau, tout chauffeur sérieux de woro-woro devrait donc en tirer profit au maximum. »

Les chauffeurs de woro-woro savent également qu'ils doivent se rendre à la gare dont ils relèvent suffisamment tôt pour réserver leur place dans la file d'attente pour la journée et s'empressent dès lors de rejoindre le lieu, le « ticket » journalier étant attribué sur la base du « premier arrivé, premier servi ». La plupart des gares woro-woro sont gérées par les syndicats, qui remettent ce ticket au chauffeur moyennant une commission comprise entre 300 et 700 francs CFA par véhicule et par jour. Les fonds collectés permettent au syndicat d'assurer le nettoyage de la gare, de rémunérer son personnel et de contribuer à un fonds de protection sociale. Cependant, nombre de chauffeurs interrogés se sont plaints de n'avoir jamais bénéficié du moindre soutien par l'entremise de ce fonds lorsqu'ils ont traversé des périodes difficiles.

La plupart des chauffeurs de woro-woro sont accompagnés d'un chauffeur en second (chauffeur de secours) qui intervient lorsque le chauffeur officiel fait une pause ou doit répondre à d'autres obligations urgentes. Dans certaines municipalités, chaque véhicule dispose de deux chauffeurs qui prennent le volant à tour de rôle au cours de la semaine. Le chauffeur officiel (« le titulaire ») peut conduire pendant quatre jours et le deuxième chauffeur (« l'américain ») peut conduire pendant les deux jours restants. À travers cette forme de solidarité, il s'agit de permettre à chacun de survivre dès lors que les chauffeurs sont particulièrement nombreux, pour un nombre de véhicules très limité. Ailleurs, le chauffeur en second prend essentiellement le volant durant les heures creuses et se rémunère sur la base du montant résiduel, après paiement de la recette (objectif).

Les bons jours, un woro-woro peut parcourir 280 à 300 km et son chauffeur percevoir autour de 45 000 francs CFA. Les mauvais jours, il ne parcourra que 180 à 200 km et rapportera à son chauffeur moins de 40 000 francs CFA.

ORGANISATION

Chaque gare woro-woro est administrée par un dirigeant syndical élu ; les gares formelles sont majoritairement implantées sur des terres publiques que la municipalité a accepté de louer au syndicat. Les dirigeants syndicaux ne sont pas transparents quant au montant versé à la municipalité pour pouvoir utiliser la gare, une question – parmi d'autres – sur laquelle les chauffeurs se sentent floués. Le chef de gare supervise plusieurs chargeurs (personnel qui aide à charger les véhicules), dont le nombre dépend du nombre d'itinéraires desservis par la gare. On compte idéalement un chargeur par itinéraire ; dans certains cas, ils travaillent à trois et se relaient sur la journée (6h00 – 12h00, 12h00 – 16h00 et 16h00 – fin de la journée).

Le chef de gare est membre du comité des woro-woro de la municipalité, lequel se doit notamment de :

- Représenter les chauffeurs de woro-woro
- Veiller à ce que les chauffeurs de woro-woro reçoivent une formation professionnelle du ministère des Transports.
- Proposer un soutien alimentaire aux chauffeurs pendant les périodes difficiles, et tout particulièrement durant la période de jeûne.
- Offrir aux chauffeurs un « poulet vivant » en guise de cadeau en fin d'année
- Fournir au début de l'année du matériel scolaire, par ex. des livres et des stylos, aux enfants des chauffeurs scolarisés à l'école primaire.
- Assister à une réunion avec le gouvernement, en particulier avec le ministère des Transports, pour faire entendre les problématiques du secteur des woro-woro.

Des conflits sont signalés entre certaines gares, associations et groupes rivaux. En 2019, par exemple, le contrôle du Grand Carrefour de Koumassi a déclenché des rixes brutales entre la Mutuelle générale des chauffeurs professionnels

de la CEDEAO (MUGCP-CEDEAO) et un groupe non identifié. Une personne a perdu la vie et le dirigeant du MUGCP-CEDEAO a été arrêté et emprisonné ; il a récemment été libéré.

À la suite de cet événement, le maire de Koumassi a fait construire une toute nouvelle gare communale Yaya Fofana. Il convient de prendre note des points suivants, même si la question de la propriété de la gare n'est pas claire :

- Le Grand Carrefour de Koumassi a été transformé en un parc de loisirs offrant aux habitants des espaces pour se retrouver et s'asseoir.
- La nouvelle gare communale Yaya Fofana est à l'origine d'une réduction de la violence dans le secteur des transports publics à Koumassi.
- Plus de cinquante jeunes perçoivent désormais un salaire mensuel pour un travail à temps plein dans les services de sécurité, d'assainissement, de santé et d'administration de la gare.
- La direction de la gare prévoit d'acquérir ses propres véhicules et garantira ainsi un statut d'employés permanents à l'ensemble des chauffeurs, sur la base de contrats.
- Bien que la direction soit enthousiaste à l'égard du lancement du BRT, elle n'a aucune idée des avantages qu'elle pourra en tirer étant donné l'absence de consultation à ce jour.

Les syndicats sont très impopulaires auprès des chauffeurs pour qui ils ne présentent aucun avantage tangible. À Bingerville, par exemple, les chauffeurs ont refusé de payer le ticket syndical journalier de 300 francs CFA. Ils ont également refusé de payer la taxe à la gare, dont ils jugent le montant trop élevé (64 000 francs CFA).

Ce scénario se répète dans la plupart des gares woro-woro et gbaka. Dans certaines gares woro-woro, les conducteurs sont même soumis à un double paiement. Tout d'abord, ils acquittent le montant du ticket syndical à hauteur de 700 francs CFA, qui est à régler chaque jour et destiné à couvrir les coûts de nettoyage des gares ; chaque chauffeur est censé recevoir un remboursement de 50 francs CFA, mais ce montant n'est jamais rétrocédé.

Les conducteurs affirment en outre verser 300 000 francs CFA au syndicat mais n'ont aucune idée du motif de ce versement. Cette situation rend les syndicats très impopulaires auprès des chauffeurs.

FINANCEMENT

Dans le secteur des woro-woro, les modes d'acquisition de véhicules sont variés. On peut notamment citer :

- L'épargne personnelle.
- Les prêts sans intérêts accordés par des amis et des proches.
- Les propriétaires qui décident d'offrir un véhicule à certains chauffeurs dont les services sont exemplaires.
- Le fait de rembourser le propriétaire initial au bout de quelques années, surtout quand le retour sur investissement commence à diminuer avec l'âge du véhicule.
- Le système d'épargne des tontines, utilisé par les travailleurs du transport informel, mais aussi par la plupart des groupes communautaires, y compris les travailleurs.
- Les prêts d'association, en particulier autour d'Adjamé et de Yopougon, qui permettent aux chauffeurs d'acheter des véhicules et d'appliquer un taux d'intérêts allant de 9 à 15 pour cent. À titre de mesure de sécurité, tout emprunteur potentiel doit être introduit par un membre de l'association.
- Les transferts de fonds émanant de proches vivant à l'étranger, et parfois même l'envoi de véhicules par ces mêmes proches (en dépit de l'interdiction gouvernementale en vigueur depuis 2017 sur l'importation de véhicules de plus de cinq ans).

CHAUFFEURS DE VTC

Le nombre de VTC (véhicules de transport avec chauffeur) - véhicules utilisant des plateformes permettant de commander un véhicule avec chauffeur via une application - a augmenté de façon régulière depuis deux ans à Abidjan (et plus récemment en Côte d'Ivoire). L'application la plus utilisée est Yango, suivie de Uber. Les autres applications incluent : TaxiJet, Africab, Moja Ride, Drive, Mon Woyo et Treiize Taxi.

Le nombre de VTC circulant à Abidjan est estimé entre 5 000 et 18 000. Toutefois, le Président de la Mutuelle des entrepreneurs de VTC affirme que 40 000 emplois au moins seraient

actuellement liés aux VTC en Côte d'Ivoire. Selon un récent rapport des médias publié en mars 2022, les femmes sont de plus en plus attirées par le métier de conductrices de VTC.

Il est ressorti des entretiens approfondis que Yango, dont les activités ont démarré en 2018, est l'application la plus populaire auprès des chauffeurs, alors même que Uber est entré en service plus tôt. Ce positionnement est principalement dû aux exigences moins contraignantes qui accompagnent l'utilisation de Yango. À titre d'exemple, Yango n'insiste pas sur la qualité des véhicules, alors qu'Uber met l'accent sur l'inspection des voitures afin de s'assurer qu'elles répondent à ses normes.

« Pour être conducteur à Yango, une puce, un permis de conduire, une carte grise de la voiture est demandé pour faire l'enregistrement.

Dès que l'enregistrement est terminé, le conducteur recharge son compte au moins de 10 000 FCFA en fonction de son moyen économique.

Le rechargement du compte se fait par dépôt Wave et on transmet ces unités à Yango qui nous donne des unités pour travailler. Les puces de travail sont laissées au libre choix du chauffeur, mais de préférence, on préfère acheter une nouvelle puce de travail, car sur la puce ordinaire, les appels peuvent interrompre le travail. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

« J'ai été à Yango par une tierce personne. L'enregistrement se fait par la prise de photo. Sur le prix du transport, 10 % appartiennent à Yango. La structure Yango donne un numéro spécifique sur lequel le conducteur est habilité à faire les dépôts. Au-delà de 85 clients transportés par jour, la structure Yango donne des bonus de l'ordre de 30 000 FCFA à ses adhérents. La structure Yango a plusieurs sièges situés avant le carrefour Faya, avant le rond-point Faya et un autre siège aux Deux Plateaux. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

Les entretiens approfondis ont révélé certains des problèmes rencontrés par les chauffeurs de Yango :

- Pour bien fonctionner l'application Yango nécessite des smartphones de bonne qualité que peu de chauffeurs peuvent s'offrir.
- Les passagers (et les chauffeurs) continuent de privilégier les opérations en espèces.
- La plupart des passagers n'indiquent pas leur localisation après avoir commandé une course, le chauffeur est donc obligé de passer des appels qui sont coûteux.
- En raison du piètre système d'adressage, les GPS rencontrent des problèmes qui impactent les chauffeurs et les passagers.

On ne dispose à l'heure actuelle d'aucun élément évoquant l'organisation syndicale des travailleurs du secteur des VTC mais il convient d'approfondir les recherches sur la question.

ORGANISATION SYNDICALE

Actuellement, quatre syndicats sont représentés au niveau de la SOTRA (Société des Transports Abidjanais), six autres au niveau de la SITARAIL (Société internationale de transport africain par rail) et près de 350 syndicats sont enregistrés dans le secteur des transports informels.

SOTRA

Les quatre syndicats au sein de la SOTRA sont :

- L'Union des Agents de la SOTRA (USASSO), affiliée à DIGNITÉ
- Le Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (SYNTRAS), affilié à la FESACI et à l'ITF
- Le Syndicat pour la Réforme et le Maintien des Droits acquis des Agents de la SOTRA (SYDERMA), affilié à HUMANISME
- Le Syndicat des Agents Roulants et des Vendeurs de Titres de Transport de la SOTRA (SYNARSO), affilié à l'UGTCI

Les élections organisées par la SOTRA en août 2022 ont abouti à la représentation syndicale ci-dessous :

- USASSO (86 délégués)
- SYNTRAS (34 délégués)
- SYDERMA (19 délégués)
- SYNARSO (14 délégués).

SYNTRAS, le syndicat affilié à l'ITF, compte environ 1 000 membres sur un total de 6 000 employés de la SOTRA.

SITARAIL

La Société internationale de transport africain par rail (SITARAIL) est la filiale de BOLLORÉ Transport & Logistic, société d'exploitation des chemins de fer en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso. Son siège est basé en Côte d'Ivoire. La SITARAIL compte 956 employés.

Les syndicats suivants sont représentés au niveau de la SITARAIL :

- La Confédération Générale des Travailleurs de Côte d'Ivoire Rail (CGT-RAIL) créée en novembre 2021. Affiliée à la CGT-CI.
- Le Syndicat des Travailleurs du Rail (SYNTRARAIL), créé en 1995. Il compte environ 200 membres. Affilié à l'UGT-CI et à l'ITF.
- Le Syndicat Libre des Travailleurs du Rail (SYLTRAIL). Affilié à la FESACI.
- Le Syndicat National des Cheminots de Côte d'Ivoire (SYNACI), créé en 2000. Affilié à DIGNITÉ.
- Le Syndicat des Cheminots de Côte d'Ivoire (SYC-CI), créé en 2005. Affilié à DIGNITÉ.
- Le Syndicat Autonome des Travailleurs du Rail (SATRAIL). Affilié à la CGT-CI.

Les élections organisées par la SITARAIL en août 2022 ont abouti à la représentation syndicale ci-dessous :

- CGT-RAIL (15 délégués)
- SYNTRARAIL (11 délégués)
- SYNACI (2 délégués)

LES SYNDICATS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS INFORMELS

Il est difficile de trouver de la documentation qui dresse la liste des syndicats opérant dans l'économie des transports informels. On estime que près de 350 syndicats et 30 fédérations sont officiellement déclarés dans le secteur des transports informels, mais peu d'organisations sont opérationnelles sur le terrain.

ORGANISATIONS NATIONALES

Le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier est une structure nationale dédiée aux chauffeurs et aux propriétaires.

Parmi les autres associations figurent la Fédération Nationale des Sociétés Coopératives du Transport Routier de Côte d'Ivoire (FNCTCI) et la Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI).

Le Conseil national des organisations des conducteurs professionnels de Côte d'Ivoire (CNOCP-CI) représente la plus haute instance pour les chauffeurs. Actuellement, le Conseil est composé de 122 syndicats de chauffeurs d'Abidjan et des villes de l'intérieur. Son Comité exécutif se réunit une fois par mois.

Deux syndicats nationaux affiliés à l'ITF sont présents dans l'économie informelle. Tous deux sont principalement établis dans les communes d'Abidjan et dans certaines villes de l'intérieur :

- Le Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels et Routiers (SYACPRO-CI). Affilié à HUMANISME.
- Le Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (SCT-CI). Affilié à l'UGTCI.

Outre les affiliés de l'ITF, d'autres syndicats nationaux sont actifs, notamment :

- Le Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire (SNTMV-CI)
- La Fédération Nationale des Syndicats de Chauffeurs de Côte d'Ivoire (FENS-CI)

Dans la quasi totalité des communes d'Abidjan, des organisations faïtières rassemblent les syndicats ou les fédérations de chauffeurs et de propriétaires. Leur rôle principal est de résoudre les problèmes communs rencontrés sur le terrain (gestion des véhicules en circulation, mise en place et gestion des fonds d'entraide, etc.).

Les syndicats sont tributaires des « droits de ligne » et des droits de chargement qui leur assurent les revenus nécessaires pour fonctionner. Ils ont mis en place une rotation hebdomadaire afin d'assurer tour à tour la gestion quotidienne des affaires. Cette formule, bien qu'évitant les tensions ou les querelles entre syndicats, les éloigne de leur fonctionnement démocratique (recrutement et formation des membres, tenue d'assemblées générales, suivi des revendications auprès des employeurs, etc.).

EXEMPLES DE SYNDICATS DANS LES MUNICIPALITÉS

Cocody. L'Union des Fédérations des Syndicats des Chauffeurs de Cocody (UFESC-CO), composée de six syndicats de chauffeurs :

- La Fédération des Syndicats de Chauffeurs Modernes de Taxis de Côte d'Ivoire (FESCMT-CI)
- Le Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (SCT-CI)
- La Fédération des Syndicats Autonomes de Conducteurs Professionnels de Côte d'Ivoire (FESACP-CI)
- La Fédération Nationale des Syndicats de Chauffeurs de Côte d'Ivoire (FENSC-CI)
- La Fédération Nationale des Syndicats de Conducteurs professionnels et Assimilés de Côte d'Ivoire (FENASYNCPPRA-CI)
- La Fédération de Chauffeurs Nouvelle Génération de Côte d'Ivoire (FECNOGE-CI)

Il existe également une autre structure ou organisation faïtière à Cocody, la Confédération des transporteurs et chauffeurs de Cocody (CTC), dans le quartier Deux-Plateaux, qui regroupe six syndicats de chauffeurs, ainsi que l'Union des fondateurs et acteurs du transport privé de Cocody (UFATPC).

Adjamé. L'Union des Fédérations des Chauffeurs d'Adjamé (UFCA), composée de 36 fédérations.

Port-Bouët. Le Collectif des Syndicats des Transporteurs et Chauffeurs de Port-Bouët (CSTCP) composé d'un syndicat de chauffeurs et de 5 syndicats de chauffeurs ou de propriétaires.

Yopougon. Le Collectif des Syndicats des Conducteurs de Yopougon (COSYNKY), composé de 18 syndicats de chauffeurs, et le Collectif des Syndicats des Transporteurs (propriétaires) de Yopougon (CSTY), composé de 19 syndicats (chauffeurs ou propriétaires).

REPRÉSENTATION SYNDICALE DES FEMMES

Trois syndicats du transport routier de passagers affiliés à l'ITF – le Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (SYNTRAS), le Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (SCTCI) et le Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels et Routiers (SYACPRO-CI) – disposent de comités représentant les femmes. Le SYNTRAS a en outre spécifiquement nommé une responsable pour les femmes membres.

CARACTÉRISTIQUES DE LA MAIN-D'ŒUVRE

ÂGE

Les travailleurs du transport informel, hommes et femmes, relèvent de toutes les tranches d'âge, la majorité ayant entre 25 et 50 ans. Ce constat peut s'opposer à l'idée très répandue selon laquelle les travailleurs des gares gbaka et woro-woro sont principalement des hommes jeunes.

QUALIFICATIONS

La plupart des travailleurs de l'industrie des transports informels n'ont pas suivi d'études secondaires ou supérieures. L'analphabétisme est un problème majeur, en particulier pour les femmes, dont 28 % n'ont pas été scolarisées.

Figure 15. Échantillon par âge

ÂGE DE LA POPULATION ACTIVE						
	Femmes		Hommes		Total	
16 à 24 ans	13	16 %	43	10 %	56	11 %
25 à 34 ans	26	33 %	146	32 %	172	33 %
35 à 49 ans	37	47 %	197	44 %	234	44 %
50 à 60 ans	3	4 %	53	12 %	56	11 %
Plus de 60 ans	0	0 %	11	2 %	11	2 %
Total	79	100 %	450	100 %	529	100 %

Figure 16. Plus haut niveau d'éducation atteint

Plus haut niveau d'éducation atteint						
	Femmes		Hommes		Total	
Aucun	22	28 %	67	15 %	89	17 %
Compétences de base en littératie	2	3 %	18	4 %	20	4 %
École coranique	7	9 %	98	22 %	105	20 %
Primaire	22	28 %	117	26 %	139	26 %
Secondaire	21	27 %	129	29 %	150	28 %
Supérieure	5	6 %	21	5 %	26	5 %
Total	79	100 %	450	100 %	529	100 %



ANCIENNETÉ DANS LES TRANSPORTS

Beaucoup gagnent leur vie grâce au secteur des transports depuis de nombreuses années. Près d'un quart des travailleurs ont plus de 20 ans d'expérience – tant chez les hommes que chez les femmes.

59 % (312) des personnes qui ont répondu n'avaient pas travaillé dans d'autres industries ou dans d'autres secteurs d'emploi. Le reste des répondants 41 % (217) avaient intégré le secteur du transport de passagers après avoir occupé des métiers très divers, dont la quasi totalité étaient exercés dans l'économie informelle. Il s'agit notamment des « commerçants » (24 %) et des exploitants agricoles (11 %).

Une fois qu'ils avaient intégré le secteur du transport de passagers, plus de 90 % des répondants ont indiqué avoir continué d'occuper le même emploi.

Les 10 % restants avaient changé d'emploi et exercé diverses professions. On peut supposer que la plupart de ces personnes sont passées d'apprentis à chauffeurs, de chauffeurs à propriétaires ou à employés de la gare ou des services bénéficiant d'une rémunération et/ou de conditions plus favorables.

D'AUTRES EMPLOIS EN DEHORS DU TRANSPORT ?

La plupart des travailleurs du transport sont entièrement dépendants de l'industrie du transport pour leurs revenus. Seulement 12 % (63 personnes) travaillaient également dans d'autres secteurs ou métiers. 21 de ces personnes occupaient également un emploi de commerçants. Pour les autres, les emplois occupés étaient des plus variés, y compris deux footballeurs et un acteur de cinéma.

Figure 17. Expérience des femmes et des hommes dans le secteur des transports

DEPUIS COMBIEN D'ANNÉES TRAVAILLEZ-VOUS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?						
	Hommes		Femmes		Total	
Moins de 10 ans	202	45 %	52	66 %	254	48 %
10 à 19 ans	120	27 %	27	34 %	147	28 %
20 à 39 ans	111	25 %	0	0 %	111	21 %
40 ans ou plus	17	4 %	0	0 %	17	3 %
Total	450	100 %	79	100 %	529	100 %

ORGANISATION

Interrogées au sujet de leur affiliation potentielle à un syndicat, à une association ou à un groupe d'entraide, la majorité des personnes (68 %) ont déclaré ne pas relever d'une telle structure.

Parmi les 32 % restants, le plus grand nombre étaient avant tout membres d'un syndicat, puis de diverses associations et organisations d'entraide.

Tontines

Les femmes impliquées dans des activités liées au transport ne sont pas organisées sous la forme de syndicats ou de coopératives, mais créent plutôt des groupes d'entraide appelés « tontines ». Il s'agit notamment des préposées à la billetterie, des vendeuses d'eau, des restauratrices, des femmes de ménage et autres. À Adjamé Texaco Renault, par exemple, une trentaine de femmes sont organisées selon ces modalités sur le site, dont quinze femmes de ménage et quinze vendeuses.

Figure 18. Adhésion à une organisation

ADHÉSION À UNE ORGANISATION						
	Femmes		Hommes		Total	
Non	68	86 %	293	65 %	361	68 %
Oui	11	14 %	157	35 %	168	32 %
Total	79	100 %	450	100 %	529	100 %

PROPRIÉTÉ DES VÉHICULES

En règle générale, les propriétaires des véhicules n'agissent pas comme chauffeurs et sont organisés en syndicats distincts ou en syndicats mixtes avec des chauffeurs.

Les propriétaires collectent l'objectif établi (« recette ») - dans le cas des gbaka, il s'agit généralement de 20 000 à 30 000 francs CFA par jour - auprès des chauffeurs, sur une base quotidienne ou hebdomadaire. Les contrats entre propriétaires des véhicules et chauffeurs sont rares, et les propriétaires se sont déjà plaints de retards et de loyers impayés.

En 2012, les propriétaires ont essayé de travailler avec les autorités afin de mettre en place une réglementation.

À Abidjan, la majorité des propriétaires de woro-woro et de gbaka possèdent un véhicule mais les propriétaires de gbaka ont plus souvent des flottes plus grandes que les propriétaires de woro-woro. On manque de données actualisées quant à la répartition de la propriété des véhicules, bien que de précédentes études sur la répartition de la propriété de gbaka datant de 2000 montrent que 80 % des propriétaires possèdent un seul véhicule⁵⁸.

Figure 19. Propriété des véhicules

PROPRIÉTAIRE D'UN VÉHICULE ?	
Non	154
Oui	43
Total	100 %

Figure 20. Coût d'acquisition du véhicule

COÛT D'ACQUISITION DU VÉHICULE		
Moins de 3 millions de francs CFA	13	30 %
3-6 millions francs CFA	10	23 %
7-10 millions francs CFA	5	12 %
Plus de 10 millions de francs CFA	1	2 %
Pas de réponse	14	33 %
Total	43	100 %

Figure 21. Source de financement

MODE D'ACHAT DU VÉHICULE			
Propres fonds		27	63 %
Prêts			
	De particuliers	8	
	D'une banque	2	
	De microcrédit	2	
		12	28 %
Don		3	7 %
Salaire		1	2 %
Total		43	100 %

Figure 22. Dette existante

DETTES EXISTANTES À LA SUITE D'UN PRÊT		
Non	2	17 %
Oui	10	83 %
Total	12	100 %

CONDITIONS DE TRAVAIL

Figure 23. Contrat ou accord avec le propriétaire

CONTRAT DE TRAVAIL		
Non	128	83 %
Oui	26	17 %
Total	154	100 %

Figure 24. Couverture de protection sociale

LE CONTRAT COMPORTE L'ENREGISTREMENT À LA CNPS		
Non	23	88 %
Oui	3	12 %
Total	26	100 %

La Caisse nationale de prévoyance sociale de Côte d'Ivoire (CNPS).

La majorité travaille 6 ou 7 jours par semaine ;
19 % déclarent travailler tous les jours.

Pour beaucoup de travailleurs, le temps de travail journalier est excessif : nombre d'entre eux débutent leur journée entre 4h00 et 7h30 et ne terminent pas avant 19h30 - 22h00 en soirée.

Figure 25. Jours de travail par semaine

NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL PAR SEMAINE		
1 jour	2	0 %
2 jours	15	3 %
3 jours	61	12 %
4 jours	97	18 %
5 jours	45	9 %
6 jours	207	39 %
7 jours	102	19 %
Total	529	100 %

Figure 26. Temps de travail

HEURE D'ARRIVÉE SUR LE LIEU DE TRAVAIL					
Entre	02h00	et	03h30	5	1 %
	04h00		05h30	194	37 %
	06h00		07h30	227	43 %
	08h00		09h30	86	16 %
	10h00		12h00	17	3 %
Total				529	100 %
HEURE DE DÉPART DU LIEU DE TRAVAIL					
Entre	06h00	et	09h00	5	1 %
	11h00		12h30	6	1 %
	13h00		15h30	4	1 %
	14h00		16h00	10	2 %
	16h00		18h30	133	25 %
	19h30		20h30	186	35 %
	21h00		22h30	182	34 %
	23h00		00h00	12	2 %
Total				529	102 %

Il convient de noter qu'une très grande majorité de travailleurs considèrent leur emploi comme régulier, plutôt qu'occasionnel, ce qui pourrait suggérer que même si le travail est informel, il n'est pas nécessairement précaire.

Figure 27. Travail régulier ou occasionnel

RÉGULARITÉ DU TRAVAIL		
Travail occasionnel	12	2 %
Travail régulier	517	98 %
Total	529	100 %

REVENUS

REVENU NET JOURNALIER

Figure 28. Revenu net journalier par type de profession

RECETTES	PERSONNELS DE BORD		PERSONNELS DES GARES		PERSONNELS DES SERVICES		TOTAL	
Moins de 10 000	29	13 %	64	60 %	92	47 %	185	35 %
10 000-19 900	115	50 %	17	16 %	36	19 %	168	32 %
20 000-29 900	61	27 %	5	5 %	15	8 %	81	15 %
30000-39900	19	8 %	8	7 %	12	6 %	39	7 %
40 000-49 900	1	0 %	0	0 %	2	1 %	3	1 %
50 000-59 900	0	0 %	0	0 %	13	7 %	13	2 %
60 000-69 900	1	0 %	3	3 %	1	1 %	5	1 %
70 000-79 900	0	0 %	0	0 %	1	1 %	1	0 %
80 000-89 900	0	0 %	0	0 %	1	1 %	1	0 %
90 000-99 900	0	0 %	1	1 %	0	0 %	1	0 %
Plus de 100 000	0	0 %	3	3 %	8	4 %	11	2 %
Pas de réponse	2	1 %	6	6 %	13	7 %	21	4 %
TOTAL	228	100 %	107	100 %	194	100 %	529	100 %

Il a été demandé aux personnes qui ont participé à l'enquête par questionnaire d'estimer leurs revenus journaliers nets habituels.

Pour la majorité de ces travailleurs, les gains peuvent évidemment fluctuer de façon considérable et, dans nombre de cas, être difficiles à calculer, de sorte que les résultats ne peuvent être que très approximatifs.

Néanmoins, sans surprise, nous pouvons clairement voir que les équipages à bord sont mieux rémunérés que les autres travailleurs du secteur. La majorité des personnels des gares et des services gagnent moins de 10 000 francs CFA par jour, tandis que la majorité des membres d'équipage gagnent entre 10 000 et 19 900 francs CFA.

Au bas de l'échelle, on trouve les travailleurs non qualifiés des gares et des services.

Figure 29. Revenu net journalier pour les femmes et les hommes

REVENU NET JOURNALIER POUR LES FEMMES ET LES HOMMES						
	Hommes		Femmes		Total	
Moins de 10 000	136	30 %	49	62 %	185	35 %
10000-19900	159	35 %	9	11 %	168	32 %
20000-29900	77	17 %	4	5 %	81	15 %
30000-39900	34	8 %	5	6 %	39	7 %
40000-49900	2	0 %	1	1 %	3	1 %
50000-59900	10	2 %	3	4 %	13	2 %
60000-69900	4	1 %	1	1 %	5	1 %
70000-79900	1	0 %	0	0 %	1	0 %
80000-89900	0	0 %	1	1 %	1	0 %
90000-99900	1	0 %	0	0 %	1	0 %
Plus de 100 000	8	2 %	3	4 %	11	2 %
Pas de réponse	18	4 %	3	4 %	21	4 %
Total	450	100 %	79	100 %	529	100 %

Il existe également une différence notable entre les salaires des hommes et des femmes. Les femmes sont généralement employées dans le secteur des services, par exemple, comme vendeuses.

62 % des travailleuses gagnent moins de 10 000 francs CFA par jour, contre seulement 30 % pour les hommes.

« Les vendeuses d'eau qui ne disposent pas de congélateurs le loue pour un montant de 1 000 FCFA afin de pouvoir exercer leurs activités. Après la vente de la journée, elles gagnent des bénéfices qui varient de 3 000 FCFA à 4 000 FCFA. Aussi, celles qui sont impliquées dans le ramassage des ordures ont des revenus hebdomadaires de 8 000 FCFA tandis que les balayeuses ont un revenu mensuel de 30 000 FCFA. »

Vendeuse à Adjamé Texaco

CHAUFFEURS, CHAUFFEURS-PROPRIÉTAIRES ET PROPRIÉTAIRES DE FLOTTES

Les secteurs des gbaka et des woro-woro forment un réseau complexe de transactions et de relations d'emploi au centre duquel évoluent les chauffeurs travaillant sur la base du système d'objectif, les chauffeurs-proprétaires et les propriétaires de flottes.

La série d'entretiens approfondis a permis de dégager des exemples détaillés des revenus de ces travailleurs.

Les exemples évoquent le type et l'âge du véhicule, l'itinéraire, le terminal où le véhicule est basé, le nombre de trajets effectués chaque jour, le tarif moyen et le nombre de passagers, ainsi que le nombre de jours ouvrables dans l'année.

Il a été tenté de répertorier et d'analyser les coûts et les dépenses engagés sur une base régulière, à l'image de l'objectif, du carburant ainsi que des coûts liés à l'emploi d'autres personnes, comme l'apprenti, la garde de nuit, etc.

Certaines fluctuations des coûts d'exploitation et des revenus peuvent être attribuées à l'âge et à l'état du véhicule. Un véhicule plus ancien sera davantage sujet à la panne et donc à des réparations dont le coût pourra incomber au chauffeur si le propriétaire n'accepte pas d'endosser la responsabilité financière, ou si l'entretien courant n'est pas réalisé comme il se doit. Le coût estimatif des réparations pouvait varier de manière considérable – entre 6 000 et 50 000 francs CFA par mois. L'âge et l'état du véhicule peuvent également influencer sur le coût du carburant et les pots-de-vin demandés par la police. En outre, un gbaka en mauvais état peut être moins attrayant et plus inconfortable pour les passagers, ce qui se répercute sur les tarifs que les clients sont disposés à acquitter.

Tous les chauffeurs ont été invités à estimer l'âge de leur véhicule, mais il est extrêmement difficile de déterminer l'âge d'un gbaka, en particulier pour les chauffeurs travaillant sur la base du système d'objectif qui ne connaissent pas nécessairement l'historique de propriété. Tous les véhicules sont des véhicules d'occasion importés, dont beaucoup ont changé de propriétaire à plusieurs reprises et très peu sont accompagnés des papiers d'origine ; ainsi, si le moteur n'est pas inspecté pour déterminer le numéro d'identification du véhicule (NIV) et calculer la date de fabrication (si le NIV n'a pas été retiré), l'estimation de l'âge du véhicule relève davantage de la supposition. Dans certains exemples, les chauffeurs ont refusé d'établir une estimation.

Chauffeurs de gbaka travaillant sur la base du système d'objectif

Sur les quatre chauffeurs de gbaka interrogés travaillant sur la base du système d'objectif, les revenus nets de trois d'entre eux étaient assez constants – entre 20 000 et 29 000 francs par jour. Pour le quatrième chauffeur, les revenus étaient largement inférieurs (4 500 francs CFA) étant donné que le nombre de jours travaillés à l'année était nettement moindre.

Tous acquittaient au propriétaire de leur véhicule un objectif d'un montant de 20 000 francs CFA par jour. Ajoutés au coût du carburant (23 000 francs CFA en moyenne), ces montants représentent plus de 50 % de leurs coûts d'exploitation. Dans chacun des cas, les sommes versées aux gnambros (1 000 francs CFA par trajet) représentaient le coût le plus élevé acquitté, après l'objectif et le carburant, dont le montant total dépassait les sommes versées aux apprentis (9 000 francs CFA par jour).

Figure 30. Revenus des chauffeurs de gbaka travaillant sur la base du système d'objectif : exemples

CHAUFFEURS DE GBACA TRAVAILLANT SUR LA BASE DU SYSTÈME D'OBJECTIF								
Nom	Adame		Sofite		Ibra		Emmanuel	
Date de l'entretien (jj/mm)	12 mai		12 mai		14 mai		14 mai	
Type / modèle de véhicule	Toyota Dina		Mercedes 307		Toyota Dina		Mazda	
Itinéraire	Adjamé - Yopougon		Adjamé - Bingerville		Adjamé - Abobo		Adjamé - Anono	
Distance de l'itinéraire	15 km		16 km		7 km		9 km	
Terminal / Poste	Adjamé - Ran		Zoo		Texaco		Zoo	
Nombre d'allers-retours par jour	15 allers-retours		10 allers-retours		20 allers-retours		18 allers-retours	
Recette tarifaire	300 XOF		500 XOF		300 XOF		300 XOF	
Nombre de passagers	18 sièges		20 sièges		18 sièges		18 sièges	
ÂGE DU VÉHICULE	10 ans		ans		ans		ans	
Jours de travail par an	260 jour		364 jours		364 jours		364 jours	
Km parcourus par jour	450 km		320 km		280 km		324 km	
Coût du carburant par km	51,11 par km		78,13 par km		85,71 par km		70,99 par km	
Coûts (XOF)	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an
Recette (par jour)	20 000	5 200 000	20 000	7 280 000	20 000	7 280 000	20 000	7 280 000
Carburant (par jour)	23 000	5 980 000	25 000	9 100 000	24 000	8 736 000	23 000	8 372 000
L'apprenti (par jour)	9 000	2 340 000	9 000	3 276 000	9 000	3 276 000	9 000	3 276 000
L'embauché (par semaine)	20 000	1 040 000	15 000	780 000	15 000	780 000	15 000	780 000
Réparations en cas de panne (par mois)	7 000	84 000	10 000	120 000	6 000	72 000	50 000	600 000
Entretien courant (par mois)	25 000	300 000	30 000	360 000	30 000	360 000	20 000	240 000
Frais de lavage (par jour)	1 000	260 000	1 000	364 000	1 000	364 000	1 000	364 000
Pots-de-vin versés à la police (par mois)	50 000	600 000	50 000	600 000	40 000	480 000	25 000	300 000
Garde de nuit (par jour)	500	130 000	500	182 000	500	182 000	500	182 000
Ticket syndical (par jour)	200	52 000	300	109 200	300	109 200	300	109 200
Gnambro (par course)	1 000	3 900 000	1 000	3 640 000	1 000	7 280 000	1 000	6 552 000
Total des Coûts annuels		19 886 000		25 811 200		28 919 200		28 055 200
Revenu annuel	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an
Tarifs passagers (par jour/année)	81 000	21 060 000	100 000	36 400 000	108 000	39 312 000	97 200	35 380 800
Revenu annuel après déduction des dépenses		1 174 000		10 588 800		10 392 800		7 325 600
Revenu net journalier		4 515		29 090		28 552		20 125

Chauffeurs-propriétaires de gbaka

Trois chauffeurs-propriétaires ont été interrogés. Le hasard a voulu que deux d'entre eux perçoivent des recettes tarifaires identiques et des revenus nets très similaires de 11 000 à 14 000 francs CFA par jour. Le revenu net du propriétaire du véhicule le plus onéreux, de la marque Mercedes, était estimé à près de 55 000 francs CFA par jour, soit bien plus que les deux autres. Ce chauffeur-propriétaire percevait des recettes tarifaires nettement plus élevées – 100 000 francs CFA par jour, probablement en raison du meilleur état ainsi que de la fiabilité et du confort supérieurs de son véhicule, mais aussi des tarifs plus élevés apparemment exigés sur les itinéraires au départ de Bingerville.

L'état plus favorable de la Mercedes, qui se reflète d'ailleurs dans son prix d'achat, expliquerait également les dépenses comparativement moins importantes liées au carburant, aux réparations en cas de panne et aux pots-de-vin versés à la police.

Il convient de noter qu'aucun des trois chauffeurs-propriétaires n'épargne en vue d'une éventuelle recapitalisation, ce qui signifie qu'ils seront obligés d'emprunter pour acquérir un véhicule de remplacement lorsque les véhicules actuels ne seront plus en état de rouler.



Figure 31. Revenus des chauffeurs-proprétaires de gbaka : exemples

Chauffeurs-proprétaires de gbaka						
Nom	Leod		Dialo		Maxina	
Date de l'entretien (jj/mm)	13 mai		13 mai		13 mai	
Terminal / Poste	Attécoubé Garage		Adjamé Ran		Agiram-Adjamé	
Type / modèle de véhicule	Toyota Dina		Mazda		Mercedes	
Ligne	Adjamé - Yopougon		Adjamé-Toit Fadi		Bingerville-Adjamé	
Longueur du trajet (aller-retour)	15 km		15 km		19 km	
Nombre d'allers-retours par jour	12 allers-retours		12 allers-retours		10 allers-retours	
Nombre de sièges	18 sièges		18 sièges		20 sièges	
Recette tarifaire	300 XOF		300 XOF		500 XOF	
Âge du véhicule à l'achat	30 ans		30 ans		30 ans	
Durée de vie opérationnelle	ans		ans		ans	
Prix d'achat	4 000 000 XOF		3 000 000 XOF		6 800 000 XOF	
Prêt	1 000 000 XOF					
Durée du prêt (années)	0,3 ans					
Intérêts						
Nombre de jours d'exploitation par an	364 jours		364 jours		364 jours	
Km parcourus par jour	180 km		180 km		190 km	
Coût du carburant par km	111,11 XOF		138,89 XOF		105,26 XOF	
Coûts annuels (XOF)						
	par jour/ semaine/ mois/course/ durée	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an
Intérêts	0	0	0	0	0	0
Remboursement du prêt (par année)	1 000 000	1 000 000	0	0	0	0
Épargnes en vue d'une recapitalisation (par jour)	0	0	0	0	0	0
Carburant (par jour)	20 000	7 280 000	25 000	9 100 000	20 000	7 280 000
L'apprenti (par jour)	5 000	1 820 000	5 000	1 820 000	5 000	1 820 000
L'embauché (par semaine)	30 000	1 560 000	25 000	1 300 000	20 000	1 040 000
Réparations en cas de panne (par an)	700 000	700 000	400 000	400 000	350 000	350 000
Entretien courant (par mois)	58 000	696 000	50 000	600 000	45 000	540 000
Frais de lavage (par jour)	500	182 000	500	182 000	500	182 000
Pots-de-vin versés à la police (par mois)	65 000	780 000	50 000	600 000	40 000	480 000
Gnambro (par course)	1 000	4 368 000	1 000	4 368 000	1 000	3 640 000
Garde de nuit (par jour)	500	182 000	500	182 000	500	182 000
Assurance (par mois)	35 000	420 000	35 000	420 000	35 000	420 000
Patente (par an)	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Vignette (deux fois par an)	30 000	60 000	30 000	60 000	30 000	60 000
Carte de stationnement (par an)	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000
Carte de transporteur (tous les 2 ans)	40 000	20 000	40 000	20 000	40 000	20 000
Carte de transport (une fois par véhicule)	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
Frais d'inspections par la société SICTA (tous les 6 mois)	100 000	200 000	100 000	200 000	100 000	200 000
Total des Coûts annuels		18 527 000		19 511 000		16 473 000
Revenu annuel						
	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an
Tarifs passagers (par jour/année)	64 800	23 587 200	64 800	23 587 200	100 000	36 400 000
Revenu annuel après déduction des dépenses		5 060 200		4 076 200		19 927 000
Revenu net journalier		13 902		11 198		54 745

Propriétaires d'une flotte de gbaka

Trois entretiens ont été menés avec des propriétaires de flottes de deux à quatre gbaka, dont le prix d'achat moyen oscillait entre 3,8 et 7,3 millions de francs CFA . Aucun des propriétaires n'a déclaré avoir de prêt en cours.

Leur revenu net journalier a été évalué entre 40 000 et 70 000 francs CFA environ.

Chaque propriétaire a déclaré une recette journalière, liée au système d'objectif, de 25 000 francs CFA sur la base de la recette acquittée par les chauffeurs (soit un revenu différent des paiements rapportés par chacun des chauffeurs travaillant sur la base du système d'objectif, à savoir 20 000 francs CFA par jour - voir ci-dessus).

Deux des propriétaires ont affirmé ne verser aucun pot-de-vin, mais l'un d'eux a déclaré verser quotidiennement la somme de 5 000 francs CFA à la police, soit un montant total de plus de 7 millions par an, représentant plus de la moitié de ses frais à l'année. Aucune explication n'a été donnée sur la raison de ce versement. Outre ces frais, les coûts d'exploitation les plus élevés concernaient de loin l'assurance, la remise en état et les réparations majeures des véhicules.

À l'instar des chauffeurs-proprétaires, aucun propriétaire de flotte n'a indiqué épargner à des fins de recapitalisation.



Figure 32. Revenus des propriétaires de gbaka : exemples

PROPRIÉTAIRES D'UNE FLOTTE DE GBAKA						
Nom	Nanje		Leo		Bruce	
Date de l'entretien (jj/mm)	13 mai		13 mai		14 mai	
Nombre de véhicules	4 gbaka		2 gbaka		3 gbaka	
Prix d'achat moyen par véhicule	3 800 000 XOF		5 750 000 XOF		7 300 000 XOF	
Prix d'achat total	15 200 000 XOF		11 500 000 XOF		21 900 000 XOF	
Prêt						
Durée du prêt (années)	10 ans					
Intérêts (%)	15 %		0 %		0 %	
Objectif journalier habituel par véhicule	25 000 XOF		25 000 XOF		25 000 XOF	
Objectif journalier (total de la flotte)	100 000 XOF		50/000XOF		75 000 XOF	
Durée de vie opérationnelle	ans		ans		ans	
Nombre moyen de jours d'exploitation par an	364 jours		364 jours		364 jours	
Coûts annuels (XOF)	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an
Intérêts						
Remboursement de prêt						
La remise en état et les réparations majeures pour chaque véhicule (par an)	1 200 000	1 200 000	1 500 000	1 500 000	800 000	800 000
Épargnes en vue d'une recapitalisation (par an)	0		0		0	
Carte de stationnement (par an)	24 000	96 000	24 000	48 000	24 000	72 000
Vignette (par an)	30 000	120 000	30 000	60 000	30 000	90 000
Carte de transport (une fois par véhicule)	35 000	140 000	35 000	70 000	35 000	105 000
Carte de transporteur (tous les 2 ans)	30 100	60 200	30 100	30 100	30 100	45 150
Frais d'inspections par la société SICTA (tous les 6 mois)	90 000	720 000	90 000	360 000	30 150	180 900
Patente (par an)	200 000	800 000	200 000	400 000	200 000	600 000
Assurance (par mois)	55 000	2 640 000	55 000	1 320 000	55 000	1 980 000
Association de propriétaires (par jour)	0	0	700	254 800	0	0
Pots-de-vin versés à la police (par jour)	5 000	7 280 000	0	0	0	0
Total des Coûts annuels	13 056 200		2 468 100		1 893 050	
Revenu annuel						
Recette liée au système d'objectif (par jour/année)	100 000	36 400 000	50 000	18 200 000	75 000	27 300 000
Revenu annuel après déduction des dépenses		23 343 800		15 731 900		25 406 950
Revenu net journalier		64 131		43 220		69 799

Les chauffeurs de woro-woro travaillant sur la base du système d'objectif

Si les chiffres correspondent effectivement à la réalité, les revenus et les dépenses rapportés par les chauffeurs de woro-woro travaillant sur la base du système d'objectif suggèrent alors un revenu net très précaire, avec une perte nette pour trois des quatre chauffeurs interrogés. Néanmoins, la marge entre un résultat opérationnel déficitaire et un résultat opérationnel excédentaire étant extrêmement faible, une augmentation très limitée du revenu journalier ou une réduction très faible des coûts suffirait pour générer un léger excédent. Les coûts et les recettes tarifaires fluctuent considérablement, sous l'influence d'un large éventail de facteurs tels que la météo, la période de l'année, les périodes de vacances et les événements publics, etc.

Le conducteur enregistrant un très faible revenu net exploite un VTC en utilisant l'application Yango, qui permet de commander un chauffeur via cette dernière, et conduit une Ford Mondeo relativement récente. Ses coûts d'exploitation sont plus élevés, y compris l'objectif journalier (17 000 francs CFA, contre 13 000 francs CFA pour les chauffeurs « traditionnels » de woro-woro), les frais de lavage, d'assurance et d'inspection, et les frais supplémentaires liés aux appels téléphoniques et à l'utilisation de données mobiles. Mais dès lors que le nombre de jours travaillés durant l'année est nettement supérieur et qu'il n'acquiesce aucune taxe auprès de la gare woro-woro ou aucun frais pour des réparations liées aux pannes, les recettes tarifaires rapportées sont bien plus élevées.



Figure 33. Revenus des chauffeurs de woro-woro travaillant sur la base du système d'objectif

CHAUFFEURS DE WORO-WORO TRAVAILLANT SUR LA BASE DU SYSTÈME D'OBJECTIF								
Nom	Ko		Malgroubi		Toma		Elued	
Date de l'entretien (jj/mm)	11 mai		11 mai		12 mai		14 mai	
Station de taxis	Riviera-Attoban		Attoban		Yango - chauffeur objectif		Petro Ivoire-Angré	
Type / modèle de véhicule	Toyota		Toyota		Ford		Toyota	
Âge du véhicule	ans		ans		4 ans		ans	
Marque du véhicule	Eto		Corolla		Mondeo		Eto	
Jours de travail par an	260 jours		208 jours		312 jours		260 jours	
Km parcourus par jour	350 km		600 km		700 km		300 km	
Coût du carburant par km	42,86 par km		45,00 par km		32,86 par km		66,67 par km	
Coûts annuels (XOF)	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an	par jour/ semaine/ mois	par an
Recette (par jour)	13 000	3 380 000	13 000	2 704 000	17 000	5 304 000	13 000	3 380 000
Carburant (par jour)	15 000	3 900 000	27 000	5 616 000	23 000	7 176 000	20 000	5 200 000
Appels téléphoniques (par semaine)	0	0	0	0	1 000	52 000	0	0
Données mobiles (par jour)	0	0	0	0	500	156 000	0	0
Réparations en cas de panne (par mois)	60 000	720 000	20 000	240 000	0	0	30 000	360 000
Entretien courant (par mois)	30 000	360 000	24 000	288 000	24 000	288 000	20 000	240 000
Frais de lavage (par jour)	700	182 000	500	104 000	1 500	468 000	500	130 000
Pots-de-vin versés à la police (par mois)	0	0		0		0	30 000	360 000
Assurance (par mois)	20 000	240 000	20 500	246 000	75 000	900 000	20 000	240 000
Taxe auprès de la gare (par mois)	11 500	138 000	11 500	138 000	0	0	11 500	138 000
Carte de stationnement (par an)	0	0	0	0	0	0	95 000	95 000
Pré-inspection (tous les 6 mois)	3 500	7 000	0	0	0	0	0	0
Frais d'inspections par la société SICTA (tous les 6 mois)	0	0	0		75 000	150 000	0	0
Permis de conduire (tous les 5 ans)	13 000	2 600	0	0	0	0	0	0
Garde (par jour)	200	52 000	500	104 000	200	62 400	200	52 000
Patente (par an)	0	0	135 000	135 000	0		135 000	135 000
Vignette (par an)	0	0	0	0	0	0	42 000	42 000
Ticket syndical (par jour)	700	182 000	300	62 400	0	0	300	78 000
Total des Coûts annuels	9 163 600		9 637 400		14 556 400		10 450 000	
Revenu annuel	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an		
Tarifs passagers (par jour/année)	35 000	9 100 000	45 000	9 360 000	50 000	15 600 000	40 000	10 400 000
Revenu annuel après déduction des dépenses	-63 600		-277 400		1 043 600		-50 000	
Revenu net journalier	-245		-1 334		3 345		-192	

Chauffeurs-propriétaires de woro-woro

Cinq chauffeurs-propriétaires de woro-woro ont été interrogés. Quatre d'entre eux rapportent un revenu journalier excédentaire estimé entre 10 000 et 22 000 francs CFA. Le cinquième chauffeur qui, d'après les estimations, n'est pas en mesure de couvrir ses coûts d'exploitation grâce aux recettes tarifaires, a déclaré travailler un nombre de jours nettement inférieur au nombre de jours travaillés par ses collègues, sur une base annuelle. Le carburant constitue de loin le coût d'exploitation le plus élevé.

Pourtant, contrairement aux chauffeurs-propriétaires de gbaka, tous les chauffeurs-propriétaires de woro-woro ont constitué une épargne à des fins de recapitalisation et ces

fonds sont compris dans les coûts d'exploitation, bien que les sommes induites ne suffisent probablement qu'à couvrir le montant d'un dépôt de garantie pour un véhicule de remplacement.

L'un des conducteurs utilise Yango, une application permettant de commander un véhicule avec chauffeur. En dépit d'une baisse des recettes tarifaires, de l'ancienneté de son véhicule (impliquant par conséquent des coûts de réparation élevés en cas de panne) et de la constitution d'une épargne plus importante en vue d'une recapitalisation, il dégagne un revenu net modeste. Il convient de noter qu'il affirme ne rien payer en termes de patente/licence, de taxes, etc.



Figure 34. Revenus des chauffeurs-proprétaires de woro-woro : exemples

CHAUFFEURS-PROPRIÉTAIRES DE WORO-WORO										
Nom	Draman		Daboe		Germev		Yeminwe		Eduanima	
Date de l'entretien (jj/mm)	10 mai.		10 mai		10 mai		12 mai		12 mai	
Station de taxis	Attoban		Angré		Riviera 2		Lavage-William Ponty		Propriétaire Yango	
Type / modèle de véhicule	Toyota Cadena		Toyota Corrolla		Peugeot		Mercedes Vinto		Mazda 323	
Âge du véhicule à l'achat	6 ans		5 ans		28 ans		5 ans		20 ans	
Durée de vie opérationnelle	ans		ans		ans		ans		ans	
Prix d'achat	2 600 000 XOF		XOF		1 800 000 XOF		2 500 000 XOF		2 600 000 XOF	
Prêt	XOF		XOF		500 000 XOF		XOF		XOF	
Durée du prêt (années)					6 mois		ans		ans	
Intérêts (%)										
Nombre de jours d'exploitation par an	312 jours		208 jours		312 jours		312 jours		260 jours	
Km parcourus par jour	300 km		560 km		195 km		200 km		300 km	
Coût du carburant par km	56,67 XOF		53,57 XOF		61,54 XOF		100,00 XOF		50,00 XOF	
Coûts annuels (XOF)	par jour/ mois/ tous les 6 mois	par an	par jour/ mois/ tous les 6 mois	par an	par jour/ mois/ tous les 6 mois	par an	par jour/ mois/ tous les 6 mois	par an	par jour/ mois/ tous les 6 mois	par an
Intérêts										
Remboursement de prêt										
Épargnes en vue d'une recapitalisation (par an)	150 000	150 000	250 000	250 000	200 000	200 000	150 000	150 000	364 000	364 000
Carburant (par jour)	17 000	5 304 000	30 000	6 240 000	12 000	3 744 000	20 000	6 240 000	15 000	3 900 000
Réparations en cas de panne (par an)	435 000	435 000	80 000	80 000	450 000	450 000	300 000	300 000	480 000	480 000
Entretien courant (par mois)	36 000	432 000	21 000	252 000	40 000	480 000	35 000	420 000	16 000	192 000
Frais de lavage (par jour)	1 000	312 000	1 000	208 000	500	156 000	1 000	312 000	1 000	260 000
Pots-de-vin versés à la police (par mois)	3 000	36 000	2 000	24 000	0	0	0	0	0	0
Assurance (par mois)	20 500	246 000	20 500	246 000	20 500	246 000	15 000	180 000	15 000	180 000
Carte de stationnement (par mois)	11 500	138 000	11 500	138 000	11 500	138 000	11 500	138 000		0
Pré-inspection (tous les 6 mois)	3 000	6 000	3 000	6 000	3 000	6 000	3 000	6 000		0
Frais d'inspections par la société SICTA (tous les 6 mois)	16 000	32 000	16 000	32 000	16 000	32 000	16 000	32 000		0
Renouvellement annuel (par an)	15 000	15 000	15 000	180 000	15 000	180 000	15 000	180 000		0
Vignette (par an)	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	360 000		0
Patente (par an)	135 500	135 500	135 500	135 500	135 700	135 700	135 000	135 000		0
Total des Coûts annuels		7 121 500		7 571 500		5 597 700		8 303 000		5 012 000
Revenu annuel	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an
Tarifs passagers (par jour/année)	40 000	12 480 000	35 000	7 280 000	40 000	12 480 000	45 000	14 040 000	30 000	7 800 000
Revenu annuel après déduction des dépenses		1 174 000		- 291 500		6 882 300		5 773 000		2 788 000
Revenu net journalier		17 175		- 1401		22 059		18 388		10 723

Les propriétaires de flottes de woro-woro

Si les chiffres déclarés par les propriétaires d'une flotte de quelques woro-woro sont exacts, leurs coûts d'exploitation sont minimes tandis que leur revenu net semble considérable. Le propriétaire de sept véhicules gagnerait ainsi plus de 125 000 francs CFA (environ 200 dollars US) par jour. Chacun des trois propriétaires interrogés enregistrerait un revenu net positif, générant entre 10 000 francs CFA et 18 000 francs CFA par véhicule et par jour. Ces montants incluent la constitution d'une épargne à des fins de recapitalisation. Le revenu perçu pour chaque véhicule sur la base de la recette acquittée par le

chauffeur est globalement conforme au montant de l'objectif déclaré par les chauffeurs de woro-woro travaillant sur cette base.

Il semble dans chacun des cas que les véhicules soient détenus en pleine propriété, ce qui exclut tout remboursement de prêt ou paiement d'intérêts. Le propriétaire ayant déclaré avoir un prêt en cours (lequel devrait à présent avoir été soldé) remboursait 2,4 millions de francs CFA sur 18 mois ou 1,6 million sur un an au cours de la période de remboursement.

Figure 35. Revenus des propriétaires de woro-woro : exemples

PROPRIÉTAIRES DE FLOTTES DE WORO-WORO						
Nom	Karim		Nenge		Lukriem	
Date de l'entretien (jj/mm)	10 mai		10 mai		12 mai	
Nombre de véhicules	2 woro-woro		3 woro-woro		7 woro-woro	
Prix d'achat moyen par véhicule	2 900 000 XOF		2 100 000 XOF		2 500 000 XOF	
Prix d'achat total	5 800 000 XOF		6 300 000 XOF		17 500 000 XOF	
Prêt			2 400 000 XOF			
Durée du prêt (années)			18 mois			
Intérêts (%)						
Objectif journalier habituel par véhicule	13 000 XOF		15 000 XOF		20 000 XOF	
Objectif journalier (total de la flotte)	26 000 XOF		45 000 XOF		140 000 XOF	
Nombre moyen de jours d'exploitation par an	312 jours		312 jours		jours	
Coûts annuels (XOF)						
	par jour/ semaine/(tous les 6) mois	par an	par jour/ semaine/(tous les 6) mois	par an	par jour/ semaine/(tous les 6) mois	par an
Intérêts						
Remboursement de prêt						
Remise en état et réparations majeures (par an)	600 000	600 000	400 000	400 000	200 000	200 000
Épargnes en vue d'une recapitalisation (par an)	100 000	100 000	0	0	3 600 000	3 600 000
Pré-inspection (tous les 6 mois)	3 000	6 000	3 000	6 000	3 000	6 000
Vignette (par an)	135 000	135 000	135 000	135 000	105 000	105 000
Carte de stationnement (par an)	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000
Carte de stationnement (par mois)	11 500	138 000	11 500	138 000	65 000	65 000
Assurance (par mois)	20 000	240 000	20 000	240 000	45 000	540 000
Total des Coûts annuels	1 284 000		984 000		4 581 000	
Revenu annuel						
	par jour	par an	par jour	par an	par jour	par an
Tarifs passagers (par jour/année)	26 000	8 112 000	45 000	14 040 000	140 000	43 680 000
Revenu annuel après déduction des dépenses	6 828 000		13 056 000		31 099 000	
Revenu net journalier	21 885		41 846		125 317	

EMPLOI DE MAIN-D'ŒUVRE PAR D'AUTRES TRAVAILLEURS

Un nombre important de travailleurs de l'industrie des transports informels emploient d'autres travailleurs, qu'il s'agisse de membres de leur famille ou d'autres personnels rémunérés.

Sur les 529 travailleurs interrogés au total, 41 % acquittaient une rémunération à d'autres personnes dans le cadre de leur travail et 11 % employaient des membres de leur famille.

Les travailleuses étaient plus nombreuses à employer des membres de leur famille. Cela s'explique probablement par le nombre accru de membres de la famille employés dans le secteur de la vente, secteur le plus représenté au sein de l'échantillon des travailleuses.

La majorité des personnes employant d'autres travailleurs n'emploient qu'une à deux autres personnes, mais un petit nombre de travailleurs (des hommes) emploient un effectif important – plus de dix personnes.

Figure 36. Emploi de main-d'œuvre

EMPLOI DE MAIN-D'ŒUVRE							
		Hommes		Femmes		Total	
Non		207	46 %	47	59 %	254	48 %
Oui	Famille	39	9 %	21	27 %	60	11 %
	Travail rémunéré	204	45 %	11	14 %	215	41 %
Total		450	100 %	79	100 %	529	100 %

Figure 37. Paiements journaliers à des employés

EMPLOI DE MAIN-D'ŒUVRE							
		Hommes		Femmes		Total	
Moins de 5 000		85	42 %	8	73 %	93	43 %
5000-9900		67	33 %	0	0 %	67	31 %
10000-14900		22	11 %	1	9 %	23	11 %
15000-19900		9	4 %	0	0 %	9	4 %
20 000 ou plus		13	6 %	2	18 %	15	7 %
Sans réponse		8	4 %	0	0 %	8	4 %
Total		204	100 %	11	100 %	215	100 %

Figure 38. Nombre de membres de la famille employés

NOMBRE DE MEMBRES DE LA FAMILLE EMPLOYÉS							
Nombre de membres employés		Hommes		Femmes		Total	
1		23	59 %	11	52 %	34	57 %
2		9	23 %	5	24 %	14	23 %
3		3	8 %	3	14 %	6	10 %
4		2	5 %	0	0 %	2	3 %
5		0	0 %	2	10 %	2	3 %
7		1	3 %	0	0 %	1	2 %
15		1	3 %	0	0 %	1	2 %
Total		39	100 %	21	100 %	60	100 %

Figure 39. Nombre de membres de la famille employés

NOMBRE DE MEMBRES DE LA FAMILLE EMPLOYÉS						
Nombre de membres employés	Hommes		Femmes		Total	
	1	101	50 %	5	45 %	106
2	43	21 %	3	27 %	46	21 %
3	16	8 %	1	9 %	17	8 %
4	7	3 %	1	9 %	8	4 %
5	8	4 %	0	0 %	8	4 %
6	7	3 %	0	0 %	7	3 %
7	3	1 %	1	9 %	4	2 %
8	0	0 %	0	0 %	0	0 %
9	1	0 %	0	0 %	1	0 %
10	7	3 %	0	0 %	7	3 %
Plus de 10	11	5 %	0	0 %	11	5 %
Total	204	100 %	11	100 %	215	100 %



PROBLÈMES AU TRAVAIL

70 % des répondants ont déclaré rencontrer des problèmes au travail.

Figure 40. Personnes rencontrant des problèmes au travail

RENCONTREZ-VOUS DES PROBLÈMES AU TRAVAIL ?		
Non	158	30 %
Oui	371	70 %
Total	529	100 %

Les entretiens approfondis et les séances en groupes de discussion ont révélé l'éventail des problèmes auxquels se heurte la main-d'œuvre, en particulier le rôle des gnambros, le harcèlement et la corruption de la police, la santé et la sécurité, les embouteillages, les problèmes touchant spécifiquement les travailleuses et la représentation syndicale.

LES GNAMBROS

Il a été demandé aux personnes qui ont participé à l'enquête par questionnaire d'estimer leurs revenus journaliers nets habituels. Pour la majorité de ces travailleurs, les gains peuvent évidemment fluctuer de façon considérable et, dans nombre de cas, être difficiles à calculer, de sorte que les résultats ne peuvent être que très approximatifs.

La violence notoire des gnambros est un problème majeur qui a été signalé par les équipages de véhicules, en particulier les chauffeurs de gbaka, lors des séances en groupes de discussion et des entretiens approfondis.

En 2017, la Commission Nationale des Droits de l'Homme de Côte d'Ivoire (CNDHCI) a publié un rapport sur le problème des gnambros à Abidjan, fondé sur des entretiens menés avec des conducteurs, des syndicats de transporteurs et de conducteurs, des gnambros, des policiers et des gendarmes, des autorités politiques, administratives et judiciaires, des sociologues et des ONG dans les communes de Cocody, Adjamé, Abobo et Yopougon⁶⁰.

« Les 'Gnambros' sont des rabatteurs, des hommes d'affaires, que l'on retrouve sur les lieux servant de gares au sein de certaines communes du district d'Abidjan. Ils sont en réalité, des agents de recouvrement de 'taxes' ou droits de ligne ou de chargements journaliers pour des individus ou groupes d'individus désignés comme des syndicats ou associations de transporteurs. Les Gnambros sont parfois des anciens syndicalistes ou chauffeurs à la retraite qui ont recours au phénomène pour percevoir de l'argent. »

« Ces organisations abusivement appelées 'syndicats', règnent en maîtres sur les espaces qu'ils contrôlent et perçoivent une sorte de redevance des chauffeurs qui pratiquent leur espace. Le recouvrement de ces taxes par les Gnambros donne lieu à des violences et troubles à l'ordre public. »

En avril et mai 2014 notamment, des affrontements entre ces dénommés « syndicats » ont donné lieu à des échanges de tirs et à des attaques à la machette à Koumassi.

LES GNAMBROS À ABIDJAN

Les gnambros (« gros dur » 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. En général, c'est une somme avoisinant les 25 francs CFA par passager que le gnambro réclame au conducteur en tant que « droit de chargement ».

Ils se montrent menaçants ou violents pour dissuader tout chauffeur non-coopératif. Armés de bâtons, de poings américains, de lance-pierres, ou de « dents de caïman », une sorte de pieux pour crever les roues des véhicules, ils harcèlent les chauffeurs de woro-woro ou de gbaka :

« Les gnambros sont une vraie mafia : ils s'organisent pour délimiter un espace bien défini dans les gares d'Abidjan, et si un conducteur de taxi a le malheur de s'y garer pour charger des passagers, il devra payer la taxe qu'ils ont eux-mêmes fixée. Si tu essaies de les éviter en chargeant des passagers à la limite de ces zones et qu'ils te voient, c'est la catastrophe. Il y a quelques mois, un gnambro m'a réclamé 2 700 francs CFA car il estimait que j'avais essayé de le rouler.

J'ai refusé, il m'a dit 'réfléchis-bien' en me montrant sa main sur laquelle il avait une bague très pointue servant à frapper. Il m'a ensuite enlevé ma clé du contact et m'a poussé pour me faire tomber sur le dos. Je me suis résolu à payer pour éviter de trop faire attendre les clients. J'ai déposé plainte auprès de mon patron, mais il n'y a pas eu de suite : aucun syndicat n'a reconnu que ce gnambro appartenait à leur service [une partie des gnambros sont envoyés par des syndicats de transporteurs, mais d'autres agissent en dehors de ces structures]. En attendant, il sévit toujours dans la gare de Cocody. »

Chauffeur de woro-woro à Abidjan

Adama Touré, président de la Coordination nationale des gares routière de Côte d'Ivoire se bat contre ce phénomène qu'il qualifie de « gangrène ». Selon Adama Touré :

« Les gnambros ont été créés dans les années 90 par l'ancien syndicat unique des transports (SNTM-CI) pour faire face à la création de nouveaux syndicats de transporteurs qu'ils voyaient comme une menace pour son marché. Pour garder la main mise sur le secteur, l'ancien syndicat a embauché des gros bras chargés de taxer les chauffeurs. Petit à petit, chaque syndicat a recruté ses gnambros, et le système s'est organisé : chaque syndicat s'arrangeait pour avoir 'son jour de collecte' et éviter les affrontements entre gnambros. Ce n'était pas un système acceptable pour le client, mais au moins il y avait peu de débordements.

Le problème, c'est que beaucoup de gnambros ont décidé de s'émanciper de la tutelle de ces syndicats pour faire leur propre business et utilisent depuis quelques mois des méthodes violentes. Notre organisation a estimé que les gnambros rackettent aux entreprises de transports environ 20 millions de francs CFA par jour (environ 30 000 euros). Dans le pire des cas, c'est retenu sur la paie du chauffeur. Et avec un salaire de 30 000 francs CFA par mois (environ 45 euros), on comprend que certains prennent le risque de se faire bastonner pour éviter de passer à la caisse. »

Extrait d'un article rédigé en collaboration avec Alexandre Capron, journaliste à France 24.

Dans le contexte de la guerre civile de 2011, les gnambros auraient été recrutés et armés par le président élu Alassane Ouattara en échange d'une rémunération qui ne s'est jamais concrétisée, incitant ainsi ces derniers à se tourner vers les gares routières pour gagner leur vie en obligeant les chauffeurs à leur verser des commissions, si nécessaire avec violence.

HARCÈLEMENT ET CORRUPTION DE LA POLICE

Les entretiens approfondis et les séances en groupes de discussion ont révélé une corruption généralisée de la police, touchant en particulier les chauffeurs de gbaka. Les personnes interrogées ont toutes indiqué verser des pots-de-vin réguliers à la police, pour un montant total de 40 000 à 50 000 francs CFA par mois.

« Certains policiers nous disent en plaisantant que s'ils ne reçoivent pas de pourboires (pots-de-vin) de notre part, ils ne seront pas en mesure de nourrir leur famille pour la journée. »

Chauffeur de gbaka (entretien approfondi)

EXTORSION DE FONDS PAR LA POLICE À YOPOUGON

L'étendue des pratiques de corruption et d'extorsion déployées par la police, que subissent régulièrement la plupart des propriétaires et des chauffeurs de gbaka, a pu être illustrée au travers des entretiens approfondis.

La gare gbaka de Yopougon était à l'origine située sur un terrain privé occupé, en échange d'un loyer versé, par les dirigeants de la gare, jusqu'à ce qu'un jour, après quinze années d'occupation, le propriétaire demande aux chauffeurs et aux propriétaires de gbaka de quitter les lieux. Ne sachant que faire, l'un des dirigeants a suggéré d'installer leur gare dans une rue donnée. Sollicité à cet égard, le maire de Yopougon les a autorisés verbalement à occuper ces lieux.

Mais selon les personnes interrogées, le nouveau site de la gare est devenu un « distributeur automatique » pour certains dirigeants et la police. Chaque fois que la police a besoin d'argent, elle se rend à la gare pour en réclamer, menaçant de chasser les travailleurs qui ne s'exécuteraient pas. Cet exemple illustre la vulnérabilité et la précarité du secteur des gbaka à Abidjan. La plupart des travailleurs des transports estiment que l'administration locale et le gouvernement sont déterminés à affaiblir et à éliminer l'industrie des transports informels.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

La santé et la sécurité sont une préoccupation majeure pour les travailleurs, plus des trois quarts des personnes interrogées ayant déclaré être exposées à des risques de maladie et 39 % avoir été victimes d'accidents.

Figure 41. Risque de maladie

ÊTES-VOUS EXPOSÉ À DES RISQUES DE MALADIE ?		
Non	122	23 %
Oui	407	77 %
Total	529	100 %

Figure 42. Victimes d'accidents

AVEZ-VOUS ÉTÉ VICTIME D'ACCIDENTS ?		
Non	320	61 %
Oui	207	39 %
Total	527	100 %

La majorité de ces accidents sont des collisions (« accrochage ») et autres accidents de la circulation.

Figure 43. Causes des accidents

QUEL TYPE D'ACCIDENT ?		
Accrochage	74	35 %
Accident de la circulation	71	33 %
Blessure	18	8 %
Bagarre	12	6 %
Accident de la route	12	6 %
Mauvaise manipulation des outils de travail	8	4 %
Accident de travail	6	3 %
Brûlures	2	1 %
Crevaison de pneu	3	1 %
Autre	8	4 %
Total	214	100 %

EMBOUEILLAGES

Lors des séances en groupes de discussion et des entretiens approfondis, les chauffeurs de gbaka et de woro-woro se sont plaints de l'incidence des surcharges de trafic et des embouteillages sur leurs moyens de subsistance.

« L'embouteillage augmente la durée du trajet et ralentit le nombre de tours. Cela nous empêche de faire les rotations rapides pour amortir la recette, le prix du carburant et les revenus. Aussi, la réhabilitation du réseau routier à Abidjan a entraîné des changements, dont les sens interdit et unique. Par exemple à Marcory, à partir d'une certaine heure, le passage est interdit sur la ligne tandis qu'à 21 heures, la circulation est ouverte sur cette même ligne. Donc il faut prendre le temps pour calculer et trouver les passages les plus adéquats et rapides, ce qui rend difficile le travail. »

Chauffeur de gbaka à Koumassi

« Avant la crise en 2002, il y avait l'administration partout en Côte d'Ivoire et il y avait 200 voitures avec trois chauffeurs par voiture, soit 600 chauffeurs sur notre ligne. Mais depuis l'avènement de la crise de 2002, la majorité des chauffeurs des autres villes se sont réfugiés à Abidjan. Cette situation a entraîné une masse importante de chauffeurs à Abidjan. Ainsi, le nombre de chauffeurs est passé de 600 à plus de 2 700. La décentralisation de l'administration, notamment les ministères, pourrait permettre de réduire le nombre de véhicules à Abidjan et de résoudre le problème de l'embouteillage. »

Chauffeurs de woro-woro

PROBLÈMES TOUCHANT SPÉCIFIQUEMENT LES TRAVAILLEUSES

Les données publiées en 2017 sur le harcèlement sexuel dans les services d'autobus de la SOTRA ont révélé que les femmes âgées de 14 à 39 ans étaient fréquemment victimes de harcèlement, y compris des situations de

frottements, attouchements et autres contacts physiques, tout au long de la journée. Aucune législation en vigueur n'aborde la question des plaintes concernant le harcèlement sexuel dans les transports. La densité élevée de passagers lors des trajets en autobus, due aux pénuries de véhicules, a entraîné une augmentation du harcèlement. La présente étude recommande de développer les services d'autobus, de mettre en place des législations, des dispositifs de vidéosurveillance et d'intensifier la sensibilisation, ce qui permettrait d'atténuer le harcèlement sexuel et de rendre les transports plus sûrs pour tous les usagers.

Les séances en groupes de discussion ont évoqué les problèmes majeurs auxquels se heurtent les travailleuses en raison de l'insécurité, souvent associée à la violence des gnambros.

La plupart sont des vendeuses au sein des gares et n'accèdent que difficilement aux capitaux d'investissement, ce qui les limite à de faibles profits.

En outre, les femmes mettent l'accent sur le harcèlement des agents de police municipaux dans les gares routières et sur la perte de revenus lorsqu'elles sont expulsées ou déplacées de leurs gares.

« Je suis vendeuse de 'dêguê' depuis plus de 10 ans à la gare gbaka à Adjamé. Avant la délocalisation de la gare de son site initial, mes activités prospéraient très bien. Je m'en sortais économiquement et j'arrivais à subvenir aux charges de ma famille. Par contre, depuis le déguerpissement de la gare sur le nouveau site, mes activités ont connu un ralentissement et mes revenus sont en baisse considérable. Cette situation est liée au fait que les passagers font leurs achats avant la destination pour la gare. »

Vendeuse à Adjamé RAN

Lorsqu'on leur a demandé si elles désiraient ajouter d'autres précisions à la fin de l'entretien, les femmes interrogées ont notamment fait part de souhaits tels que la mise en place de marchés à chaque arrêt de métro spécifiquement dédiés aux vendeuses, le financement de projets pour l'emploi des jeunes, le soutien à la réinstallation

et la recherche de sites propres sur lesquels les femmes puissent travailler. Il est important de noter que les installations sanitaires et de lavage sont rares, voire inexistantes.

FRAIS DE CARBURANT, TAXES ET AUTORISATIONS

Les chauffeurs, et tout particulièrement les chauffeurs de woro-woro, se plaignent de la hausse du prix du carburant et des coûts des taxes et des autorisations.

« Nous, les conducteurs de wôrô-wôrô, nous sommes davantage confrontés à l'augmentation des taxes de la mairie et à la hausse du prix du carburant. Dans la commune de Cocody, les taxes communales payées à la mairie sont plus chères que la patente nationale. Ainsi, la patente qui était de 9 500 FCFA chaque trois mois est passée à 11 500 FCFA et 13 500 FCFA en 2022, soit un total de frais annexes qui tourne autour de 99 500 FCFA. »

« La carte de stationnement est payée très cher (13 500 FCFA), et pourtant la mairie refuse qu'on se gare pour prendre des clients. Lorsqu'on le fait, si la mairie constate cela, on paye 22 500 FCFA. »

Chauffeur de woro-woro au terminus 81

RENOUVELLEMENT DES FLOTTES

Les chauffeurs de gbaka et de woro-woro se soucient du problème de l'âge du parc automobile, qui impacte de plus en plus la rentabilité des opérations.

« La plupart du temps, le matériel de travail est inadapté, c'est-à-dire, le véhicule est vétuste. En effet, lorsque le conducteur sort le matin, rien n'est sûr qu'il pourra terminer la journée avec le véhicule sans qu'il doive se rendre au garage. Cela a un impact sur le rendement du conducteur. Aussi, la loi interdisant l'entrée de véhicules 'France-au revoir' [le surnom des véhicules d'occasion importés] ou de véhicules de plus de 5 ans constitue

un problème pour les conducteurs, car ils se voient attribuer un véhicule pour trois personnes. Cependant bien que le renouvellement du parc automobile soit une réalité, les principaux acteurs du transport ne bénéficient pas, car les véhicules sont octroyés aux parents des responsables du projet qui n'ont aucune connaissance du domaine du transport. »

Chauffeur de gbaka à Koumassi

De nouvelles lois introduites en 2017 ont interdit l'importation de véhicules de plus de cinq ans. Très peu de chauffeurs ou de propriétaires peuvent se permettre d'acquérir des véhicules plus récents, si bien que la flotte existante de woro-woro et gbaka devient progressivement plus ancienne, plus difficile à entretenir et moins économe en carburant.

En conséquence, les propriétaires sont confrontés à une augmentation des factures d'entretien et engrangent moins de bénéfices, si bien qu'ils se montrent disposés à vendre les vieux véhicules aux chauffeurs et à investir leurs capitaux dans la propriété foncière et immobilière. Et ceci est d'autant plus vrai dans le contexte de l'après-pandémie.

Beaucoup de chauffeurs aspirent à devenir propriétaires de leur véhicule mais connaissent d'importantes difficultés pour se voir consentir un prêt bancaire.

Les restrictions imposées par le gouvernement à l'importation de véhicules d'occasion pour les transports publics ont également entraîné une hausse des coûts et une dégradation de la qualité des pièces détachées pour leurs véhicules, et le coût des réparations et de l'entretien a lui aussi augmenté.

« Les pièces détachées qui jadis étaient moins coûteuses sont aujourd'hui très chères et il y a l'augmentation du prix du carburant. Malgré ces nombreuses dépenses, l'État refuse qu'on augmente le tarif du transport, ce qui ne nous arrange pas. »

Chauffeur de woro-woro au terminus 81

ABSENCE DE PROTECTION SOCIALE

Dans tous les groupes de discussion organisés au sein des diverses gares routières, les chauffeurs de gbaka et de woro-woro ont mentionné le problème du manque de protection sociale.

« Notre sécurité sociale est bafouée et il n'existe pas de couverture sociale pour nous, car nous n'avons pas de salaire. Nous sommes payés sur notre temps de repos. En effet, le propriétaire de véhicule qui te confie sa voiture te donne la journée de dimanche pour percevoir un salaire. Or, le dimanche est un jour de repos pour tous travailleurs, ce qui fait que le chauffeur n'a plus de jour de repos. »

Chauffeur de woro-woro à Koumassi

« Les chauffeurs travaillent plusieurs années et se retrouvent très misérables à la retraite, car leurs revenus sont très faibles. Ainsi, on souhaiterait la prise en charge des conducteurs à travers leur déclaration à la CNPS. Aussi, nos salaires sont très misérables et ne permettent de subvenir aux besoins de nos familles. »

Chauffeur de gbaka à Adjamé

MANQUE DE RESPECT / NON-PAIEMENT PAR LE CLIENT

Les chauffeurs de woro-woro et de gbaka sont confrontés à des difficultés dues à l'agressivité et au manque de respect des passagers.

« La gestion des problèmes avec les passagers reste très complexe pour nous. Le mois dernier, on a été convoqué pour cas de litige lié au vol. Aussi, il y a le manque de respect et de courtoisie de la part des passagers, notamment sur les questions de monnaie. Certains passagers, sans toutefois dire qu'ils n'ont pas la monnaie, montent et à la descente lorsque tu leur dis que tu n'as pas la monnaie, cela entraîne parfois des cas d'injures. »

« Le prix constitue un désaccord entre nous et les passagers. Lorsque le conducteur trouve que le prix du transport est petit, le passager jette l'argent sur lui, ce qui crée des mécontentements de part et d'autre. Par exemple, avec l'augmentation du prix du Super, lorsque je prends un client pour envoyer à Cocody et que je lui demande de payer 500 FCFA, il refuse et me tend la somme de 300 FCFA qu'il estime avoir l'habitude de payer. Cela induit le mécontentement, la brutalité et parfois la bagarre avec les passagers. Pour cela, je pense qu'il faut uniformiser le prix du transport à travers une démarche inclusive et négociatrice entre le syndicat, les consommateurs et la mairie de Cocody. »

Chauffeurs de gbaka à Koumassi

Les personnels des services sont également confrontés à d'importants problèmes liés à l'attitude des clients. Comme l'a expliqué l'un des mécaniciens interrogés :

« Nos principales difficultés sont relatives aux clients. En effet, lorsqu'un client vous donne son engin, après le dépannage, il refuse qu'on fasse un devis et préfère nous payer selon ses moyens. Il nous donne ainsi des jetons mendiants qui détériorent nos moyens de subsistance. Aussi, nous sommes confrontés aux accidents de travail et au manque de moyens pour nous faire soigner correctement. Ainsi, on a recours à l'automédication. »

Mécanicien à Adjamé

QUESTIONS RELATIVES AUX VTC

Les chauffeurs travaillant pour Yango décrivent les principaux problèmes que rencontrent spécifiquement les chauffeurs de VTC, en particulier l'annulation des commandes par les clients et les difficultés à utiliser le GPS pour localiser ces derniers.

« L'annulation des commandes par les clients, malgré le déplacement des conducteurs, constitue une difficulté majeure pour nous. En effet, certains jeunes font des commandes juste pour s'amuser et nuire au travail des conducteurs de Yango. Lorsque vous arrivez à l'endroit précis, le client affirme qu'il n'a pas fait de commande. Ainsi, l'annulation de la commande par le conducteur entraîne des prélèvements de points et le retardement d'au moins 1 heure pour de nouvelles commandes. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

« Le GPS ne donne pas une indication précise de la position des clients. Et certains endroits ne sont pas reconnus par le GPS. Par exemple, un client qui va à la gare SBK Cocody 82, le GPS reconnaît UTB. Lorsque vous arrivez à la gare UTB, le client vous dit qu'il n'est pas arrivé à destination. Parfois, si le client est gentil, il décide de rallonger le montant payé et vous le conduisez à la gare SBK ou dans le cas contraire, c'est le conducteur qui perd, car lorsque vous dépassez le lieu indiqué par le GPS, vous perdez des points sur vos bonus. Aussi, le GPS entraîne par moment de grands détours pour les chauffeurs. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

REPRÉSENTATION SYNDICALE

La fragmentation ainsi que les faiblesses des syndicats du transport, de même que la relation entre les syndicats et les gnammbros suscitent de graves problèmes.

Selon les témoignages de nombreux conducteurs de gbaka et de woro-woro, la plupart ne sont pas affiliés à des syndicats car ceux-ci n'existent que sur le papier, mais ne mènent aucune activité en faveur des conducteurs.

« Si vous interrogez les conducteurs au cas par cas et leur demandez s'ils sont affiliés à un syndicat, ils vous répondront non. Les syndicats n'existent que sur le papier et aucune action n'est menée pour les transporteurs en général et les chauffeurs en particulier. »

Chauffeur de gbaka à Koumassi

« Tous les conducteurs sont automatiquement membres de l'Union des syndicats chauffeurs de Cocody (USCCO). Donc, pour être conducteur à Cocody, vous devez être membre de l'organisation faïtière, c'est-à-dire l'USCCO. La mission de cette organisation faïtière est de défendre les droits des conducteurs et d'organiser des itinéraires de transport par zone. Toutefois, cette mission de défense des droits des conducteurs par les syndicats et par l'organisation faïtière n'est jamais respectée et mise en œuvre, car ils sont abandonnés à leur sort. »

Chauffeur de woro-woro au terminus 81

Au cours des entretiens approfondis, les propriétaires de gbaka ont expliqué qu'ils se sentent impuissants parce qu'ils ne sont pas écoutés et n'ont pas de moyen de se faire entendre : « Au moins, les travailleurs ont les syndicats pour parler en leur nom, même s'ils ne le font pas, mais pour nous, les propriétaires, il n'y a personne... »

Les chauffeurs de woro-woro se plaignent du fait que les syndicats leur demandent beaucoup d'argent, mais n'apportent aucun avantage tangible.



L'impuissance des syndicats à organiser efficacement a suscité un vide de pouvoir dans les gares, où abondent les gnammbros, les gangs et les unités de police corrompues.

Certains personnels des gares affichent également leur frustration en raison du manque de soutien des dirigeants syndicaux :

« Nos principales difficultés sont liées à l'irresponsabilité de nos patrons. En effet, nous avons obligation de faire face aux problèmes des conducteurs à qui on remet les billets et qui sont affiliés à nos syndicats. Cependant, lorsque ceux-ci ont des problèmes et qu'ils viennent nous voir, on n'arrive pas à faire face à leurs difficultés, car lorsqu'on remonte l'information à nos patrons, ils font la sourde d'oreille. Étant livrés à nous-mêmes, on fait des cotisations pour venir en aide à ces conducteurs. »

Guichetier à Adjamé

BRT ET MÉTRO : IMPLICATIONS POUR LA MAIN-D'ŒUVRE

PERCEPTION DU BRT

Plus de la moitié des personnes interrogées sur l'itinéraire proposé pour le BRT n'en avaient jamais entendu parler.

Figure 44. Sensibilisation au BRT

AVEZ-VOUS DÉJÀ ENTENDU PARLER DU BRT ?		
Non	178	54 %
Oui	149	46 %
Total	327	100 %

La plupart des personnes qui connaissaient le BRT en avaient entendu parler par des proches ou à la télévision.

Figure 45. Source de sensibilisation au BRT

COMMENT AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DU BRT ?		
Un proche	103	57 %
Télévision	47	26 %
Réseaux sociaux	20	11 %
Autre*	7	4 %
Radio	3	2 %
Journaux	2	1 %
Total des mentions	182	100 %

*Autre – réunion tenue à l'hôtel de ville

On constate un niveau de connaissance similaire à l'égard du BRT parmi les travailleuses. Sur les quarante-sept femmes interrogées à propos de l'itinéraire proposé de BRT, vingt avaient entendu parler du BRT.

Figure 46. Sensibilisation au BRT chez les travailleuses

AVEZ-VOUS DÉJÀ ENTENDU PARLER DU BRT ? (FEMMES)		
Non	27	57,45 %
Oui	20	42,55 %
Total	47	100 %

Sur les vingt femmes qui avaient déjà entendu parler du BRT, la plupart avaient eu vent de l'information par des amis et des proches.

Figure 47. Source de sensibilisation au BRT pour les femmes

COMMENT AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DU BRT ? (FEMMES)		
Amis ou proches	14	64 %
Réseaux sociaux	3	14 %
Télévision	3	14 %
Autre	2	9 %
Radio	0	0 %
Journaux	0	0 %
Total	22	100 %

La majorité des personnes interrogées pensaient que le BRT exercerait un impact sur leur travail, bien qu'une minorité importante (19 %) ne savait pas si elle devait s'attendre à des conséquences.

Figure 48. Impact du BRT

PENSEZ-VOUS QUE LE BRT AURA UN IMPACT SUR VOTRE ACTIVITÉ ?		
Oui	233	71 %
Non	32	10 %
Je ne sais pas	62	19 %
Total	327	100 %
Si oui, positif ou négatif ?		
Négatif	215	92 %
Positif	18	8 %
Total	233	100 %

Parmi les personnes qui pensaient que le BRT affecterait leur travail, la grande majorité (92 %) en attendait un impact négatif.

Néanmoins, 8 %, les plus optimistes, considéraient que le BRT aurait un effet positif et améliorerait le système de transport d'Abidjan.

Figure 49. Impact positif attendu du BRT

IMPACTS POSITIFS	NOMBRE DE MENTIONS	
Réorganisation du système de transport	12	14 %
Plus efficace	11	13 %
Activités dynamisées	9	11 %
Création d'une activité complémentaire	9	11 %
Moins d'embouteillages	9	11 %
Moins d'accidents	8	10 %
Création de lignes de rabattement	8	10 %
Réorganisation des routes non pavées	8	10 %
Asphaltage des routes	7	8 %
Autres*	2	2 %
Total des mentions	83	100 %

* La ligne Autres inclut « Les travailleurs seront toujours à l'heure au travail » et « Contacter les parties prenantes pour un meilleur avenir des transports »

Les personnes interrogées qui se montraient pessimistes quant à l'impact du BRT étaient surtout préoccupées par ses conséquences sur leurs moyens de subsistance : une réduction du nombre de passagers et de clients, la fermeture des gares de transport informel, les coûts de transfert, etc.

Figure 50. Impact négatif attendu du BRT

IMPACTS NÉGATIFS		
Pertes de clients	140	20 %
Suppression d'activités	132	19 %
Suppression de gares	112	16 %
Délocalisation de mon entreprise	107	15 %
Difficultés à obtenir un revenu journalier	106	15 %
Conflits employeur-employé	23	3 %
Disparition de commerces et d'installations	23	3 %
Suppression de lignes de transport	20	3 %
Coûts de délocalisation vers des lignes de rabattement	16	2 %
Autres*	12	2 %
Total des mentions	691	100 %

Figure 51. Impact du BRT (femmes)

PENSEZ-VOUS QUE LE BRT AURA UN IMPACT SUR VOTRE ACTIVITÉ ? (FEMMES)		
Oui	34	72 %
Non	3	6 %
Je ne sais pas	10	21 %
Total	47	100 %

Parmi les trente-quatre femmes qui estimaient que le BRT se répercuterait sur leurs activités, trente et une (91 %) pensaient que cet impact serait négatif.

La plupart des participants aux séances en groupes de discussion dans les gares routières n'avaient jamais entendu parler du BRT, et c'était la première fois qu'ils prenaient connaissance du projet à Abidjan.

« Je suis propriétaire de véhicule woro-woro à Port-Bouet. Je n'ai jamais entendu parler du BRT mais plutôt du métro d'Abidjan, et ce à plusieurs reprises. Je suis heureux que vous veniez vers nous pour savoir nos difficultés, nous informer et nous sensibiliser sur ce nouveau système de transport. »

Propriétaire de woro-woro à Port-Bouet

La majorité des participants aux groupes de discussion étaient opposés au projet. Cependant, les avis divergent. Certains sont catégoriquement opposés au BRT.

« Ce nouveau système de transport BRT est un système qui arrange l'État et non les conducteurs de véhicules. C'est une mauvaise chose, car cette structure vient concurrencer les transporteurs informels dans leur globalité. Aussi, le problème de l'âge d'intégration au BRT et l'impartialité de l'État dans le choix des acteurs devant travailler dans ce nouveau système de transport renforcent notre inquiétude. »

Chauffeur de gbaka à Adjamé

« L'État veut nous faire passer un message. Il y a eu la suppression des véhicules de plus de 5 ans, le métro et le BRT. On a l'impression que l'État cherche des moyens pour nous dire de ne plus exercer notre métier et de nous radier de la ville d'Abidjan. La Côte d'Ivoire ne se limite pas à la ville d'Abidjan, car le projet BRT n'existe pas à l'intérieur du pays. »

Chauffeurs de woro-woro

« Les projets de l'État dans le domaine du transport n'aboutissent pas et se font en marge du bien-être des transporteurs. Par exemple, dans le cas du renouvellement du parc automobile, les principaux transporteurs ont été oubliés et le choix des transporteurs s'est fait de façon partielle, car les autorités préfèrent donner

les véhicules à leurs connaissances ou parents qui ne sont pas du domaine du transport. »

Chauffeur de gbaka à Adjamé

« J'ai entendu parler du métro et non du BRT. L'arrivée de ce nouveau système de transport va détruire nos activités. Où irons-nous ? Qui payera la scolarité de nos enfants ? Telles sont nos inquiétudes, car nous sommes des mères célibataires qui se battent au quotidien pour assurer la survie de nos enfants. »

Restauratrice à Riviera 2

« Le BRT semble être une bonne chose, mais j'ai peur que ce ne soit pas dans notre intérêt ; si je perds mon travail, comment prendre soin de ma famille ? »

Chauffeur de gbaka (entretien approfondi)

« Nous savons que le gouvernement et la SOTRA veulent depuis toujours nous rayer de la carte du transport de passagers à Abidjan, ils envoient des espions pour nous observer, ils se présentent à nos portes et débauchent certains de nos amis pour les employer au sein de la SOTRA, mais nous sommes toujours ici et de plus en plus forts... nous savons qu'ils utilisent à présent le BRT pour mettre en œuvre leur projet consistant à tuer notre travail. »

Chauffeur de gbaka (entretien approfondi)

« Ils nous ont convoqués pour deux ou trois réunions sur le BRT et nous ont dit beaucoup de choses, dont certaines que nous ne comprenons pas vraiment. Mais je me souviens d'une chose, c'est qu'ils nous ont dit d'aller parler du BRT à nos membres ainsi qu'aux conducteurs ; toutefois, ils ne nous ont jamais rémunérés pour aller voir les chauffeurs et leur parler du BRT, alors que ce genre de choses ne se fait pas gratuitement. »

Chauffeur de gbaka (entretien approfondi)

Selon les propriétaires de gbaka qui ont participé aux entretiens approfondis, le BRT est un projet qui vise à les éliminer. Ils pensent que le gouvernement et la SOTRA projettent depuis longtemps déjà de leur faire perdre leur emploi et que le BRT sera utilisé dans cette optique. Ils craignent que cela ne mette en péril les moyens de subsistance de plus de 600 chauffeurs, puisque près de 200 gbaka sont actuellement en circulation, chaque gbaka impliquant environ trois chauffeurs, dont chacun a une famille à entretenir.

Néanmoins, certains participants aux groupes de discussion voient dans le BRT une initiative positive et sont disposés à travailler et à s'intégrer dans le nouveau système de transport BRT.

« Dans l'explication du système de transport, on adhère, mais nous attendons plutôt la pratique pour mieux donner nos avis. Ce système serait la bienvenue si toutes les couches sociales, quel que soit leur niveau d'étude, ont leur place. Aussi, il faudrait que les critères d'employabilité et le mode d'adhésion des travailleurs au BRT soient basés sur l'impartialité des autorités. »

Chauffeur de gbaka à Adjamé

« Le système de transport BRT est une idée novatrice, car cela permettra de réduire les cas d'embouteillage et de faciliter la mobilité dans la ville d'Abidjan. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

« C'est un plus, car on n'arrive plus à transporter correctement les populations d'Abidjan en raison de l'embouteillage. Si le BRT a sa propre ligne, cela n'aura pas d'impact sur notre activité. Mais en cas de délocalisation, il faudrait que la mairie trouve des lieux de relocalisation pour la continuité de notre activité. »

Chauffeurs de woro-woro au terminus 81

« La mise en place du BRT va amplifier le chômage au niveau des transporteurs en Côte d'Ivoire. Cela entraînera la réduction

des woro-woro. Par exemple, pour 1 000 woro-woro à Cocody, avec l'arrivée du BRT, c'est seulement 200 woro-woro qui pourront exercer correctement. Et si par voiture il y a trois chauffeurs, ce qui crée une crise d'emplois pour 2 400 chauffeurs. Or le BRT ne pourra intégrer au maximum que 100 conducteurs. »

Chauffeur de woro-woro au terminus 81

« La mise en place du système de transport BRT entraînera la suppression des lignes de gbaka, ce qui va impacter la situation économique des conducteurs que nous sommes. Et vu mon âge, qui est de 62 ans, quel travail pourrai-je encore exercer pour m'occuper de ma famille ? Comme ils ne peuvent pas officiellement nous demander de quitter le domaine du transport, les autorités trouvent des alternatives de création de nouveaux systèmes de transport. »

Chauffeur de gbaka à Koumassi

« Le projet BRT va susciter la pression économique chez nous les acteurs du transport. Cette vulnérabilité économique pourrait nous amener à opter pour l'immigration clandestine. Pour moi, si ce nouveau système de transport doit voir le jour, je préfère vendre ma voiture pour aller en occident, car je n'ai plus confiance en mon pays. Je préfère mourir sur l'eau que de mourir misérable dans mon propre pays. »

Chauffeur de gbaka à Adjamé

Les chauffeurs de Yango estiment quant à eux qu'il aura des retombées positives. Un chauffeur a déclaré :

« Le système de transport BRT n'aura pas d'impact négatif sur nos activités dans la mesure où le BRT constitue une complémentarité du système de transport. Chaque catégorie d'acteurs aura son rôle à jouer et une particularité de ligne à desservir pour faciliter la mobilité urbaine et réguler le problème de l'embouteillage. »

Chauffeur de Yango au terminus 81

Les femmes assimilées aux activités liées au transport prétendent souffrir indirectement des retombées négatives de la mise en œuvre du projet BRT. Elles estiment que ce système de transport entraînera la destruction de leurs sites de vente, une pénurie d'emplois et une diminution de leur revenu en raison de la faible attractivité des nouveaux sites de vente.

Options d'emploi alternatif

On a demandé aux personnes interrogées le type d'activité vers lequel elles se tourneraient si l'arrivée du BRT ou du métro venait à entraîner la disparition de leur travail actuel.

Le plus grand nombre a répondu qu'elles gagneraient leur vie en pratiquant une activité de commerce non précisée (20 %), qu'elles tenteraient de continuer à exercer le même métier (16 %), qu'elles travailleraient comme conductrices (15 %) ou retourneraient dans leur village / à un travail dans l'agriculture (8 %). Tandis que 4 % à peine ont émis l'hypothèse de travailler pour le BRT.

Parmi les emplois alternatifs, les activités suggérées comprenaient la maçonnerie, la conduite de camions, la vente de véhicules, le secteur de l'électricité, la gestion immobilière, l'armée, l'industrie de la ferraille, les opérations monétaires mobiles, la peinture automobile, la réparation de pneumatiques, les services de gardiennage de sécurité et le divertissement.

Suggestions pour la mise en œuvre du BRT et du Métro

Les personnes ayant répondu à l'enquête par questionnaire ont été invitées à faire part de leurs suggestions concernant l'arrivée du BRT et du métro.

De façon générale, bon nombre des réponses concernant l'arrivée des systèmes de BRT et de métro à Abidjan se sont avérées très positives, mais beaucoup ont également appelé à la création d'emplois par le gouvernement dans le souci de compenser les pertes potentielles dans l'économie informelle des transports, en particulier parmi les jeunes.

Un nombre relativement important de réponses (45) appelait les autorités à intégrer les services de transport informel dans les nouveaux

Figure 52. Un emploi alternatif ?

SI VOS ACTIVITÉS ACTUELLES VENAIENT À DISPARAITRE, QUE FERIEZ-VOUS ?		
Commerçant (non précisé)	67	20 %
Inchangé (non précisé)	52	16 %
Conducteur	50	15 %
Je ne sais pas	29	9 %
De retour au village / agriculteur	26	8 %
Mécanicien	19	6 %
Commerce	16	5 %
Conducteur de BRT	14	4 %
Textiles	7	2 %
Vente de pièces détachées	6	2 %
Restaurant	6	2 %
Études	4	1 %
Autre	32	10 %
Total	328	100 %

systèmes et lignes de rabattement, « Pensez à nous. Négociez au lieu d'imposer ! », et à impliquer les syndicats.

Plus spécifiquement, plus de vingt propositions ont été formulées afin que le BRT et le métro recrutent les chauffeurs et les mécaniciens sur la base de l'expérience, et non nécessairement sur la base de qualifications officielles, et qu'ils assurent des formations.

De nombreuses personnes interrogées ont demandé que les gares et stations de BRT et de métro intègrent les gares modernes de gbaka et de woro-woro et d'autres, notamment des femmes, ont appelé à la création de zones commerciales et d'installations dans toutes les gares ou à proximité.

Parmi les autres propositions de mesures exigées des autorités, citons l'accès à des capitaux abordables pour le renouvellement des flottes et l'aide à la délocalisation des entreprises des sites réservés au développement du BRT et du métro ou l'octroi d'une indemnisation.

Perception du Métro

Sur 202 personnes interrogées le long de l'itinéraire programmé pour le MÉTRO, seules trois n'avaient pas connaissance du projet.

Figure 53. Sensibilisation au METRO

AVEZ-VOUS DÉJÀ ENTENDU PARLER DU MÉTRO ?		
Non	3	1 %
Non	199	99 %
Total	202	100 %

Tout comme pour les personnes qui avaient connaissance du BRT, la plupart avaient été informées du projet de MÉTRO par des proches ou par la télévision.

Figure 54. Source de sensibilisation au METRO

SI OUI, COMMENT AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DU MÉTRO ?		
Un proche	123	40 %
Télévision	112	36 %
Réseaux sociaux	43	14 %
Radio	12	4 %
Journaux	10	3 %
Autres*	9	3 %
Total des mentions	309	100 %

Une grande majorité des personnes interrogées sont d'avis que le projet de MÉTRO exercera des répercussions négatives sur leur travail.

Figure 55. Impact du METRO

PENSEZ-VOUS QUE LE MÉTRO AURA UN IMPACT SUR VOTRE ACTIVITÉ ?		
Oui	150	74 %
Non	35	17 %
Je ne sais pas	17	8 %
Total	202	100 %
Si oui, positif ou négatif ?		
Négatif	119	79 %
Positif	31	21 %
Total	150	100 %

Les répondants ont été invités à identifier tout aspect **positif** en termes d'impact du MÉTRO. Relativement peu nombreuses, les réponses évoquaient principalement l'atténuation potentielle des embouteillages et des accidents ainsi que l'amélioration de l'infrastructure routière.

Figure 56. Impact positif attendu du METRO

IMPACTS POSITIFS		
Moins d'embouteillages	27	13 %
Création de lignes de rabattement	27	13 %
Moins d'accidents	25	12 %
Création d'une activité complémentaire	24	11 %
Fluidité du transport	24	11 %
Structure des transports	23	11 %
Réorganisation des routes non pavées	22	10 %
Activités dynamisées	19	9 %
Asphaltage des routes	18	9 %
Autres	1	0 %
Total	210	100 %

Les répondants ont ensuite été interrogés sur les impacts **négatifs** du projet et les réponses apportées, bien plus nombreuses, portaient principalement sur la menace potentielle pour les moyens de subsistance.

Figure 57. Impact négatif attendu du METRO

IMPACTS NÉGATIFS		
Pertes de clients	89	20 %
Difficulté à obtenir un revenu journalier	66	15 %
Suppression d'activités	65	15 %
Délocalisation de mon entreprise	64	15 %
Suppression de gares	52	12 %
Suppression de lignes de transport	36	8 %
Destruction des habitations spontanés et des commerces à proximité des points de rabattement	20	5 %
Augmentation de capital pour l'installation d'activités auxiliaires dans les zones de rabattement	19	4 %
Conflits employeur-employé	17	4 %
Autres	9	2 %
Total des mentions	437	100 %

IMPACT POTENTIEL SUR L'EMPLOI

Répercussions potentielles du BRT sur les moyens de subsistance dans les transports informels

Il n'est pas possible d'estimer précisément les pertes d'emplois potentielles. Pour ce faire, il faudrait disposer de données fiables sur le nombre de véhicules concernés le long des itinéraires de BRT et de métro, le nombre de membres d'équipage par véhicule, le nombre d'employés des services requis pour entretenir les flottes touchées, le nombre de gares affectées et la taille de la main-d'œuvre directe et indirecte dans chaque gare woro-woro et gbaka.

Néanmoins, dans le cas du BRT, et sur la base des données fournies par l'AMUGA, des résultats de l'enquête, des visites de terrain dans les gares et des entretiens menés avec les représentants syndicaux des travailleurs et des propriétaires de véhicules, il est possible d'identifier certaines des gares qui seront le plus probablement touchées, de réaliser une estimation approximative du nombre de véhicules utilisant ces gares et de déterminer les emplois directs et indirects dans chaque gare.

Au total, 170 lignes gbaka et woro-woro à Abidjan ont été recensées par l'AMUGA, dont 72 sont susceptibles d'être concernées : 27 à Adjamé, 24 à Cocody, 11 à Yopougon, 6 à Bingerville et 4 à Attécoubé.

Un certain nombre d'entretiens ont été menés avec des représentants des travailleurs et des propriétaires dans une sélection de gares gbaka et woro-woro concernées afin de recueillir des estimations relatives aux enregistrements quotidiens de véhicules dans ces gares (nombre minimum et maximum ou nombre moyen de véhicules enregistrés chaque jour). Avec l'aide des responsables des gares, il a été procédé à un dénombrement des travailleurs employés directement ou indirectement dans chaque gare, qui a permis de recenser une moyenne 1 380 gbaka et 1 117 woro-woro utilisant ces gares au quotidien.

Figure 58. Estimation des emplois à risque dans les gares sélectionnées

ESTIMATION DU PARC AUTOMOBILE, ET DE LA TAILLE DE LA MAIN-D'ŒUVRE DIRECTE ET INDIRECTE DANS CHAQUE GARE WORO-WORO ET GBAKA LE LONG DES ITINÉRAIRES DU BRT ET DU MÉTRO					
	NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES PAR JOUR		EMPLOIS DANS LA GARE		
	Gbaka	Woro-woro	Directs	Indirectes	Total
Gare Yopougon Siporex	900		50	144	194
Gare Yopougon Lavage (16 ^{ème})		275	52	50	102
Adjamé Dallas		55	23	104	127
Gare de la Vie et Gare Internationale - Woro		200	53	50	103
Gare de la Vie - Gbaka	80		53	50	103
Gare de la Vie, direction Blockhaus		15	2	2	4
Gare de la Vie - Deux Plateaux / Angré		70	10	3	13
Gare Riviera 2 / Attoban		250	26	120	146
Gare 9 kilos		152	15	38	53
Carrefour Feh Kessé (Bingerville woro-woro)		100	11	35	46
Carrefour Feh Kessé (Bingerville gbaka)	400		35	7	42
Total	1 380	1 117	330	603	933

Le nombre total approximatif de moyens de subsistance menacés au sein de ces gares peut être calculé en additionnant les éléments suivants :

- le nombre de personnels des gares identifiés,
- l'estimation du nombre de membres d'équipage employés dans le secteur des gbaka et woro-woro,
- l'estimation du nombre de personnels des services (mécaniciens, techniciens, etc.) nécessaires pour entretenir les gbaka et les woro-woro.

Le dénombrement opéré dans les gares a révélé un effectif total estimé à **933 personnels des gares**.

D'après les observations sur le terrain et les entretiens approfondis, on peut poser comme principe général que chaque gbaka dispose d'un chauffeur principal (travaillant sur la base du système d'objectif ou chauffeur-proprétaire)

et d'un chauffeur de secours (« l'embauché »), chacun étant accompagné d'un apprenti – soit un total de **quatre membres d'équipage par gbaka**.

L'on peut également poser comme hypothèse très générale qu'une moyenne de 40 travailleurs des services (mécaniciens, techniciens, femmes de ménage, etc.) est nécessaire pour assurer l'entretien des 100 gbaka, soit **0,4 moyen de subsistance par gbaka dans le domaine des services**.

Concernant les woro-woro, on peut considérer qu'un véhicule dispose généralement d'un chauffeur principal (le titulaire), d'un chauffeur en second (l'américain) et d'un chauffeur de secours – soit un total de **trois membres d'équipage par woro-woro**.

Comme pour les gbaka, on peut aussi supposer qu'en moyenne, 20 travailleurs des services sont nécessaires pour assurer l'entretien des 100 woro-woro, soit **0,2 moyen de subsistance par woro-woro dans le domaine des services**.

Figure 59. Hypothèses utilisées pour le calcul des membres d'équipage et personnels des services affectés

HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR LE CALCUL DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE ET PERSONNELS DES SERVICES AFFECTÉS	
Nombre de gbaka	1 380
Équipages de gbaka, par véhicule	
Conducteurs	1
Chauffeurs de secours (« l'embauché »)	1
Apprentis / chauffeurs	2
Moyens de subsistance menacés des équipages de gbaka (total)	5 520
Personnels des services de gbaka, par véhicule	0,4
Moyens de subsistance menacés des personnels des services de gbaka (total)	552
Nombre de woro-woro	
	1 117
Équipages de woro-woro, par véhicule	
Chauffeur officiel (« le titulaire »)	1
Chauffeur en second (« l'américain »)	1
Chauffeur de secours	1
Moyens de subsistance menacés des équipages de woro-woro (total)	3 351
Personnels des services de woro-woro, par véhicule	0,2
Moyens de subsistance menacés des personnels des services de woro-woro (total)	223

Globalement, ces calculs fondés sur des estimations très approximatives permettent de suggérer que plus de 10 000 moyens de subsistance pourraient être menacés dans ces gares situées le long des itinéraires de BRT et de MÉTRO.

Figure 60. Moyens de subsistance menacés (total)

MOYENS DE SUBSISTANCE MENACÉS (TOTAL)	
Personnels des gares	933
Équipages de gbaka	5 520
Personnels des services de gbaka	552
Équipages de woro-woro	3 351
Personnels des services de woro-woro	223
Total	10 579

Bien entendu, ces chiffres ne tiennent pas compte de la possibilité de délocaliser certains de ces emplois dans d'autres endroits, des nouvelles perspectives d'emploi offertes au sein du BRT, du MÉTRO ou au niveau des lignes de rabattement vers et depuis les lignes de BRT et de MÉTRO.

Le nombre d'emplois directement créés sous l'effet du lancement des services de BRT à Abidjan n'a fait l'objet d'aucune estimation. Néanmoins, en s'appuyant sur les chiffres des systèmes de BRT introduits dans d'autres villes, il est possible de procéder à une estimation approximative. À Johannesburg, par exemple, le BRT nommé Rea Vaya aurait généré 830 nouveaux emplois permanents : 256 au sein de la société d'exploitation des bus (chauffeurs, mécaniciens, etc.), 280 dans les gares, 240 dans les domaines de la sécurité et du nettoyage et 40 dans l'administration⁶³. La ligne de BRT Rea Vaya, qui s'étend sur 25,5 km de long, est comparable à la ligne proposée à Abidjan (20 km).

Selon le ministère des Transports, le système de MÉTRO devrait générer 2 000 nouveaux emplois⁶⁴.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

CARACTÉRISTIQUES DE LA MAIN-D'ŒUVRE DES TRANSPORTS INFORMELS À ABIDJAN

Âge et niveau d'éducation

Les travailleurs du transport informel, hommes et femmes, relèvent de toutes les tranches d'âge, la majorité ayant entre 25 et 50 ans. Ce constat peut s'opposer à l'idée selon laquelle les travailleurs des gares gbaka et woro-woro sont principalement des hommes jeunes. La plupart n'ont pas suivi d'études secondaires ou supérieures. L'analphabétisme est un problème majeur, en particulier pour les femmes, dont 28 % n'ont pas été scolarisées.

Expérience

Près d'un quart des travailleurs ont plus de 20 ans d'expérience – tant chez les hommes que les femmes. 60 % n'ont jamais travaillé dans une autre industrie ni exercé d'autre profession. La plupart des travailleurs du transport sont entièrement dépendants de l'industrie du transport pour leurs revenus. En d'autres termes, il s'agit d'une main-d'œuvre relativement stable.

Organisation

La plupart des personnes interrogées (68 %) ont déclaré n'être membre d'aucune forme d'organisation, qu'il s'agisse d'un syndicat, d'une association ou d'un groupe d'entraide, bien qu'il soit possible que la définition du terme « membre » manque de clarté. Parmi celles qui ont déclaré appartenir à une organisation, le plus grand nombre étaient avant tout membres d'un syndicat, puis de diverses associations, coopératives et organisations d'entraide.

Aucune des femmes interrogées (vendeuses, vendeuses de billets, vendeuses d'eau, restauratrices, femmes de ménage et autres) n'appartient à un syndicat ou à une coopérative, mais beaucoup sont membres de « tontines » (groupes d'entraide).

Revenus

Il a été demandé aux personnes qui ont participé à l'enquête par questionnaire d'estimer leurs

revenus journaliers nets habituels. Pour la majorité de ces travailleurs, les gains peuvent évidemment fluctuer et, dans nombre de cas, être difficiles à calculer, de sorte que les résultats ne peuvent être que très approximatifs. Néanmoins, comme on peut s'y attendre, les équipages à bord sont mieux rémunérés que les autres travailleurs du secteur. La plupart des travailleurs des gares et des services gagnent moins de 10 000 francs CFA (15 dollars américains) par jour, tandis que la majorité des membres d'équipage gagnent entre 10 000 et 20 000 francs CFA (15-30 dollars américains). Au bas de l'échelle, on trouve les travailleurs non qualifiés des gares et des services.

Il existe également une différence notable entre les salaires des hommes et des femmes. Les femmes sont généralement employées dans le secteur des services, par exemple, comme vendeuses. 62 % des travailleuses gagnent moins de 10 000 francs CFA par jour, contre 30 % pour les hommes.

PRINCIPAUX PROBLÈMES RENCONTRÉS PAR LES TRAVAILLEURS

Gnambros et violence au travail

Les violences ou les menaces de violence et d'extorsion par les gnambros (membres de gangs) constituent un risque permanent dans les gares woro-woro et gbaka. La police, les syndicats et les autorités semblent impuissants, ou peu désireux d'endiguer ou de résoudre le problème.

Harcèlement policier

La corruption et les extorsions policières sont un problème majeur qui mine tout le système de transport informel, plus particulièrement pour les chauffeurs de gbaka et les vendeurs des gares. Des entretiens approfondis ont révélé que les chauffeurs de gbaka sont systématiquement contraints de verser à la police des pots-de-vin d'un montant de 40 à 60 000 francs CFA (60 à 90 dollars américains) par mois.

Le « système d'objectif » (« recette ») et la concurrence dans les rues

L'économie du transport informel se caractérise par le « système d'objectif » : les propriétaires de véhicules fixent aux chauffeurs de woro-woro et de gbaka un objectif financier journalier. À partir des recettes collectées, les chauffeurs doivent s'acquitter de la somme correspondant à l'objectif fixé, couvrir toutes les autres dépenses, y compris le carburant, les droits payés à la gare, les paiements aux autres travailleurs, les pots-de-vin à la police, et se contenter de ce qu'il reste.

L'objectif journalier s'élève généralement à 13 000-17 000 francs CFA (20-25 dollars américains) pour un chauffeur de woro-woro et à 20 000 francs CFA (30 dollars) pour un chauffeur de gbaka, selon l'ancienneté et l'état du véhicule et la fréquentation de l'itinéraire.

Le système d'objectif incite à de très longues heures de travail (une majorité de travailleurs sont à pied d'œuvre six ou sept jours par semaine, dont 19 % qui travaillent tous les jours) et à la concurrence entre les chauffeurs pour s'assurer des passagers, ce qui entraîne des excès de vitesse, une conduite dangereuse, des accidents et des heurts entre chauffeurs.

Conditions de travail

Les conditions de travail sont généralement très mauvaises, en raison des embouteillages, de la pollution atmosphérique, du mauvais état des routes et du manque d'installations et de commodités (abris contre le soleil et la pluie, absence d'installations sanitaires et d'eau potable, etc.). 77 % des répondants à l'enquête estiment être exposés à des risques de maladie. 39 % ont été victimes d'accidents, le plus souvent dans le cadre d'accrochages ou d'accidents de la circulation.

Organisation syndicale

Il existe un très grand nombre de syndicats et de fédérations en concurrence dans le secteur des transports à Abidjan, tant dans les services « formels » (rail et SOTRA) que dans les services informels des gbaka et woro-woro. Un bon nombre de ceux ayant participé à l'enquête par questionnaire ou aux séances en en groupes de discussion ou aux entretiens approfondis se sont plaints du rôle et du comportement des syndicats.

Selon les témoignages de nombreux conducteurs de gbaka et de woro-woro, la plupart ne sont pas affiliés à des syndicats car ceux-ci n'existent que sur le papier et ne mènent aucune activité en faveur des conducteurs.

Il y a conflit d'intérêts. D'une part, les syndicats sont responsables de la gestion et de l'exploitation des lignes et des gares et imposent la discipline à la main-d'œuvre. Les syndicats dépendent, pour leurs revenus, de la collecte des droits payés par itinéraire (« droits de ligne ») et des droits payés à la gare par déplacement (« droits de chargement »), et non des cotisations syndicales volontaires.

D'autre part, les syndicats sont censés défendre et promouvoir les intérêts de leurs membres par le biais de la concertation et de la négociation collective avec les autorités dans le but d'améliorer les moyens de subsistance et les conditions de travail.

Les propriétaires de véhicules sont également mécontents de leurs syndicats et associations. Au cours des entretiens approfondis, les propriétaires de gbaka ont expliqué qu'ils se sentent impuissants parce qu'ils ne sont pas écoutés et n'ont pas de moyen de se faire entendre : « Au moins, les travailleurs ont les syndicats pour parler en leur nom, même s'ils ne le font pas. Mais pour nous, les propriétaires, il n'y a personne. »

Les travailleuses sont largement sous-représentées dans les syndicats. Cela s'explique par la densité des affiliés chez les équipages de véhicules, au détriment de l'organisation de l'ensemble des personnels des gares et des services où les femmes sont employées, et par les difficultés qu'elles rencontrent pour trouver un emploi dans l'industrie, en particulier comme conductrice.

Renouvellement du parc automobile, pièces détachées et accès aux capitaux

La plupart des véhicules sont vétustes et en mauvais état, les flottes vieillissent et sont moins bien entretenues en raison de l'interdiction d'importer des véhicules d'occasion. Cette situation accélère l'impact des émissions de diesel sur l'environnement et la santé des travailleurs, tout en augmentant le coût de l'entretien et des réparations. Les pièces

détachées d'origine importées sont le plus souvent inabordables pour la plupart des propriétaires de véhicules, ce qui conduit à recourir à des substituts bon marché de qualité inférieure ou à de vieilles pièces récupérées sur des véhicules mis au rebut.

Avec l'augmentation des coûts de carburant et d'entretien, les marges bénéficiaires des gbaka et des woro-woro sont réduites, privant les propriétaires de capitaux et de l'accès à des prêts abordables pour remplacer les véhicules lorsqu'ils arrivent en fin de vie opérationnelle. Plutôt que de compter sur des recettes quotidiennes liées au système d'objectif, certains propriétaires cèdent maintenant leurs véhicules aux chauffeurs qui doivent alors payer le véhicule à tempérament. De fait, les propriétaires se muent en prêteurs.

Absence de protection sociale

Dans tous les groupes de discussion organisés au sein des gares routières, les chauffeurs de gbaka et de woro-woro se sont plaints du manque de protection sociale. « Notre sécurité sociale est bafouée et il n'existe pas de couverture sociale pour nous, car nous n'avons pas de salaire » (chauffeur de woro-woro à Koumassi).

« Les chauffeurs travaillent plusieurs années et se retrouvent très misérables à la retraite, car leurs revenus sont très faibles. Ainsi, on souhaiterait la prise en charge des chauffeurs à travers leur déclaration à la CNPS » (chauffeur de gbaka à Adjamé).

Difficultés avec les passagers et les clients

Les chauffeurs de woro-woro et de gbaka sont confrontés à des difficultés dues à l'agressivité et au manque de respect des passagers. Les disputes sur les tarifs sont fréquentes et peuvent parfois tourner à la violence. Les personnels des services, comme les mécaniciens, ont également des problèmes avec les clients, qui se contentent de ne payer qu'une part du prix réel.

Travailleuses

Les groupes de discussion des travailleuses ont mis en évidence des problèmes de harcèlement policier, notamment de la part des agents de la police municipale dans les gares routières, le manque d'accès aux capitaux d'investissement, l'absence d'espace et l'expulsion des gares, ainsi

que le défaut d'installations et de sites propres.

Chauffeurs à la demande / VTC (Voiture de Transport avec Chauffeur)

Les principaux problèmes rencontrés par les chauffeurs de VTC, selon les chauffeurs de Yango lors des séances en groupes de discussion, sont l'annulation des commandes par les clients et les difficultés à utiliser le GPS pour localiser ces derniers.

ATTITUDES ENVERS LE BRT

Plus de la moitié des personnes interrogées sur l'itinéraire proposé pour le BRT n'en avaient jamais entendu parler.

La plupart pensent que le BRT aura une incidence sur leur travail, et le plus grand nombre (92 %) s'attend à ce que celle-ci soit négative. Néanmoins, pour 8 %, les plus optimistes, le BRT aura un effet positif et améliorera le système de transport d'Abidjan. Les personnes interrogées qui sont pessimistes quant à l'impact du BRT sont surtout préoccupées par ses conséquences sur leurs moyens de subsistance : une réduction du nombre de passagers et de clients, la fermeture des gares de transport informel, les coûts de transfert, etc.

La plupart des participants aux groupes de discussion dans les gares routières n'avaient jamais entendu parler du BRT, et c'était la première fois qu'ils prenaient connaissance du projet à Abidjan. La majorité des participants sont opposés au projet.

Cependant, les avis divergent. Certains sont opposés au BRT et soupçonnent le gouvernement de se servir délibérément du BRT pour supprimer les services gbaka et woro-woro. D'autres sont favorables au BRT mais s'inquiètent pour leurs moyens de subsistance. Les vendeuses sont particulièrement inquiètes de devoir quitter leur lieu de travail et de leur transfert. D'autres pensent que le BRT est un bon projet et sont prêts à participer à ce nouveau système de transport.

Propositions des travailleurs

De nombreuses réponses à l'enquête par questionnaire appellent le gouvernement à créer des emplois pour compenser les pertes éventuelles dans l'économie du transport informel, en particulier chez les jeunes.

D'autres appellent les autorités à intégrer les services de transport informel dans les nouveaux systèmes et lignes de rabattement, « Pensez à nous. Négociez au lieu d'imposer ! », et à impliquer les syndicats.

Plus spécifiquement, plus de vingt propositions ont été formulées afin que le BRT et le métro recrutent les chauffeurs et les mécaniciens sur la base de l'expérience, et non nécessairement sur la base de qualifications officielles, et qu'ils assurent des formations.

De nombreuses personnes interrogées ont demandé que les gares et stations de BRT et de métro intègrent les gares modernes de gbaka et de woro-woro et d'autres, notamment des femmes, ont appelé à la création de zones commerciales et d'installations dans toutes les gares ou à proximité.

Parmi les autres propositions de mesures exigées des autorités, citons l'accès à des prêts abordables pour le renouvellement du parc automobile et l'aide à la délocalisation des entreprises des sites réservés au développement du BRT et du métro ou l'octroi d'une indemnisation.

RÉPERCUSSIONS POTENTIELLES SUR LES MOYENS DE SUBSISTANCE

Il n'est pas possible d'estimer précisément les pertes d'emplois potentielles. Néanmoins, grâce aux observations de terrain et à l'analyse des données sur les lignes gbaka et woro-woro fournies par l'AMUGA, des remarques générales peuvent être formulées qui donnent une idée de l'ampleur des risques pour l'emploi informel.

Selon les observations détaillées sur le terrain et les entretiens menés avec des travailleurs de 11 gares concernées, plus de 10 000 emplois seraient menacés :

933 personnes des gares, plus 9 646 membres d'équipage et personnels des services qui gagnent actuellement leur vie grâce à 1 380 gbaka et 1 117 woro-woro.

Ces chiffres ne tiennent pas compte de la possibilité de délocaliser certains de ces emplois dans d'autres endroits, des nouvelles perspectives d'emploi offertes au sein du BRT, du MÉTRO ou au niveau des lignes de rabattement vers et depuis les lignes de BRT et de MÉTRO,

ou encore d'autres mesures d'atténuation que le gouvernement peut adopter pour préserver les possibilités d'emploi en faveur des personnes à risque.

PERSPECTIVES DE RÉFORME INCLUSIVE ET DE FORMALISATION

Les autorités des transports et les experts du secteur à Abidjan sont parfaitement conscients de l'impact potentiel du BRT sur l'industrie du gbaka et du woro-woro, de l'importance d'une approche intégrée et de la nécessité de négocier et de consulter.

« L'expérience internationale a en effet montré que la mise en service d'un BRT et la restructuration d'un réseau de bus pouvait être largement mises en difficulté en raison d'opposition émergeant chez les opérateurs de transport artisanaux. Afin d'éviter cette situation de blocage, il est essentiel de reconnaître l'expérience de terrain de ces acteurs et proposer un espace de dialogue avec les parties prenantes afin de les impliquer dans un diagnostic partagé concernant les difficultés de circulation et d'opération actuelles, la conception de solutions simples et opérantes pour l'exploitation d'axes de rabattement, mais aussi des pôles d'échanges et terminus, la construction d'un compte d'exploitation prévisionnel et l'analyse financière associée... »

SETEC/TRANSITEC, 2021. Étude de la restructuration globale du réseau de transport en commun d'Abidjan, p.26.

Cette prise de conscience a donné lieu à des discussions positives et constructives avec l'AMUGA et avec d'autres acteurs essentiels lors de réunions et d'entretiens.

RECOMMANDATION N° 204 DE L'OIT : La transition de l'économie informelle vers l'économie formelle

En 2015, l'Organisation internationale du Travail (OIT) a adopté une série de recommandations à l'endroit des gouvernements dans la perspective d'une transition de l'économie informelle vers la formalisation. La recommandation est particulièrement pertinente pour le secteur des transports informels et constitue un bon point de départ pour une réforme et une formalisation incluant les travailleurs et les propriétaires du

secteur des transports en commun. Bien que les recommandations de l'OIT n'aient aucune force juridique contraignante, ce cadre fournit d'importantes orientations politiques aux fins de la négociation.

RECOMMANDATIONS

À l'endroit des syndicats

01. Construire un mouvement plus fort et plus unifié, au niveau national, dans les villes et dans les communes, apte à négocier de manière crédible et efficace avec les autorités.
02. Renforcer leur responsabilité démocratique envers leurs membres et agir dans leur intérêt.
03. Explorer les options organisationnelles et financières en présence pour ce qui est de séparer les rôles de gestion des itinéraires et des gares gbaka et woro-woro du rôle d'organisation et de représentation dans le cadre de la défense des moyens de subsistance et des intérêts des travailleurs.
04. Se réunir régulièrement avec les travailleurs des lignes et des gares concernées par la mise en service des systèmes de BRT et de métro afin d'échanger des informations, discuter des problèmes et convenir de politiques communes en vue de discussions et de négociations avec l'AMUGA et d'autres acteurs clés, sur la base d'un engagement démocratique et d'une consultation avec les travailleurs concernés.
05. S'assurer que tous les travailleurs dépendant d'un emploi dans le transport de passagers soient démocratiquement représentés et participent à la consultation, à la discussion et à la négociation, notamment les équipages des véhicules (chauffeurs et partenaires), les personnels des gares et des services.
06. Encourager les femmes à se joindre à un syndicat et à y participer activement, impliquer les travailleuses au niveau de la direction du syndicat et créer et renforcer des comités de femmes dans les syndicats.
07. Reconnaître la nécessité d'une organisation représentative forte et démocratique et encourager les propriétaires de véhicules à disposer d'une structure de ce type, que ce soit au sein du mouvement syndical ou en tant qu'associations constituées de manière indépendante, tout en veillant à ce que les intérêts concurrents des travailleurs et

des propriétaires ne créent pas de conflits d'intérêts au sein des syndicats.

À l'endroit des autorités de transport d'Abidjan

01. « [Les gouvernements devraient] prendre d'urgence des mesures appropriées permettant la transition des travailleurs et des unités économiques de l'économie informelle vers l'économie formelle, tout en garantissant la préservation et l'amélioration de leurs moyens de subsistance... tout en respectant les droits fondamentaux des travailleurs et en offrant des possibilités de sécurité du revenu, de subsistance et d'entrepreneuriat durant la transition. »
02. Instituer un forum dûment constitué pour des consultations, discussions et négociations régulières entre les syndicats, les propriétaires de véhicules, les opérateurs de services et les autorités de transport concernant l'intégration et la réforme des services de transport informel afin de limiter les pertes d'emploi, d'améliorer les conditions de travail et de respecter les moyens de subsistance et les droits des travailleurs.
03. Veiller à ce que le programme de réforme et d'intégration comprenne des actions spécifiques visant à résoudre les principaux problèmes auxquels la main-d'œuvre est actuellement confrontée, notamment :
 - Extorsion, corruption et violence par les gnambrs et la police.
 - Discrimination et harcèlement à l'égard des femmes.
 - Alternatives au « système d'objectif » (« recette ») concernant les frais journaliers versés aux propriétaires des véhicules.
 - Accès à la protection sociale.
 - Accès à des financements abordables ou à des subventions pour la recapitalisation ou le remplacement des véhicules.
 - Accès à des installations sanitaires et de préparation des repas décentes et à des abris pour les travailleurs des gares et terminaux woro-woro, gbaka et BRT.
04. Veiller à ce que les chauffeurs et le personnel de soutien employés par les sociétés d'exploitation du BRT et du métro soient libres d'adhérer aux syndicats de leur choix, à ce que les femmes et les hommes travaillant actuellement dans le transport informel, indépendamment de leurs qualifications formelles, aient la priorité en matière de formation et de recrutement, et à ce qu'une part de tous les emplois soit réservée aux femmes.

NOTES DE FIN

01. Voir, par exemple, les études de cas dans quatre villes africaines en 2019, Nairobi Bus Rapid Transit : Labour Impact Assessment (<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2021/08/Nairobi-Bus-Rapid-Transit-Report.pdf>).
02. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>
03. www.itdp.org/the-brt-standard/
04. Abidjan.net, novembre 2021. Mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : la modernisation du transport public en marche. Disponible à l'adresse : <https://news.abidjan.net/articles/700708/mobilite-urbaine-dans-le-grand-abidjan-la-modernisation-du-transport-public-en-marche>
05. Agence japonaise de coopération internationale (JICA), mars 2015, Volume III – Schéma directeur des transports urbains du Grand Abidjan, disponible à l'adresse : https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12230611_01.pdf
06. Coulibaly, Loucoumane, novembre 2021, Reuters, Ivory Coast Abidjan commuters turn to boats to escape traffic jams. Disponible à l'adresse : <https://www.reuters.com/world/africa/ivory-coast-abidjan-commuters-turn-boats-escape-traffic-jams-2021-11-18/>
07. Banque mondiale, janvier 2008, Africa Infrastructure Country Diagnostic – Stuck in traffic : urban transport in Africa. Disponible à l'adresse : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/671081468008449140/pdf/0Urban1Trans1FINAL1with0cover.pdf>
08. Groupe de la Banque africaine de développement, décembre 2016, Côte d'Ivoire - Projet de transport urbain d'Abidjan - Rapport d'évaluation. Disponible à l'adresse : <https://www.afdb.org/en/documents/document/cote-divoire-abidjan-urban-transport-project-appraisal-report-108391>
09. BioEnergy International, décembre 2019, Scania to deliver 450 CNG-powered buses to SOTRA in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://bioenergyinternational.com/storage-logistics/scania-to-deliver-450-cng-buses-to-sotra-in-abidjan>
10. Banque mondiale, juin 2019, Communiqué de presse - Côte d'Ivoire : World Bank Approves \$300 Million to Boost Urban Mass Transit in Abidjan, disponible à l'adresse : <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/27/cote-divoire-world-bank-approves-300-million-to-boost-urban-mass-transit-in-abidjan>
11. Journal du Cameroun, août 2021, Côte d'Ivoire : Un bus électrique va relier Yopougon à Bingerville.
12. Banque mondiale, juin 2019, Project Appraisal Document on a Proposed Scale-Up Facility Credit : Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan. <https://documents.worldbank.org/curated/en/532181561946508500/pdf/Cote-dIvoire-Abidjan-Urban-Mobility-Project.pdf> Disponible à l'adresse : Consulté le : 21/12/2021
13. BioEnergy International, décembre 2019, Scania to deliver 450 CNG-powered buses to SOTRA in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://bioenergyinternational.com/storage-logistics/scania-to-deliver-450-cng-buses-to-sotra-in-abidjan>

14. Spark Consultancy, décembre 2021, Marcopolo closes the year's largest export of 472 buses to Africa. Disponible à l'adresse : <https://spark-consultancy.co/2021/12/10/marcopolo-closes-the-years-largest-export-of-472-buses-to-africa/> Consulté le : 11/01/2022
15. Trapeze, mars 2022, Abidjan Selects Bus Intelligent Transport System in French-speaking African first. Disponible à l'adresse : <https://www.trapezegroup.com.au/news/sotra-scania-abidjan-bus-intelligent-transport-systems/>
16. Abidjan.net, novembre 2021, Côte d'Ivoire : début des travaux du couloir de bus reliant Yopougon-Bingerville "fin 2022". Disponible à l'adresse : <https://lebamakoi.com/cote-divoire-debut-des-travaux-du-couloir-de-bus-reliant-yopougon-bingerville-fin-2022/> Consulté le : 03/01/2022
17. Banque mondiale, juin 2019, Communiqué de presse - Côte d'Ivoire : World Bank Approves \$300 Million to Boost Urban Mass Transit in Abidjan, disponible à l'adresse : <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/27/cote-divoire-world-bank-approves-300-million-to-boost-urban-mass-transit-in-abidjan>
18. Banque mondiale, juin 2019, Abidjan Urban Mobility Project – Project Appraisal Document. Disponible à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/532181561946508500/pdf/Cote-dIvoire-Abidjan-Urban-Mobility-Project.pdf>
19. Banque mondiale, juin 2019, Abidjan Urban Mobility Project – Project Appraisal Document. Disponible à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/532181561946508500/pdf/Cote-dIvoire-Abidjan-Urban-Mobility-Project.pdf>
20. Agence Cofin, août 2021, En Côte d'Ivoire, la construction du métro d'Abidjan entre dans sa phase active. Disponible à l'adresse : <https://www.agencecofin.com/transports/1908-90723-en-cote-divoire-la-construction-du-metro-d-abidjan-entre-sa-phase-active> Consulté le : 13/12/2021
21. STAR, décembre 2019, Communiqué de presse : Ligne 1 du métro d'Abidjan. Disponible à l'adresse : https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2019/12/23/191220_Star_Metro%20Abidjandocx%20EN.pdf Consulté le : 03/01/2022
22. Keolis, décembre 2019, Ligne 1 du métro d'Abidjan : l'offre technique et financière soumise par la société des transports abidjanais sur rail (star) est approuvée. Disponible à l'adresse : <https://www.keolis.com/en/newsroom-en/press-releases/the-technical-offer-submitted-by-the-abidjan-rail-transport-company-star-has-been/> Consulté le : 03/01/2022
23. Ministère des Transports, novembre 2021, Le métro d'Abidjan. Disponible à l'adresse : <http://www.lemetrodabidjan.ci/>
24. Construction Review Online, août 2021, France to fast track construction of Métro d'Abidjan, in Côte d'Ivoire. Disponible à l'adresse : <https://constructionreviewonline.com/news/france-to-fast-track-construction-of-metro-dabidjan-in-cote-divoire/> Consulté le : 21/12/2021
25. Le Métro d'Abidjan, janvier 2022, Métro d'Abidjan : démarrage de l'opération de mise à disposition des emprises à la Société des Transports Abidjanais sur Rail (STAR). Disponible à l'adresse : https://www.lemetrodabidjan.ci/actualite/detail_actualite/mtro-d-abidjan-dmarrage-de-l-opration-de-mise-disposition-des-emprises-la-socit-de-transports-abidjanais-sur-rails-star691?actualite/detail_actualite/mtro-d-abidjan-dmarrage-de-l-opration-de-mise-disposition-des-emprises-la-socit-de-transports-abidjanais-sur-rails-star691 Consulté le : 01/02/2022
26. International Railway Journal, janvier 2023, Construction starts on Line 1 of Abidjan Metro. Disponible à l'adresse : <https://www.railjournal.com/passenger/metros/construction-starts-on-line-1-of-abidjan-metro/>

27. Société des Transports Abidjanais (SOTRA), juillet 2014, Historique. Disponible à l'adresse : <http://www.sotra.ci/www/s/historique/>
28. Banque mondiale, janvier 2008, Africa Infrastructure Country Diagnostic – Stuck in traffic : urban transport in Africa. Disponible à l'adresse : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/671081468008449140/pdf/0Urban1Trans1FINAL1with0cover.pdf>
29. Abidjan.net, novembre 2021. Mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : la modernisation du transport public en marche. Disponible à l'adresse : <https://news.abidjan.net/articles/700708/mobilite-urbaine-dans-le-grand-abidjan-la-modernisation-du-transport-public-en-marche>
30. Banque mondiale, avril 2019, Abidjan : Combined Project Information Documents / Integrated Safeguards Datasheet. Disponible à l'adresse : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/839521557475874408/pdf/Project-Information-Document-Integrated-Safeguards-Data-Sheet-Abidjan-Urban-Mobility-Project-P167401.pdf>. Consulté le : 04/01/2022
31. Koaci.com, janvier 2022, Côte d'Ivoire : Avis de recrutement de Machinistes à la SOTRA. Disponible à l'adresse : https://www.koaci.com/article/2022/01/31/cote-divoire/economie/cote-divoire-avis-de-recrutement-de-machinistes-a-lasotra_157264.html. Consulté le : 01/02/2022; Fratmat.info, janvier 2022, Emploi jeunes : La Sotra recrute des conducteurs d'Autobus. Disponible à l'adresse : <https://www.fratmat.info/article/218202/conomie/emploi-jeunes-la-sotra-recrute-des-conducteurs-dautobus>. Consulté le : 01/02/2022
32. Union internationale des transports publics (UITP), 2008, Overview of public transport in Sub-Saharan Africa.
33. STL Abidjan, 2022, STL Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://www.facebook.com/STL.ABIDJAN/>. Consulté le : 25/01/2022
34. Côte d'Ivoire Découverte, août 2018, La guerre des bateaux bus sur la lagune Ébrié, Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=d0G3-NJyMKM> Consulté le : 25/01/2022
35. Côte d'Ivoire Découverte, août 2018, La guerre des bateaux bus sur la lagune Ébrié, Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=d0G3-NJyMKM> Consulté le : 25/01/2022
36. Abidjan.net, décembre 2021, De l'économie informelle vers l'économie formelle : La phase pilote d'un plan stratégique de transition lancée. Disponible à l'adresse : <https://news.abidjan.net/articles/702434/de-leconomie-informellevers-leconomie-formelle-la-phase-pilote-dun-plan-strategique-de-transition-lancee> Consulté le : 01/02/2022
37. Banque mondiale, janvier 2008, Africa Infrastructure Country Diagnostic – Stuck in traffic : urban transport in Africa. Disponible à l'adresse : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/671081468008449140/pdf/0Urban1Trans1FINAL1with0cover.pdf>
38. Union internationale des transports publics (UITP), 2008, Overview of public transport in Sub-Saharan Africa.
39. Doherty, J, Mobilities, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.
40. Banque mondiale, septembre 2000, Transport en Afrique, Note technique - Urban Transport Microenterprises in Abidjan. Disponible à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/719781468746716046/pdf/multi0page.pdf>

41. Abidjan.net, novembre 2021. Mobilité urbaine dans le Grand Abidjan : la modernisation du transport public en marche. Disponible à l'adresse : <https://news.abidjan.net/articles/700708/mobilite-urbaine-dans-le-grand-abidjan-la-modernisation-du-transport-public-en-marche>
42. Banque mondiale, janvier 2008, Africa Infrastructure Country Diagnostic – Stuck in traffic : urban transport in Africa. Disponible à l'adresse : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/671081468008449140/pdf/0Urban1Trans1FINAL1with0cover.pdf>
43. Transitec, septembre 2021 Étude de la Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun d'Abidjan : Rapport de Cadrage et D'orientation de la « Partie 1 : Étude De Faisabilité
44. Union internationale des transports publics (UITP), 2008, Overview of public transport in Sub-Saharan Africa.
45. Banque mondiale, septembre 2000, Transport en Afrique, Note technique - Urban Transport Microentreprises in Abidjan. Disponible à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/719781468746716046/pdf/multi0page.pdf>
46. Doherty, J, Mobilities, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.
47. Union internationale des transports publics (UITP), 2008, Overview of public transport in Sub-Saharan Africa.
48. Centre for Development Research (ZEF) Université de Bonn, février 2019, Ferry transportation in Abidjan : Establishment, operation and sustainability of a paratransit system. Disponible à l'adresse : https://www.zef.de/uploads/tx_zefnews/ZEF_WP_179.pdf
49. Doherty, J, Mobilities, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.
50. Union internationale des transports publics (UITP), 2008, Overview of public transport in Sub-Saharan Africa.
51. Abidjan.net, novembre 2021, Le SYNAVTTCCI appelle les chauffeurs de VTC à continuer de desservir la population en toute sérénité. Disponible à l'adresse : <https://news.abidjan.net/articles/699871/le-synavttcci-appelle-les-chauffeursde-vtc-a-continuer-de-desservir-la-population-en-toute-serenite> ; Koaci, octobre 2020, Côte d'Ivoire : Transport urbain, des acteurs dénoncent : « Yango, Uber et les autres font perdre à l'État, près de 10 milliards FCFA par an ». Disponible à l'adresse : https://www.koaci.com/index.php/article/2021/10/30/cote-divoire/societe/cote-divoire-transport-urbain-des-acteurs-denoncent-Yango-uber-et-les-autresfont-perdre-a-letat-pres-de-10-milliards-fCFA franc-par-an_155034.html
52. Yango, mai 2020, Yango Côte D'Ivoire Facebook. Disponible à l'adresse : <https://www.facebook.com/cotedivoire.Yango/>
53. Koaci, décembre 2019, Côte d'Ivoire : Uber pose ses valises à Abidjan, tout chauffeur devra être déclaré transporteur. Disponible à l'adresse : https://www.koaci.com/article/2019/12/04/cote-divoire/economie/cote-divoire-uber-pose-ses-valises-a-abidjan-tout-chauffeur-devra-etre-declare-transporteur_137330.html
54. Koffi, Christophe, Phys Org, septembre 2018, Ivory Coast looks to solar vehicles to replace bush taxis. Disponible à l'adresse : <https://phys.org/news/2018-09-ivory-coast-solar-vehicles-bush.html>
55. Doherty, J, Mobilities, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.

56. Doherty, J, *Mobilities*, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.
57. Doherty, J, *Mobilities*, juillet 2021, Mobilizing social reproduction : gendered mobility and everyday infrastructure in Abidjan. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1944288>.
58. Banque mondiale, 2000 Document de travail SSATP No.45. Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne – Série 1 : Le cas des gbaka à Abidjan.
59. Certains rapports de presse font état de plaintes des passagers concernant les tarifs élevés au départ de Bingerville (voir par exemple <https://www.7info.ci/yopougouon-bingerville-les-gbakas-augmentent-les-couts-de-transport/>)
60. Rapport de la CNDHCI sur les phénomènes des « gnambros » et des mineurs en conflit avec la loi, août-septembre 2017. <https://docplayer.fr/88113159-Rapport-sur-les-phenomenes-des-gnambro-et-des-mineurs-en-conflit-avec-la-loi.html>
61. Observer/France 24, Déc. 2014. Les gnambros, ces gros bras qui rackettent les transports urbains d'Abidjan. <https://observers.france24.com/fr/20141128-Gnambros-racket-transports-communs-abidjan-cote-ivoire>
62. McCaul, C. and Ntuli, S. (2011) , Negotiating the deal to enable the first Rea Vaya bus operating company. Case Studies in Sustainable Urban Transport #7, GIZ.
63. Ministère des Transports, novembre 2021, Le métro d'Abidjan. Disponible à l'adresse : <http://www.lemetrodabidjan.ci/>
64. Voir la recommandation n° 204 concernant la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_377774.pdf

