# L'entreprise de transport "taxi-brousse" dans une préfecture de l'ouest ivoirien (Guiglo)

Dominique Bouf, Claude Hebert

▶ **To cite this version:**

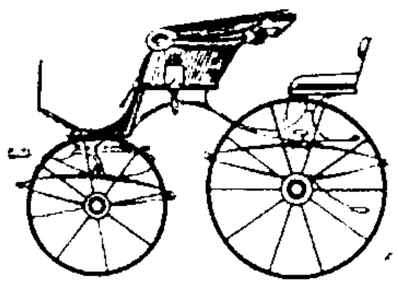
Dominique Bouf, Claude Hebert. L'entreprise de transport "taxi-brousse" dans une préfecture de l'ouest ivoirien (Guiglo). 1986. halshs-00603781

**HAL Id: halshs-00603781**
**https://shs.hal.science/halshs-00603781**

Submitted on 27 Jun 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Etudes et Recherches

# L'ENTREPRISE DE TRANSPORT "TAXI-BROUSSE" DANS UNE PREFECTURE DE L'OUEST IVOIRIEN (GUIGLO)

**Laboratoire d'Economie des Transports**
laboratoire associé au c.n.r.s. n° 314

Laboratoire d'Economie des Transports
Laboratoire associé au C.N.R.S.
Université LYON II
16, quai Claude Bernard
69007 - LYON

Dominique BOUF
Claude HEBERT

# L'ENTREPRISE DE TRANSPORT "TAXI-BROUSSE" DANS UNE PREFECTURE DE L'OUEST IVOIRIEN (GUIGLO)

Juin 1986

Cette étude a été cofinancée par :

- le LET et l'INRETS (Ministère des Transports)

TABLE DES MATIERES


INTRODUCTION p. 1

Chapitre 1. Description du système de transport à Guiglo p. 7

1. Le lieu de l'étude p. 7

2. La gare routière p. 9

Chapitre 2. La desserte réalisée et les flux de voyageurs p. 13

1. Les destinations p. 13

2. Description des flux de voyageurs et de service réalisé p. 16

3. Les flux selon les destinations p. 23

Chapitre 3. Les usagers des taxis-brousse et mini-bus p. 29

Chapitre 4. L'Entreprise de transport p. 33

1. La création d'entreprise de transport p. 33

2. Le fonctionnement de I'entreprise de transport p. 36

Conclusion p. 41

Annexe 1. p. 45

Annexe 2. Entretiens p. 53

# INTRODUCTION

Les "taxis-brousse" et "mille-kilos" sont-ils condamnés à disparaître? Ces Peugeot familiales, ces minibus Renault ou Toyota, éléments pittoresques du paysage africain, devront- ils laisser la place aux grands cars modernes? En Côte d'Ivoire, la question est posée depuis les années 80. Alors qu'ils assuraient jusqu'à cette date l'essentiel du transport collectif inter-urbain, ces véhicules de faible capacité sont supplantés progressivement par des cars, modernes et confortables, sur les grandes lignes, grâce à la mise en place de tarifs plus compétitifs, et d'horaires fixes. Pourquoi s'interroger sur une transformation qui semble profiter aux consommateurs, leur permettant d'accéder à un mode de transport plus sûr, plus confortable, et moins cher ?

La question ne se poserait pas si, à travers cette évolution, la structure des petites entreprises de transport n'était pas bouleversée par la concurrence sur les prix, et si, en amont, toutes les activités connexes au système de transport des taxis-brousse ne connaissaient pas des difficultés suite à la désertion des passagers. Il nous a donc semblé utile de repérer le système de transport taxi-brousse et mini-bus, dont nous avons mesuré l'efficacité à plusieurs reprises, pour savoir si des améliorations ne permettraient pas de revigorer le tissu des entreprises existantes et de mieux intégrer les cars modernes pour un meilleur fonctionnement du transport inter-urbain.

En l'absence d'une littérature importante sur ce thème, nous nous sommes proposé de mener une investigation dans trois directions:

1. Repérage du fonctionnement du système et du service assuré.
2. Connaissance de la nature de la demande de transport collectif inter-urbain
3. Analyse des entreprises de transport.

Cette investiguation a été menée à Guiglo, une petite ville de Côte d'Ivoire, où l'un de nous était coopérant (D.BOUF). Trois procédures d'observation ont été mises en place, correspondant à chacun des objectifs de l' étude.

## 1-ETUDE DU SERVICE ASSURE

L'observation du service réalisé a consisté à poster un enquêteur à la gare routière, avec pour mission de relever, pour chaque mouvement de véhicule (arrivée ou départ), les informations suivantes :

- heure
- capacité du véhicule
- nombre de voyageurs
- destination
- numéro d'immatriculation
- bagages, pour les dernières périodes de l'enquête

Ce travail a été effectué pendant 6 semaines réparties entre le 25 mars et le 14 juillet 1985. Trente quatre journées d'enquêtes ont été exploitables. Cette période se situe en saison des pluies, circonstance qui rend les pistes "difficiles". C'est également la période des travaux agricoles pendant laquelle la mobilité des personnes impliquées dans l'agriculture est réduite. Inversement, les dernières semaines sont caractérisées par le relâchement progressif de l'activité scolaire avant les vacances d'été, qui a pour effet d'augmenter la mobilité des "scolaires". En effet les élèves font souvent leurs études loin de leur famille, le gouvernement ayant pour politique de favoriser l'émergence d'une conscience nationale grâce à des classe mixte ethniquement. Pour les vacances, les élèves rejoignent souvent un membre de leur famille ; autour des dates de départ, il est intéressant d'observer les réactions du système de transport face à des pointes.

L'enquêteur, un élève du niveau B.E.P.C., d'environ 20 ans, devait se placer près du bureau du syndicat, dont nous avions obtenu la collaboration. L'aide du responsable de la gare a été déterminante, l'enquêteur a également utilisé le concours des "apprentis" qui venaient lui signaler les mouvements de véhicules.

Les quelques contrôles que nous avons effectués nous ont permis de valider cette procédure, en formulant les réserves suivantes :

- les numéros d'immatriculation des véhicules ne semblent pas d'une grande fiabilité;

- les arrivées sont mal saisies, car tous les véhicules ne transitent pas obligatoirement à la gare routière.

## 2- ETUDE DE LA DEMANDE

L'importance des flux de voyageurs observés incline le chercheur à s'interroger sur les voyageurs eux-mêmes. .La méthodologie employée est celle utilisée habituellement dans les enquêtes en matière de demande de transports. Un enquêteur engage la conversation avec un candidat passager, en attente, en essayant d'obtenir de réponses à quelques questions (âge, profession, lieu de résidence, motif et destination finale du déplacement). La conversation est enregistrée et l'enquêté en est prévenu. Les entretiens exploitables, à la suite d'un panne de magnétophone, ne concerne que la ligne de Man et pour une seule journée·

Nous avons obtenu 27 entretiens, qui ne sont tous pas utilisables. Nous ne présenterons pas un dépouillement systématique de ces entretiens, mais nous contenterons d'indiquer quelques éléments caractérisant la demande observée par référence à une demande, de type "européen". Quoique donnant un éclairage partiel, ces éléments seront à prendre en considération lors de l'évaluation du système "taxi-brousse et mini-bus".

## 3-ETUDE DE L'ENTREPRISE DE TRANPORT DE PERSONNES

Cette investigation a été réalisée à Guiglo en juin 1985 auprès des vingt transporteurs qui sont immatriculés dans cette préfecture. Nous avons recoupé nos informations au chef lieu de région, Man, en ce qui concerne le point de vue des garagistes (garage Lucquet, concessionnaire Renault) ou des organisme de crédit (S.A.F.C.A.,Société Africaine de Crédit Automobile). Nous avons confronté nos points de vue avec J. LAMBERT et P. CALVIE de l'INRETS en mission a ABIDJAN ainsi qu'avec Zorro BI NAGONE, ingénieur des Travaux Publics, fonctionnaire au Ministère des Transports et ancien étudiant du Laboratoire d'Economie des Transports qui nous a particulièrement aidé.

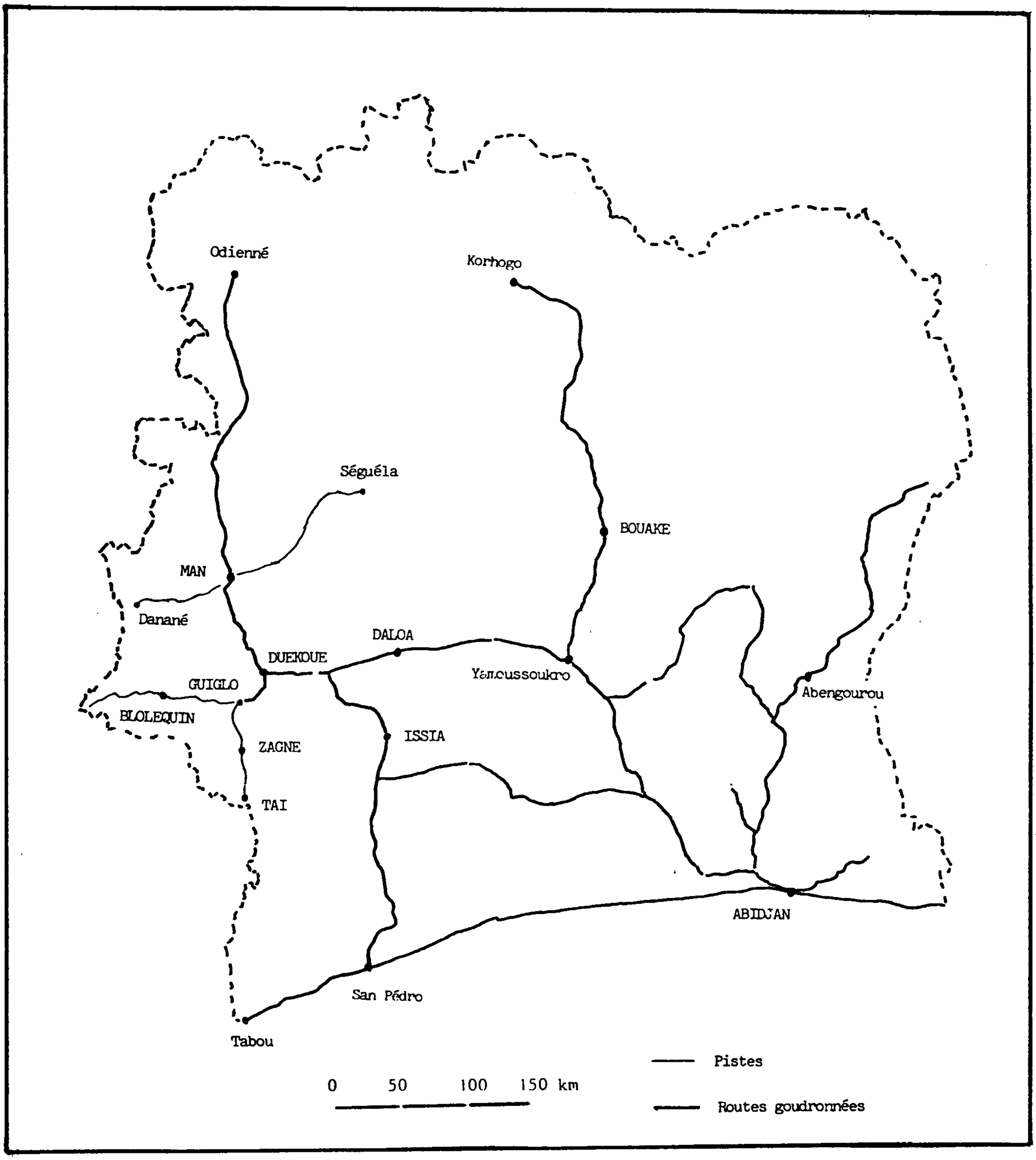
Les propriétaires ne disposent  d'aucun élément de comptabilité, même très simplifiée. C'est ainsi qu'il n'existe pas de cahiers sur lesquels seraient indiquées les recettes et les dépenses. La réflexion d'un propriétaire éclaire cette absence : "Si tu connais les papiers tu peux pas faire du

transport" qui démontre le caractère très aléatoire des recettes d'exploitation, et donc l'inutilité d'un enregistrement quotidien.

Compte tenu de cette remarque, nous avons procédé par interview de quelques propriétaires à partir d'un guide d'entretien, centré sur les problèmes de financement et de fonctionnement de l'exploitation. Nos entretiens se sont terminés par une discussion collective avec une dizaine de propriétaires de Guiglo.

Après un premier chapître consacré à la description du cadre de l'étude, nous présenterons successivement les résultats de chaque phase de l'enquête .

CARTE DE COTE D'IVOIRE




Les villes écrites en majuscules sont celles pour lesquelles il existe des relations qotidiennes avec Guiglo

# CHAPITRE 1 - Description du système de transport à Guiglo.

## 1-LE LIEU DE L'ETUDE

La Côte d'Ivoire est un pays tropical situé dans le golfe de Guinée, qui a la forme d'un quadrilatère de 322 OOO Km2. Le relief du pays est peu contrasté, seule une petite zone montagneuse culminant à 1752 m au Mont Nimba occupe l'extrême ouest, autour de Man. Les seuls obstacles aux communications terrestres sont les trois fleuves qui partagent le pays en quatre bandes orientées Nord-Sud. La végétation varie avec la pluviomètrie, la forêt tropicale du Sud fait place progressivement à la savane arborée du Nord.

Depuis l'indépendance, en 1960, le "miracle ivoirien" s'est appuyé sur le secteur primaire : café, cacao, exportation de bois, sans négliger pour autant les cultures vivrières, réalisant ainsi une croissance rapide qui a conduit le pays à un PNB de 950 $ par habitant en 1982 (un des plus élevés de l'Afrique sud-saharienne). Cette forte croissance, ralentie depuis le début des années 80, a accentué encore plus les contrastes:

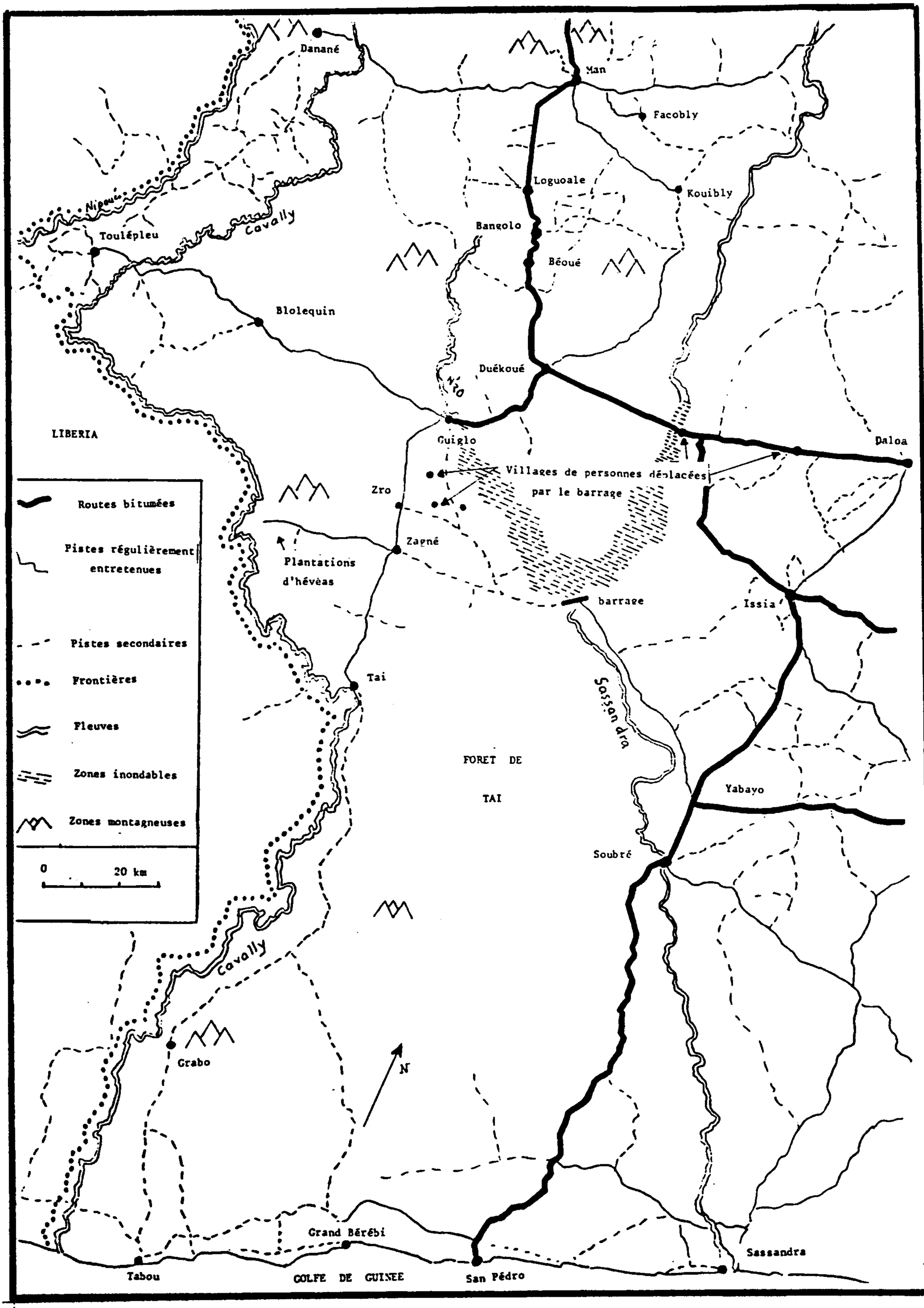
- contrastes entre les tours vertigineuses de verre et d'acier du Plateau d'Abidjan et les cases traditionnelles des villages de l'intérieur;

- contrastes entre la terre fertile et accueillante du Sud et la savane du Nord où la sécheresse sub-saharienne semble gagner du terrain;

- contrastes entre les zones à forte densité de population, au sud, le triangle Abidjan-Daloa-Abengourou grâce à la mise en valeur des terres ou au nord dans la région surpeuplée de KORHOGO et les régions très peu peuplée qui les jouxtent, et les zones à faible population, le sud-ouest, théâtre d'activité d'une sorte de front pionnier et le nord-est avec la grande réserve de Komoé;

- contrastes humains avec la mosaïque des ethnies qui composent la Côte d'Ivoire et l'apport de nombreux étrangers venant d'Afrique de l'Ouest, d'Europe, et du Moyen-Orient, en particuliers une forte colonie syro-libanaise.

# LE SUD-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE



Guiglo est situé dans le Sud-Ouest ivoirien, dans une région longtemps à l'écart des grands mouvements qui ont façonné l'Afrique de l'Ouest : l'islamisation, les empires, l'exploitation coloniale... C'est une région refuge, de forêts et de montagnes.

La ville est le domaine des Guérés, ethnie du groupe Krou. Elle a le rang de préfecture. Elle constitue une base du front pionnier et attire aussi bien les planteurs Baoulés qui s'implantent le long des pistes tracées par les forestiers européens, que les journaliers Mossis, ou les commerçants Dioulas... L'arrivée de tous ces étrangers confère à cette ville un dynamisme et un cosmopolitisme caractéristique des villages de forêt en croissance rapide. La population de la ville et des environs immédiats se situe quelque part entre 10 000 et 20 000 âmes en 1985.

Guiglo est reliée par le réseau de routes goudronnées à deux villes importantes : Man (50 000 à 100 000 habitants), capitale de la région Ouest, et Daloa, d'une importance équivalente, à l'est, sur la route d'Abidjan.

Mais c'est la piste qui permet de rejoindre les villages disséminés dans la forêt environnante; tout un réseau de pistes forestières se connecte aux pistes entretenues par les Travaux Publics. L'accroissement du peuplement se fait selon deux axes majeurs : l'un vers le fleuve Cavally, à l'est, jusqu'aux zones de Toulépleu et de Blolequin, ancien peuplement Guérés, l'autre descend au sud, vers Zagné et Tai, avant de se frayer un chemin difficile pour atteindre Tabou, préfecture isolée au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire.

Guiglo occupe donc une place intermédiaire entre Man et Daloa d'une part, qui sont des métropoles importantes sur le plan régional, et, d'autre part, les sous préfectures de Toulépleu, Blolequin et Tai ainsi que des villages avoisinants qui sont de son ressort administratif. Significativement, le "goudron" s'arrête à Guiglo.

L'essentiel du système de transport interurbain est rassemblé autour de la gare routière. Toutes les bourgades africaines possèdent un lieu où sont rassemblés les taxis-brousses et les différents acteurs du système. Guiglo n'échappe pas à la règle. Cependant, en marge de la gare routière, une partie du trafic chargée dans un autre lieu, près du marché, ou encore chargée aux sorties de Guiglo, par des véhicules qui ne respectent pas les directives du syndicat des transporteurs.

## 2-LA GARE ROUTIERE.

La gare routière est un lieu haut en couleurs où sont rassemblés pêle-mêle les taxis-brousses, quelques fois surmontés d'une impressionnante montagne de bagages, de produits vivriers et même de lits, fenêtres, cages, sacs de ciments... A coté de la bâtisse du chef de la gare routière,

employé du syndicat professionnel des propriétaires de taxis-brousses, de nombreuses échoppes permettent au voyageur qui attend que son taxi soit chargé à pleine capacité, de faire ses emplettes et de s'alimenter.

- Les propriétaires.

Possédant de un à trois véhicules, le propriétaire supervise l'entreprise de transport. A Guiglo, les 52 véhicules se répartissent de la façon suivante:

| type de véhicule | nombre | capacité offerte |
|---|---|---|
| 404 ou 504 Peugeot (8 places) | 10 | 80 |
| Dyna Toyota (14 places) | 12 | 168 |
| Badjan Renault (22 places) | 30 | 660 |
| | --- | --- |
| total | 52 | 908 |

Quelques propriétaires sont en même temps chauffeur de leur unique véhicule. Les autres utilisent des chauffeurs et exercent une activité de commerçant, possédant de un à trois véhicules. Même dans une petite ville, il n'est pas facile de connaître la répartition de la taille des entreprises, de nombreux véhicules ne sont pas disponibles, le plus souvent en réparation, et les propriétaires répondent évasivement à des questions trop précises. Malgré tout, la première impression de l'observateur qui se promène dans la gare routière est l'excès de l'offre par rapport à la demande. Pour éviter une concurrence sauvage, les propriétaires se sont regroupés en syndicat de transporteur, dont le rôle consiste à répartir la demande sur les véhicules existants.

- le syndicat des transporteurs.

Un employé du syndicat tient le rôle de chef de la gare routière. Il est assisté par un responsable de lignes par grandes destinations. Le chef de la gare organise tous les matins le tour de rôle. Vers sept heures, les propriétaires se réunissent autour d'un tableau sur lequel est affiché de façon permanente, par destination, le numéro d'immatriculation des véhicules intéressés par cette course. Le premier numéro, non barré à la craie, est celui du véhicule qui avait le tour de rôle la veille. Au départ, ce dernier numéro est barré, puis le propriétaire du véhicule suivant indique s'il est intéressé ou non, et

ainsi de suite. En fonction des destinations, un, deux véhicules sont classés. Ces véhicules auront l'avantage d'avoir un retour assuré dans la gare routière de destination. Des conventions de réciprocité sont établies entre les différentes villes par l'intermédiaire du syndicat des transporteurs, pour Abidjan par exemple, un véhicule de Guiglo est assuré du retour un jour sur deux, pour Man, le premier véhicule partant de Guiglo ou de Man est assuré d'un retour. Une fois le tour de rôle établi, en une dizaine de minutes, les responsables de ligne perçoivent le prix du billet, fixé par le syndicat en fonction d'un tarif national modulé au plan local. Dès que le taxi-brousse est complet, le responsable de ligne remet au propriétaire le produit de la vente, diminué d'un prélèvement de 500 F CFA par départ. Le propriétaire remet au chauffeur le prix de l'essence, augmenté des frais de route.

- Les chauffeurs et les apprentis.

Longtemps considérés comme les grands seigneurs de la route, les chauffeurs sont investis d'une lourde responsabilité. En premier lieu, la responsabilité du véhicule leur est confiée. Deuxièmement, une part non négligeable des recettes provient du non respect du tour de rôle, en particuliers le chargement de voyageurs en dehors de la gare routière et toutes solutions permettant d'éviter les retour à vide, par exemple l'échange de cargaisons vers le milieu du trajet avec un taxi faisant le voyage en sens inverse, ou même un échange triangulaire. Troisièmement, le chauffeur doit apprécier les risques de contrôles et savoir négocier le montant des pénalités, notamment en matière de transport de bagages. Pour toutes ces raisons, le chauffeur est choisi, le plus souvent, dans la famille élargie et à ce titre ne perçoit pas de salaires fixes. Dans les véhicules de plus de 10 places, le chauffeur est assisté par un apprenti qui aide les voyageurs à monter et descendre, et qui échafaude les bagages sur le toit du véhicule. L'apprenti n'est pas rémunéré puisqu'il apprend le métier.

-Le marché fonctionne généralement avec une offre "potentielle" excédentaire du fait du nombre de véhicules inscrits et de l'attrait de la profession (chaque année, 40 véhicules Renault sont vendus par le concessionnaire de Man, chiffre qui a baissé de moitié en cinq ans). La demande commande le niveau de l'offre qui sera utilisée mais avec un ajustement, par palier, puisqu'un véhicule ne prend le départ que s'il est chargé à pleine capacité.

Ainsi, il y a lieu de distinguer une offre "potentielle" structurellement excédentaire et une offre utilisée, qui est, par nature, égale à la demande satisfaite, et donc inférieure ou égale à la demande souhaitée.

## CHAPITRE 2 - La desserte réalisée et les flux de voyageurs.

L'étude du fonctionnement du système de transport fait apparaître simultanément des éléments caractérisant l'offre et la demande. Avant de présenter les résultats, il convient de décrire succinctement les destinations accessibles à partir de Guiglo.

### 1-LES DESTINATIONS

Neuf destinations sont desservies quotidiennement; ce qui donne une première idée de la qualité de la desserte réalisée. Les villes ou villages accessibles sont les suivants:

- ABIDJAN.

Capitale économique et ancienne capital politique (environ 1.200.000 habitants), la ville a conservé le siège du gouvernement et les organes centraux des administrations. C'est l'un des deux ports en eau profonde de la Côte d'Ivoire; il assure l'essentiel des importations et les exportations de tous les produits à l'exception du bois en grumes pour lequel il est concurrencé par le nouveau port de San Pédro. Son rôle est essentiel pour les pays enclavés du Nord , en particuliers le Mali et le Burkina-Faso. La ville concentre une part considérable de l'activité économique du pays :

-45% du parc automobile;

-50% de la consommation finale commercialisée des ménages;

-60% du chiffre d'affaires de l'industrie;

-65% du nombre des médecins;

-80% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire;

-90% de la valeur ajoutée du commerce moderne.

- BOUAKE

Deuxième ville du pays, Bouaké (environ 400.000 à 500.000 habitants) est située au cœur du pays Baoulé, à une centaine de kilomètres au nord du Yamoussoukro, la nouvelle capitale politique du pays. La ville dispose de quelques industries et joue le rôle de centre de la région de Baoulés, ethnie entreprenante et active, dont est issu le Président de la République, Félix Houphouet-Boigny. Les Baoulés sont particulièrement présents dans les plantations qui se développent autour de Guiglo.

-DALOA

Daloa est un centre économique important au cœur d'une zone de plantation de café et de cacao, c'est une ville Bété, ethnie du groupe Krou, donc proche des Guérés de Guiglo.

A partir de Daloa, situé à 130 Km de Guiglo, environ, on peut se rendre dans différentes localités du nord de la zone Bété, et une gare routière active assure les liaisons inter-régionales avec les principales villes du pays, parfois en "grands cars". Daloa peut donc être considérée comme une plaque tournante du trafic de l'Ouest de la Côte d'Ivoire vers le reste du pays.

-MAN

Man est situé au milieu d'une zone de peuplement assez dense. Peuplée originellement de Yacoubas, de nombreux Dioulas y ont élu domicile. La ville est proche de la région Wobé, ethnie parente des Guérés. De nombreux Yacoubas originaires de cette région sont venus s'installer vers Guiglo. Man est également un carrefour important pour les transports de personnes vers le Nord, l'extrême Ouest (Danané et la "montagne Yacouba") et l'Est.

-ISSIA

Issia est également un carrefour important puisque cette ville est située à l'embranchement de la route bitumée qui conduit à Yamoussoukro en passant par Sinfra(route mise en service au printemps 1985 et qui ne figure pas sur la carte générale de la Côte d'Ivoire), de celle qui conduit à San Pedro et d'une piste importante qui conduit vers Gagnoa. San Pédro est le deuxième port en eau profonde du pays, après Abidjan, mais son activité est bien moins importante puisqu'elle se

situe dans un rapport de 1 à 2,7 pour les exportations (essentiellement du bois) et de 1 à 200 pour les importations (chiffres de 1981).

-DUEKOUE

Duekoué est la ville sœur et rivale de Guiglo. Elle est également peuplée de Guérés. D'importance équivalente, elle est située sur la route qui conduit du Centre à l'Ouest et au Nord, au point où la route de Guiglo rejoint cet axe, c'est donc un point de passage obligatoire, pour qui veut sortir de la zone autour de Guiglo, en empruntant le réseau goudronné. Duékoué est ainsi devenue une plaque tournante importante pour le trafic de voyageurs.

Les trois destinations suivantes sont accessibles uniquement par piste.

-BLOLEQUIN

Située à l'Ouest de Guiglo, Blolequin est une Sous-Préfecture importante, centre d'une région de peuplement Guéré, dense et ancien, animée par l'arrivée de nouveaux planteurs. C'est une étape sur la route de Toulépleu, autre Sous-Préfecture, à la frontière du Libéria.

-ZAGNE

Zagné est la première étape en descendant vers le Sud, c'est une localité assez importante, avec une scierie et une usine de contre-plaqué. Une piste part vers l'Ouest, qui permet de rejoindre le fleuve Cavally, au bord duquel est développé un projet de plantation d'hévéas nécessitant une activité importante (environ 200 travailleurs).

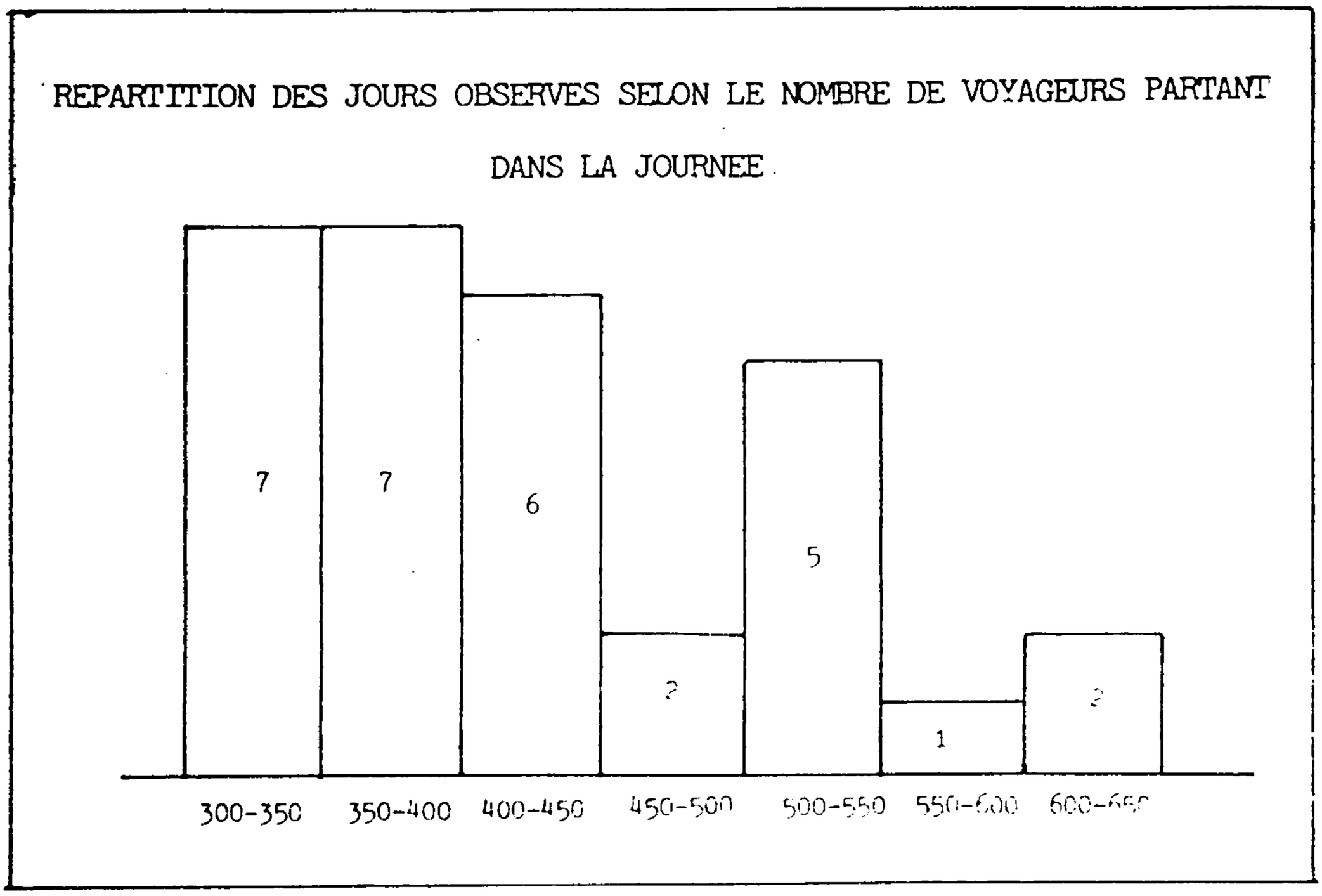
-TAI

Isolée, au Sud du département, et en pleine forêt, Taï est une Sous-Préfecture près de la frontière du Liberia et représente la dernière étape sur la piste qui descend à Tabou, sur la mer, mais qui n'est guère fréquentée en raison de son caractère quasi-aventureux.

## 2-DESCRIPTION DES FLUX DE VOYAGEURS ET DU SERVICE REALISE

### A- L'IMPORTANCE DE LA DEMANDE

**Le nombre de voyageurs recensés au départ de Guiglo est en moyenne de 444 personnes par jour, toutes destinations confondues. Les différents flux quotidiens se répartissent comme suit pendant les semaines enquêtées :**




**Sur les six semaines de la période observée, seuls 34 jours sont conservés.**

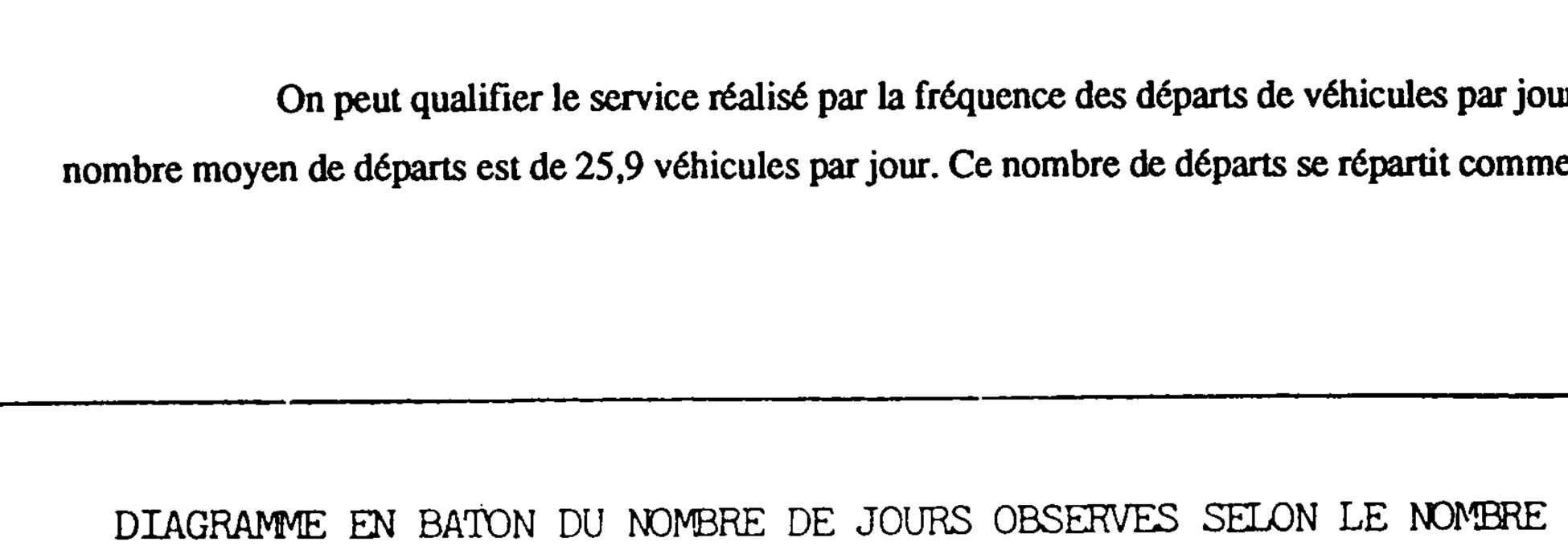
**Deux constatations s'imposent :**

1. Le niveau de la demande est élevé, rapporté à la population de la ville : entre 10 000 et 20 000 habitants, en incluant les villages des alentours. Chaque jour, entre 2 et 4 % de la population quittent la ville en transport en commun interurbain.

2. L'irrégularité de la demande n'est pas considérable. Il y a approximativement un rapport de 1 à 2 entre le niveau le plus bas et le niveau le plus haut de la demande.

On peut qualifier le service réalisé par la fréquence des départs de véhicules par jour. Le nombre moyen de départs est de 25,9 véhicules par jour. Ce nombre de départs se répartit comme suit

DIAGRAMME EN BATON DU NOMBRE DE JOURS OBSERVES SELON LE NOMBRE DE DEPARTS DANS LA JOURNEE




L'offre utilisée est inférieure à l'offre potentielle. Elle correspond, en moyenne, à la moitié du parc de véhicules de Guiglo.

On peut estimer le nombre de voyages effectués par les véhicules basés à Guiglo, par le nombre de départs de véhicules à Guiglo, en vertu des accords de réciprocité. Ceci tendrait à montrer que, en moyenne, un véhicule de Guiglo n'effectuerait un voyage avec départ "plein" d'une gare

routière, qu'un jour sur deux. Ce qui démontre la sur-capacité de l'offre. Ceci doit néanmoins être nuancé par deux constatations :

- une bonne partie du parc est immobilisée pour réparations (environ 25 %);

- nous ne percevons que ce qui se passe à la gare routière, un certain nombre de trajet, qui d'après les règles du syndicat, devraient s'effectuer à vide, bénéficient de passagers collectés en dehors des gares routières.

En dernier lieu, on peut observer que le système a été capable d'absorber une "pointe" de 40 départs pour une journée.

B-Utilisation des véhicules

Trois types de véhicules sont exploités à Guiglo : la Peugeot 504 (10 véhicules), le Toyotta Dyna ( douze véhicules) et le Renault SG2 encore appelé Badjan (trente véhicules).

Les Badjans assurent la totalité du trafic sur pistes. Leur grande robustesse semble leur atout principal. A l'exception de Duékoué que les 504 ne deservent pas, les lignes sur goudron sont assurées par les trois types de véhicules. La répartition des départs sur le réseau goudronné s'effectue comme suit en pourcentage :

| | 504 | DYNA | BADJAN | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Abidjan | 2,9 | 57,5 | 9,6 | 100,0 |
| Bouaké | 67,4 | 8,8 | 3,8 | 100,0 |
| Man | 17,9 | 62,6 | 19,5 | 100,0 |
| Daloa | 51,8 | 44,7 | 3,5 | 100,0 |
| Blolequin | - | - | 100,0 | 100,0 |
| Taï | - | - | 100,0 | 100,0 |
| Zagné | - | - | 100,0 | 100,0 |

En tenant compte de la capacité de chaque type de véhicule, la répartition du nombre de passagers transportés en pourcentage est la suivante :

| | 504 | DYNA | BADJAN | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Abidjan | 20,6 | 63,0 | 16,4 | 100,0 |
| Bouaké | 2,5 | 39,3 | 8,2 | 100,0 |
| Man | 9,9 | 60,5 | 29,6 | 100,0 |
| Daloa | 37,1 | 56,0 | 6,9 | 100,0 |
| Blolequin | - | - | 100,0 | 100,0 |
| Taï | - | - | 100,0 | 100,0 |
| Zagné | - | - | 100,0 | 100,0 |

On constate que les 504 transportent une bonne part des voyageurs sur Daloa mais surtout sur Bouaké. Ce fait peut s'expliquer par l'éloignement de Bouaké (380Km), qui rend appréciable l'utilisation d'un véhicule rapide. En revanche, faiblesse de la part des 504 sur la ligne d'Abidjan s'explique par la concurrence indirecte des cars qui tire les tarifs vers le bas, réduisant la rentabilité de la ligne pour les propriétaires de 504.

Le Dyna, qui résiste mal à la piste, aux dires des propriétaires, en revanche, est beaucoup plus utilisé que le Badjan sur les routes goudronnées. Il semble tirer partie de sa capacité intermédiaire lui permettant d'être plus vite chargé. Le Renault Trafic qui commence à être vendu en Côte d'Ivoire, pourrait bénéficier du même atout si son prix est compétitif.

Tous les véhicules effectuent du transport mixte, marchandises plus voyageurs, en utilisant largement les possibilités de galerie sur le toit des véhicules. Les quantités de marchandises transportées varient, selon les résultats de l'enquête, en fonction du rôle de chaque ville dans l'écoulement des produits vivriers. Le trafic de marchandises est important avec Blolequin, Taï et Zagné, centres de production dont le marché s'étend jusqu'à Guiglo; il est également non négligeable avec Man qui est à la fois un centre d'écoulement et un lieu de production de contre saison en raison de la pluviométrie plus régulière. On peut remarquer que les véhicules spécialisés dans le transport de marchandises vivrières à courte distance, les "bachés", conduisent également des voyageurs vers Guiglo. Ces voyageurs échappent au système de la gare routière, et donc à l'enquête.

## C- RECHERCHE DE PERIODICITE

Le tableau suivant donne le nombre de départs par type de jour pour les six semaines observées.

| | lundi | mardi | mercredi | jeudi | vendredi | samedi | dimanche |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1ère semaine | 646 | | | 518 | 512 | 516 | |
| 2 ème semaine | 438 | 442 | 403 | 402 | 292 | 334 | 458 |
| 3 ème semaine | 348 | 394 | 350 | 312 | 430 | 338 | 314 |
| 4 ème semaine | | 410 | 382 | 512 | 610 | 478 | 392 |
| 5 ème semaine | 572 | 344 | 460 | 388 | | 382 | |
| 6 ème semaine | 521 | 394 | 358 | 406 | 346 | | |

Le dépouillement de l'enquête fait apparaître que le lundi est ordinairement le jour le plus "chargé" de la semaine. Si nous restreignons les calculs aux 4 semaines pour lesquelles nous avons des données complètes et fiables sur les 4 premiers jours de la semaine qui excluent les jours fériés des religions prédominantes[1], nous vérifions qu'il pourrait y avoir une sorte de "pointe du lundi"

| | lundi | mardi | mercredi | jeudi | moyenne |
|---|---|---|---|---|---|
| 2ème semaine | 438 | 442 | 403 | 402 | 421 |
| 3ème semaine | 348 | 394 | 350 | 312 | 351 |
| 5ème semaine | 572 | 344 | 460 | 388 | 441 |
| 6ème semaine | 521 | 394 | 358 | 406 | 420 |
| moyenne par jour | 470 | 394 | 393 | 377 | 408 |

En moyenne, le lundi a un trafic d'environ 470 personnes, soit 90 personnes en moyenne de plus que les autres jours.

[1] Les propriétaires sont le plus souvent musulmans. La population se répartit, de fait, en environ 50% de musulmans, 25% de chrétiens et 25% de religions traditionnelles.

CARTE DES FLUX DE VOYAGEURS AU DEPART DE GUIGLO

— Routes bitumées

--- Pistes

Echelle: 0 50 100 KM

20 voyageurs par jour

GHANA

LIBERIA

GUINEE

GOLFE DE GUINEE

Bouaké
Yamoussoukro
Abidjan
Sassandra
San Pédro
Séguela
Daloa
Issia
Guiglo
Touba
Man
Duékoué
Bloléquin
Zagné
Taï
Tabou
Danané
Toulépleu

| | nature du revêtement | Prix du voyage F. CFA | Distance en Km | Prix au Km F. CFA | Nbre voyageurs par jour | Voyageurs/Km par jour | Voyageurs/Km en % du trafic | C. A. de la ligne F. CFA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ABIDJAN | Bitumée | 4000 | 520 | 7.69 | 26.40 | 13728 | 25.31% | 105600 |
| ABIDJAN (504) | Bitumée | 5500 | 520 | 10.58 | 6.80 | 3536 | 6.52% | 37400 |
| BOUAKE | Bitumée | 5000 | 382 | 13.09 | 21.50 | 8213 | 15.14% | 107500 |
| DALOA | Bitumée | 2100 | 145 | 14.48 | 34.40 | 4988 | 9.20% | 72240 |
| MAN | Bitumée | 1500 | 124 | 12.10 | 53.40 | 6622 | 12.21% | 80100 |
| MAN (504) | Bitumée | 1700 | 124 | 13.71 | 5.90 | 732 | 1.35% | 10030 |
| ISSIA | Bitumée | 2100 | 142 | 14.79 | 29.20 | 4146 | 7.65% | 61320 |
| DUEKOUE | Bitumée | 500 | 32 | 15.63 | 94.00 | 3008 | 5.55% | 47000 |
| TAI | Piste | 1400 | 86 | 16.28 | 27.00 | 2322 | 4.28% | 37800 |
| BLOLEQUIN | Piste | 1000 | 60 | 16.67 | 78.70 | 4722 | 8.71% | 78700 |
| ZAGNE | Piste | 850 | 42 | 20.24 | 52.70 | 2213 | 4.08% | 44795 |
| | | | | | | | | |
| TOTAL | | | | | 430.00 | 54230 | 100.00% | 682485 |

## 3- LES FLUX SELON LES DESTINATIONS.

### A- NOMBRE DE VOYAGEURS PAR DESTINATION.

Pour les jours de semaine, les flux par destination s'établissent comme le montre le tableau ci-contre.

Outre l'importance des flux en direction d'Abidjan, de Man et de Douékué, attendue en raison des caractéristiques de ces villes, nous observons que les trajets sur pistes correspondent à un bon tiers de voyageurs partant de Guiglo. L'importance du trafic en direction de Bouaké surprend davantage. Deux éléments peuvent l'expliquer: le grand nombre de plantations baoulées dans les forêts proches de Guiglo, d'une part, le fait que Bouaké constitue une étape en direction du nord de la Côte d'Ivoire et du Burkina, pays d'origine des travailleurs Mossis, d'autre part.

Le calcul du prix apparent au kilomètre fait apparaître des disparités importantes entre les lignes. De façon générale, le prix "apparent" au kilomètre décroît avec la distance à parcourir. On constate également que les trajets sur piste sont généralement plus chers que ceux sur routes bitumées, d'environ 30 à 40%. Cette différence de prix semble prendre en compte le surcroît de consommation en carburant mais pas de l'usure accrue du véhicule entraînée par son utilisation sur piste.

Ce tableau rend possible une estimation du chiffre d'affaire de l'activité "taxis-brousse et minibus" à Guiglo : environ cent cinquante millions de francs C.F.A., sans compter le transport des bagages. Ce chiffre correspond à une activité importante pour Guiglo. Il représente, en effet, entre le tiers et la moitié du chiffre d'affaire de l'industrie moderne de Guiglo(une importante scierie, qui emploie entre 300 et 400 personnes).

### B- ETUDE DE LA REGULARITE SELON LES HEURES DE DEPART.

Afin de repérer d'éventuelles régularités et d'apprécier le niveau de service réalisé, nous présenterons les résultats pour huit lignes importantes, sous la forme d'un tableau ou la journée sera divisée selon les trois plages [2] :

matin : 7h - 11h

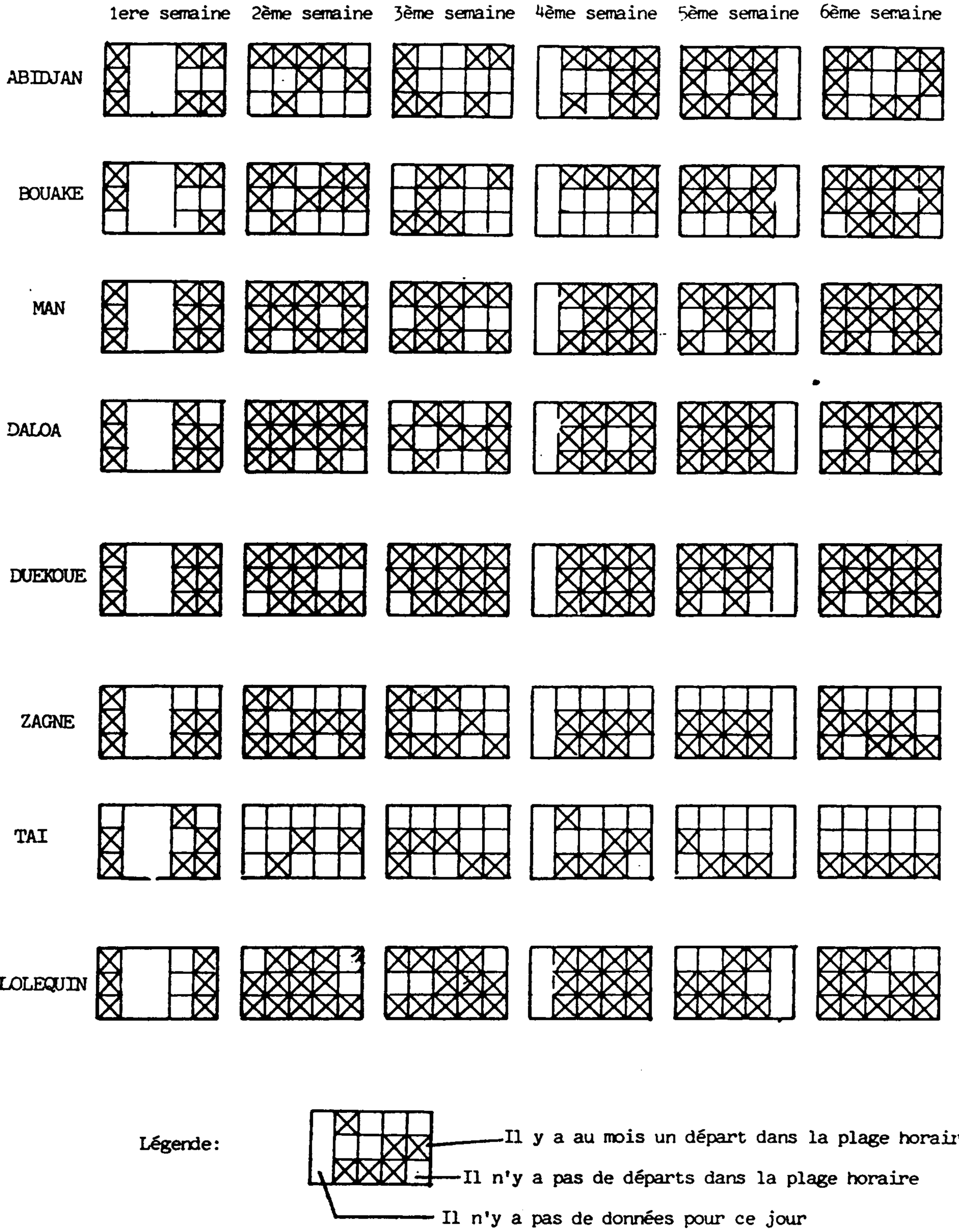
midi : 11h - 15h

soir : 15h - 19h

---

[2] Ces trois plages correspondent au découpage de la journée dans la langue Dioulas.

# LE SERVICE REALISE EN SEMAINE




Légende:



Il y a au mois un départ dans la plage horaire

Il n'y a pas de départs dans la plage horaire

Il n'y a pas de données pour ce jour

Pour chaque jour, nous repérerons la présence ou l'absence d'un départ dans chaque intervalle de temps, pour la ligne considérée. Ce repérage est représenté dans le tableau page précédente.

Nous constatons un assez bon niveau de service pour les lignes de Duékoué, Daloa, Man, Abidjan, Blolequin, ainsi que certains régularités : départs plutôt le matin pour Abidjan et Man, plutôt le soir pour Zagné, Tai.

D'ores et déjà nous voyons apparaître une certaine régularité dans les départs. Ceci n'est pas sans importance : dans une certaine mesure, la demande souhaitée oriente l'offre réalisée de telle sorte que soient réalisés de quasi-horaires, dont l'irrégularité n'est sans doute pas supérieure à celle qui affecte les autres éléments de la vie africaine ou les aléas inhérents à tout voyage dans des conditions difficiles. A titre d'exemple, il n'est pas rare que le train qui effectue le parcours Ouagadougou-Abidjan, accumule jusqu'à une dizaine d'heures de retard ...

## C-LE NOMBRE DE DEPARTS PAR DESTINATION

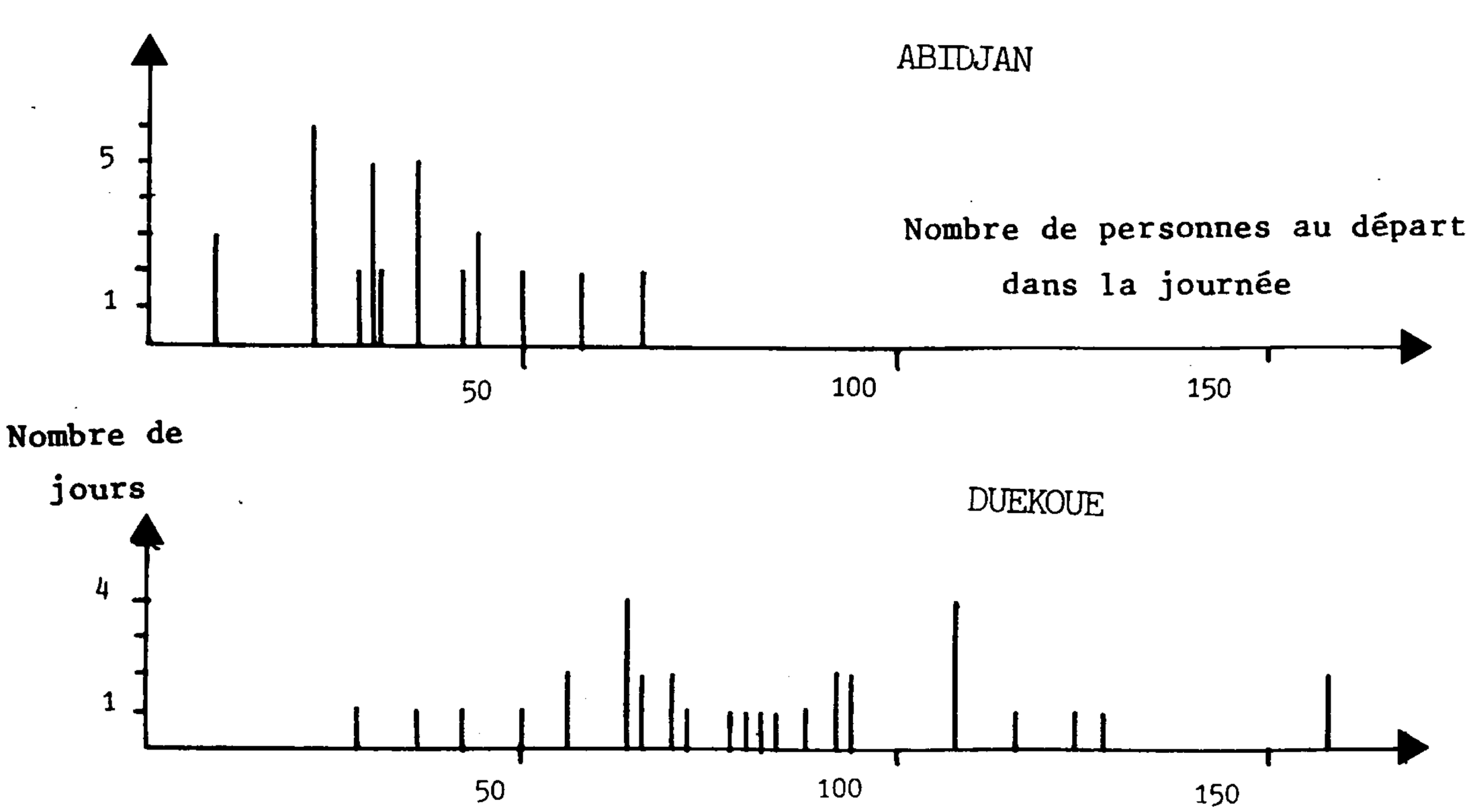
L'examen des "diagrammes en bâton" présentés en annexe 1, montre que la variabilité du nombre des départs de véhicules se trouve accentuée lorsqu 'on envisage ce nombre de départs ligne par ligne, plutôt que de le considérer globalement. Ce n'est sans doute pas sans incidence sur le mode de fonctionnement du système de transport qui favorise les changements d'affectations, fût-ce à la dernière minute, des véhicules vers les lignes plus chargées.

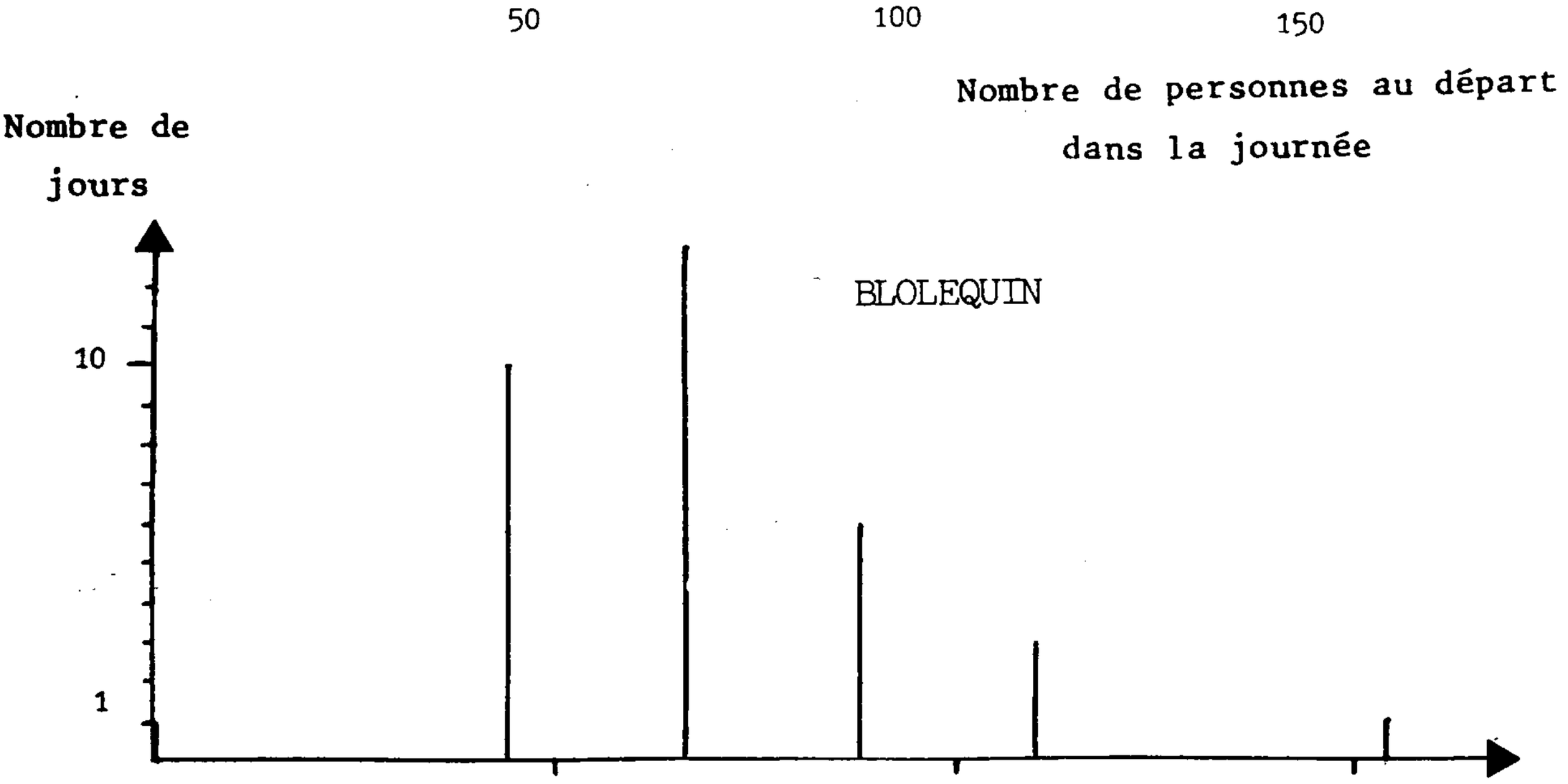
L'examen des diagrammes page suivante révèle la forte irrégularité de la demande, mesurée en terme de nombre de voyageurs par jour, sur chacune des lignes observées. Ce fait a pour première conséquence de rendre difficile l'affectation d'un véhicule à une ligne en particulier, il est en effet nécessaire qu'une capacité de transport se déplace d'une ligne vers l'autre, afin d'atténuer l'irrégularité de la demande.

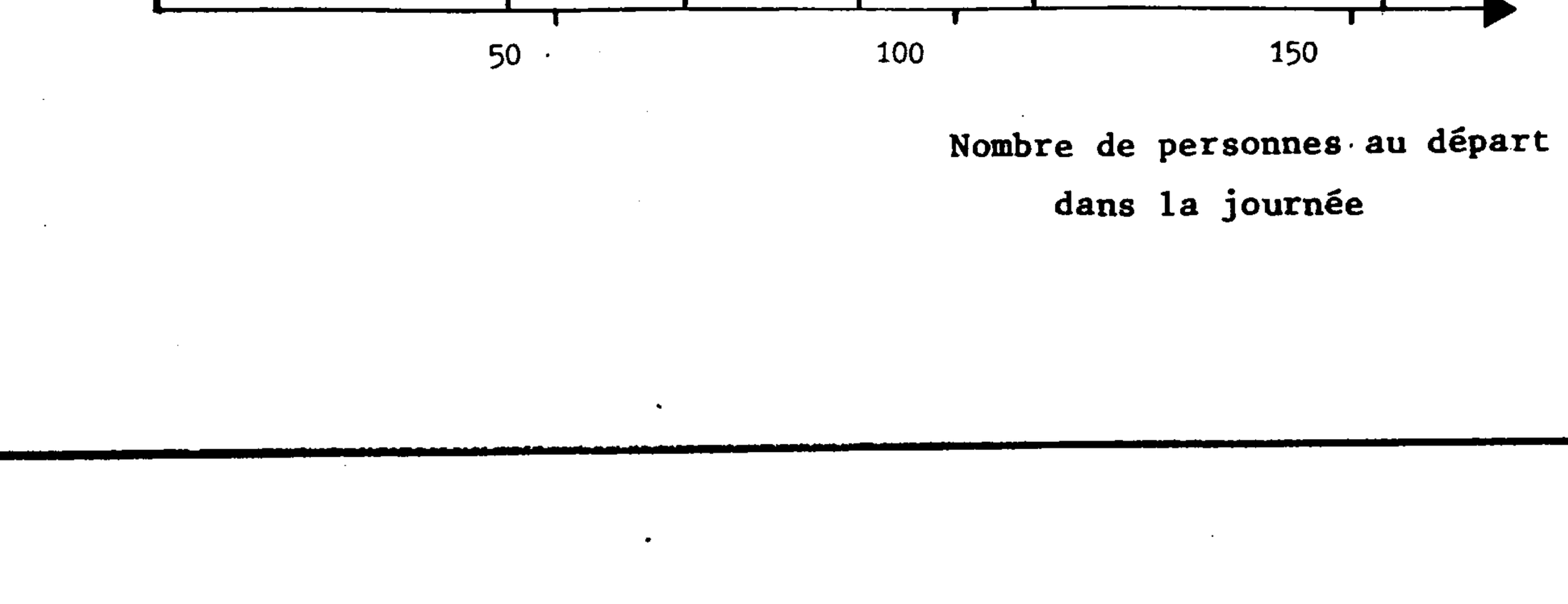
La comparaison des différents profils de demande satisfaite, donc de desserte réalisée, montre une demande moins irrégulière pour Abidjan que pour les deux autres lignes. En vertu de sa taille, il n'est pas surprenant que le potentiel d'attraction d'Abidjan soit moins irrégulier. Les différences de profils entre Duékoué et Blolequin mettent en évidence l'effet de l'utilisation exclusive du Badjan sur piste (ligne de Blolequin). L'impossibilité d'exploiter un véhicule de faible capacité sur piste, pour des raisons économiques ou techniques, se traduit par une moins bonne réponse de l'offre

REPARTITION DES JOURS OBSERVES SELON LE NOMBRE

DE PERSONNES AU DEPART



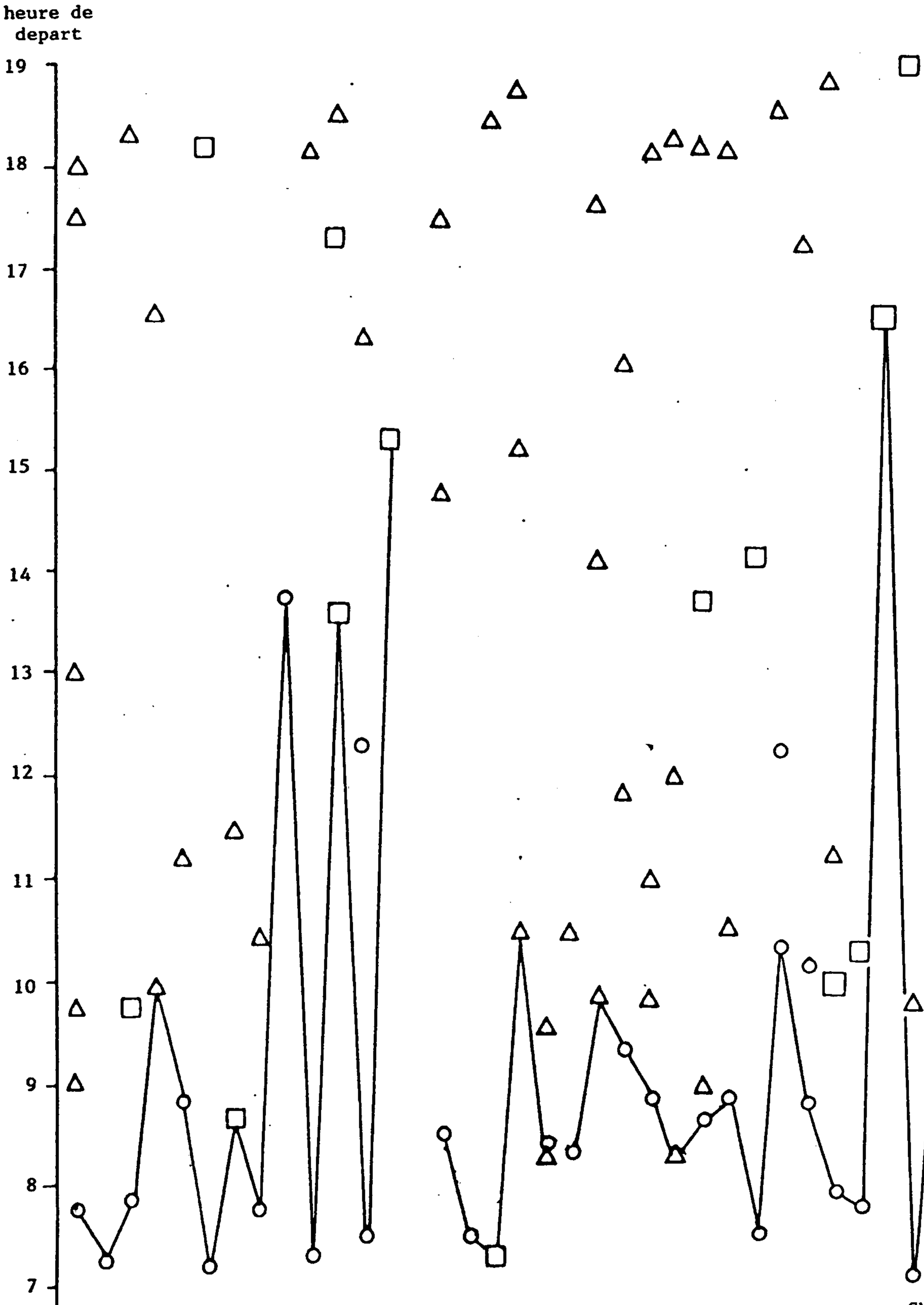
à la demande "souhaitée", et donc par une plus grande demande "non satisfaite". A cet égard la nécessité se fait sentir d'un véhicule robuste d'une capacité comparable à celle du Dyna Toyota. Le Renault Traffic, que l'on commence à vendre pour ce type de transport pourrait répondre à ce besoin.

## D- LA LIGNE D'ABIDJAN

Le diagramme page suivante met en évidence quelques caractéristiques des départs vers Abidjan : visuellement, on a l'impression d'une certaine régularité pour les départs le matin et le soir, ce qui est confirmé par le fait que 75 % des "premiers départs" se situent entre 7h00 et 9h30. La régularité des "derniers départs" est moins bien établie.

On relève également que dans la plupart des cas la voiture (504) part avant le minibus. Ceci confirme l'idée que des "quasi-horaires" se sont développés. On peut noter que la présence d'un car de 32 places semble "perturber le système" en provoquant un espacement des départs et un premier départ plus tardif (au moins pour la seconde apparition de ce car à Guiglo, où c'est le seul départ de la journée).

DEPARTS SUR LA LIGNE D'ABIDJAN



## -CHAPITRE 3-Les usagers des taxis-brousse et mini-bus.

Le niveau élevé de la demande de transport collectif, observé lors de la première phase de l'enquête, est de nature à justifier une étude spécifique. Nous avons pu estimer que, chaque jour, entre deux et quatre pourcents de la population de la ville partaient, de Guiglo, via la gare routière. Qui se déplace et pourquoi? Pour tenter de répondre à ces questions, nous avons fait questionner par un enquêteur les passagers en partance pour Man[1]. Nous ne disposons de données que pour une journée. Une grille de dépouillement des entretiens figure en fin de chapitre. Les enseignements que nous en tirons sont les suivants.

En ce qui concerne les caractéristiques des voyageurs, on relève une forte proportion de jeunes lycéens ou inoccupés, dans les voyageurs, ce qui peut s'expliquer par la période choisie (17 juin), mais qui met en évidence une tendance des "jeunes" à "bouger". De même, on remarque une forte proportion d'agriculteurs, le plus souvent planteurs, ce qui n'a rien d'étonnant pour un pays essentiellement agricole. En dépit de la crise du café et du cacao, les planteurs "villageois" se déplacent.

Sur le plan des motifs, deux constatations s'imposent :

1. l'importance du motif "famille", qu'il soit lié à d'autres motifs ou non (il est cité à un titre ou à un autre dans près de 50 % des cas);

2. l'importance également d'un motif assez flou qu'on pourrait résumer par :

"se renseigner",

"aller voir ce qui se passe ailleurs ..."

"changer d'ambiance".

---

[1] Voir introduction.

GRILLE DE DEPOUILLEMENT DES ENTRETIENS

| AGE | | | ACTIVITE | | | | | MOTIF | | | | | RESIDENCE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jeune < 20 | Adulte < 45 | Vieux | Agricult. | Commerce | Fonctionn. | Lycée | Artisan | Familial | Affaire | "Papiers" | Etudes | Achats | Guiglo | Env.Guiglo | Man | Env. Man | Autre |
| | | X | X | | | | | | | X | | | | X | | | |
| X | | | | | | X | | | | | X | | X | | | | |
| | | X | X | | | | | X | | | | X | | | | | Logoualé |
| X | | | | | | X | | X | | | | | X | | | | |
| X | | | | | | X | | X | | | | | | | X | | |
| | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| X | | | | | | X | | X | | | | X | | | X | | |
| | X | | X | | | | | X | | | | | | | | | Danané |
| | X | | | | | | X | X | | | | | | X | | | |
| | X | | | | | | X | | | | | | | | X | | |
| | | X | X | | | | | X | | | | | X | | | | |
| | X | | | X | | | X | | | | | | X | | | | |
| X | | | | | | | | | | X | | | X | | | | |
| | X | | | | | | | X | | | | | | | X | | |
| X | | | | | | | | X | | | | | | | | | Logoualé |
| X | | | | | | | | X | | | | | | | | X | |
| | | X | | | | | X | | | | | | | | X | | |
| X | | | | | | X | | X | | | | | X | | | | |
| | X | | | | | X | | X | | | | | X | | | | |
| X | | | | | | X | | | | | X | | X | | | | |
| | X | | X | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | Danané |

Cela serait à relier à l'attrait exceptionnel qu'exerce le voyage en tant que tel, que l'on "sent" à écouter les interview. Cet attrait existe en dépit d'un coût qui est ressenti[2], mais qui est accepté, le coût pour les bagages étant, semble-t-il, moins bien accepté. Il faut rappeler que le coût du transport est très élevé en terme de pouvoir d'achat. Ainsi, par exemple, le voyage à Man (124 Km) vaut trois journées de travail d'un journalier agricole et le voyage à Bouaké (380 km) vaut 15% du salaire mensuel d'un ouvrier qualifié du secteur "moderne". Les élèves sont souvent contraints de "mendier" l'argent nécessaire à leur départ pour les vacances.

La hauteur des tarifs pratiqués ne devrait permettre qu'à une demande "incompressible" de s'exprimer. Les motifs évoqués par les passagers enquêtés paraissent, dans ces conditions , surprenants et donnent un éclairage intéressant sur la société ivoirienne. Ainsi,il nous semble significatifs que les entretiens révèlent l'importance des déplacements entre un lieu d'activité "formel" ou "statutaire" et un lieu "source", village d'origine ou d'adoption. L'examen simultané des motifs et des origines-destinations des voyages fait pressentir des réseaux d'échange de biens, d'informations, voire même de personnes, particulièrement développés et actifs. Le déplacement des personnes semble être nécessaire au bon fonctionnement de ces réseaux dont l'importance peut être mesurée par le prix payé pour le transport.

Afin de permettre au lecteur de se faire une idée sur la pertinence de nos commentaires, nous lui soumettons une grille de décodage des entretiens. Nous présentons également, en annexe 2, les sept premiers entretiens.

---

2 Ce coût est, du reste, parfois pris en charge par la collectivité : dans certains groupes, il est d'usage de payer le voyage retour à celui qui vous a rendu visite.

## - **CHAPITRE 4** - L'entreprise de transport

L'entreprise de transport "taxi-brousse" et mini-bus est une entreprise de taille modeste, le plus souvent un propriétaire possède un véhicule, quelques fois deux, exceptionnellement trois à Guiglo. Cette unité de petite taille se caractérise par une main-d'oeuvre généralement non salariée, composée d'éléments appartenant le plus souvent à la famille élargie ou au cercle de relations directes de l'entrepreneur, des recettes mal maîtrisées et une absence d'éléments de comptabilité, même sommaire. Ce type de petite unité est caractéristique des petites entreprises, artisanales ou de services, que l'on regroupe sous le terme de secteur informel[1]. Nous avons tenté de mieux cerner ces petites unités qui composent l'essentiel du secteur privé de capital ivoirien en interrogeant les acteurs des entreprises de transport et en cherchant à recouper l'information auprès d'autres intervenants dans le secteur. L'analyse des entretiens permet d'apporter quelques éléments de réponse au financement des entreprises et à l'analyse de leur mode d'exploitation.

### 1 - LA CREATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

Contrairement à certaines entreprises artisanales, l'exercice du métier de transporteur nécessite un capital de départ, ou du moins des relations permettant de trouver le financement initial. On ne retrouve donc pas, à Guiglo le processus décrit par Sara S. BERRY pour les réparateurs de voitures nigérians[2] qui passe par une phase d'apprentissage, où l'apprenti paye pour apprendre le métier, puis une phase de journalier et enfin une mise à compte propre lorsque l'argent nécessaire a été accumulé pour acheter les outils nécessaires. On ne s'étonnera donc pas que la grande majorité des

1Ce terme de secteur informel ne s'applique cependant pas exactement aux taxi-brousse et mini-bus. Ceux -ci pourraient être classés dans une sorte de secteur "intermédiaire", entre le secteur moderne et le secteur informel, qui rassemble plutôt des entreprises artisanales ne recourant pas au secteur bancaire, compte tenu de leur petite taille.

2 Sara S BERRY, " From peasant to artisant : motor mechanics in a nigerian town", in Entreprises et entrepreneurs en Afrique, ed L'HARMATTAN, 1983, pp 421 à 449 tome 2

propriétaires soient des commerçants et que seuls quelques "petits" chauffeurs, propriétaires d'un véhicule d'occasion, puissent être passés par la phase d'initiation. La difficulté de départ est d'obtenir l'argent nécessaire pour acquérir le premier véhicule et de travailler suffisamment pendant la période de jeunesse du véhicule pour pouvoir payer les traites. Nos entretiens avec la SAFCA, les vendeurs d'automobiles et les propriétaires nous permettent de proposer les réflexions suivantes :

1- L'entrée dans la branche est libre. Seule une carte de transporteur est exigée : elle coûte de 25 000 à 50 000 F CFA.

2 - la faiblesse de la taille des entreprises de transport trouve son explication dans la nécessité exprimée par les propriétaires de maîtriser, à eux seuls, l'entreprise; l'essentiel du pouvoir doit être conservé et lorsque une délégation est nécessaire, elle se fonde sur des conventions de personne à personne, dûment spécifiées, quoique oralement, et plus faciles à établir avec des membres de l'entourage immédiat. Ainsi le chauffeur appartient souvent à la famille élargie du propriétaire. Les commerçants Dioulas sont réputés pour établir des contrats ingénieux. certains se rapprochent des conventions de crédit-bail avec les chauffeurs, ces derniers payant le loyer pendant les premières années et devenant propriétaires  en fin de période. Lors de nos entretiens, les propriétaires importants raisonnaient en termes d'une revente au bout de quatre ans.

3 -  L'apport initial est faible : la SAFCA finance 75 % de l'acquisition d'un véhicule neuf ou d'occasion de moins de trois ans, et les vendeurs d'automobiles ajoutent souvent une part de crédit supplémentaire; néanmoins le dossier de prêt implique l'existence d'un tiers qui se porte caution de l'entrepreneur (il doit disposer d'un solde de 1 000 000 F CFA sur son compte bancaire). Malgré ces précautions, le montant des échéances impayées est vertigineux du fait des aléas que rencontrent les exploitants, affectant la demande, donc les recettes, occasionnant des accidents mécaniques qui peuvent immobiliser le véhicule pendant de nombreux jours et caractérisant les ponctions des services de contrôle qui peuvent être très importantes.

4 - Les propriétaires  de Guiglo sont d'origine  Dioula,  à l'exception d'un seul  trans - porteur Guéré. Ils sont commerçants et transporteurs, leur activité de propriétaire ne nécessitant pas une totale occupation du temps, du moins lorsqu'ils ne conduisent pas eux-même leur véhicule.

5 - La notion d'entrepreneur  de transport ne correspond pas à la définition patrimoniale que nous avons l'habitude de rencontrer dans la littérature du XXème siècle. Nos entretiens nous ont

permis en effet d'appréhender le propriétaire comme l'homme qui organise le processus de production et de commercialisation sans que la connotation du profit soit déterminante. Cette vision "managériale", très proche de la définition des économistes classiques, s'accompagne de l'acquisition d'un profit élargi à la famille et non à l'entreprise elle-même. Ainsi, les revenus de la journée ne restent pas dans l'entreprise ; ils sont utilisés comme source de revenus de la famille élargie. De même, les dépenses importantes de l'entreprise ne trouvent pas leur origine dans l'entreprise mais dans les ressources de la famille. Certaines fonctions sont prises en charge par des membres de la famille, qui sans être salariés, bénéficient d'une compensation en nature, logement ou entretien. Peut-on parler d'un pseudo-salariat? La réponse n'est pas évidente car le bénéfice de la solidarité élargie n'est pas directement lié avec la prestation de travail. En résumé, il y a confusion d'intérêts entre la famille, les entreprises, les emplois générés par ces entreprises et leurs profits. La notion patrimoniale d'entreprise est donc trop étroite pour décrire ce processus de redistribution qui est plus large que celui observé dans les petites unités européennes du fait de la plus grande amplitude du cercle familial.

6 - Pour faire face aux aléas, les familles Dioulas de la région de Guiglo participent à des techniques d'épargne originales, fondées sur la confiance mutuelle, qui permettent de faire face à des dépenses importantes. L'épargne est collectée au moyen de "tontines". Une "tontine" réunit un ensemble de personnes qui versent une somme fixée à l'avance selon une fréquence déterminée (jour, semaine, mois). A chaque versement, l'un des membres de la "tontine" emporte, à tour de rôle, le produit des versements totaux. Cette méthode d'épargne, qui passe par des variantes nombreuses, y compris un système de banque privée avec versements journaliers et retraits mensuels, rend possible sans aucun doute l'obtention de l'argent nécessaire, à un moment donné, pour permettre à un membre de la famille étendue, de commencer une activité de transporteur. Elle permet aussi de faire face à un imprévu, car il est toujours possible de négocier son tour de rôle avec celui qui doit emporter le produit de la tontine.

Les propriétaires que nous avons rencontrés ont tous financé leurs acquisitions par du crédit. Ils ont été évasifs sur l'origine des apports personnels. L'attrait est grand vers la profession qui se renouvelle et qui donne un rôle valorisant au chauffeur. Cependant le coût du crédit est élevé : en juin 1985, la SAFCA proposait les conditions de financement suivantes pourl'acquisition d'un Badjan (8 300 000 F CFA prix à Man):

- apport personnel : 1 700 000 F CFA,
- 26 traites mensuelles de 352 570 F CFA.

Le taux actuariel de l'opération s'élève à 31,25 % par an, pour un taux apparent de 14,3 % par an.

Malgré le taux élevé, les propriétaires raisonnent en terme de durée de retour de l'investissement. Ils évaluent à quatre ans, pour un Badjan, cette durée (le taux d'inflation est difficile à connaître, il est probablement de l'ordre de 20% pour les produits du secteur moderne, mais beaucoup plus faible sur les produits de première nécéssité en 1984-85). L'étude de la rentabilité dégagée par le fonctionnement de l'activité de transport de personnes nous permettra d'apprécier si elle est suffisante pour mettre en jeu le levier financier produit par un financement extérieur à plus de 75%. Ce taux d'endettement externe explique à lui seul le taux d'impayés de la SAFCA qui joue le rôle de véritable commanditaire, et la disparition de nombreux propriétaires chaque année. Il constitue un des traits essentiels des entreprises étudiées.

## 2 - LE FONCTIONNEMENT DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT.

La caractéristique essentielle du fonctionnement de l'entreprise de transport est le caractère très imprévisible des recettes d'exploitation par rapport à des entreprises de taille semblable en France. Pour faire face à cette difficulté, le propriétaire cherche à transformer tous les coûts fixes en coûts variables, en particulier au niveau de la main-d'oeuvre en recourant, par exemple, au service d'un chauffeur membre de la famille élargie à qui il ne sera pas nécessaire de verser un salaire ou à des apprentis non rémunérés. Même lorsqu'il n'appartient pas à la famille, le chauffeur n'est payé que lorsqu'il conduit le véhicule, et après le prélèvement du propriétaire. Plus généralement, le propriétaire cherche à différer certaines charges, dont il connait parfaitement le montant, en prennant le risque de devoir négocier les pénalités en cas de vérification. Cette technique est renforcée par la pratique des contrôles qui se soldent presque toujours par un décaissement, même si le véhicule est parfaitement en règle.

### A - LES RECETTES D'EXPLOITATION.

Plusieurs éléments pèsent sur les recettes d'exploitation :

1 - La concurrence sauvage a fait naître l'existence d'une organisation nationale, le syn - dicat des transporteurs. Celui-ci répartit les voyages, gare routière par gare routière. L'existence d'un tour de rôle ne garantit cependant pas des retours à plein pour tous les voyages. Les chauffeurs font

donc très souvent des voyages à vide, malgré une pratique d'arrêts en dehors de la gare routière pour tenter de "charger" quelques passagers. La maitrise des recettes de ces voyages échappe au propriétaire s'il n'est pas conducteur.

2 - L'observation des départs fait apparaître des pointes de trafic. La bonne place dans le tour de rôle un jour de pointe peut modifier sensiblement les recettes.

3 - Les voyages sur piste présentent des aléas en période de pluie ou à la suite de chute d'arbres. Des véhicules peuvent donc rester immobilisés quelques jours.

4 - L'absence d'un entretien préventif des véhicules fait perdre des jours d'exploitation pour les réparations. La quête de pièces de rechange impose des voyages à vide et du temps perdu.

5 - Les prélèvements opérés par les services de police, des douanes, de gendarmerie et des eaux et forêts constituent un aléa d'autant plus important qu'une façon de réduire les coûts fixes consiste à ne pas les engager et à négocier l'amende avec les services chargés de les contrôler (exemple : la prime d'assurance d'un montant très élevé).

Dans certains cas, la négociation est difficile, en particulier, le chauffeur est parfois tenu pour responsable du contenu des bagages. En cas de contrôle, la découverte de viande de brousse par exemple peut entraîner des amendes d'un montant disproportionné. Même lorsque tout est en règle, il peut être judicieux de donner un petit "cadeau", en prévision de la prochaine fois.

6 - Le produit du transport des bagages et des produits vivriers est très aléatoire. Certains taxis-brousse sont chargés de façon spectaculaire, d'autres sont vides. Une grande quantité de bagages augmente les risques en cas de contrôle des douanes ou des eaux et forêts. Les recettes des bagages vont le plus souvent directement aux chauffeurs. Le surcoût d'un volume important de bagages n'est pas maitrisé.

Face à des recettes variables, la gestion des dépenses passe par une tentative de minimiser les dépenses, notemment les frais fixes. L'enregistrement quotidien des recettes, compte-tenu de la variabilité perd un peu de son utilité pour le transporteur.

## B - LES DEPENSES D'EXPLOITATION

Les propriétaires sont peu sensibles au coût réel du crédit ; ils raisonnent en terme de flux, et ne se placent pas dans une logique patrimoniale. Pour eux, l'activité de transport doit couvrir les flux de dépenses, y compris les échéances de l'emprunt et dégager les sommes nécessaires pour continuer l'activité. Il y a moins une recherche d'accumulation de capital que la consolidation de leur rôle de propriétaire d'une entreprise de transport. L'amortissement cumulé de l'emprunt et du véhicule n'est donc pas nécessaire dans cette optique.

En revanche, finançant seulement 20 % de leur activité par des capitaux propres, une rentabilité suffisante des actifs permet de bénéficier d'un effet de levier important puisque les bénéfices ne sont à rapporter qu'aux capitaux investis. Cette dernière remarque s'applique à la période pendant laquelle l'absence de maintenance n'est pas trop défavorable. A l'issue de cette période, l'effet de levier financier joue en sens inverse, accroissant la mauvaise rentabilité lorsque les travaux d'entretien deviennent importants.

Le dépouillement des entretiens permet d'établir un compte d'exploitation pour un véhicule de type BADJAN. Ce compte d'exploitation reste théorique, car il repose sur l'hypothèse que le propriétaire engage toutes les dépenses fixes et que son véhicule est presque neuf. Dans ce cas on peut considérer que le véhicule parcourt 80 000 Km par an, soit environ 300 jours. L'analyse de ce compte d'exploitation doit se faire dans la perspective d'une situation de rationalité qui n'existe pas dans la pratique du secteur des taxis-brousse.

Coûts d'exploitation théorique d'un BADJAN ( 80 000 km par an pour un véhicule en bon état[3])

| | |
|---|---|
| **Coûts variables :** | |
| Consommation 14 litres aux 100 Km | 2 800 000 |
| Lubrifiants | 100 000 |
| Pneus ( changement tous les 60 000 Km ) | 420 000 |
| Entretien et réparation minimum | 200 000 |
| Chauffeur et amendes( 2000 F par jour + bagages) | 600 000 |
| Frais Syndicat et Mairie 1000 F / jour | 250 000 |

[3] Au cours de nos entretiens, les propriétaires ont estimés les coûts sur les quatre ou cinq premières années du véhicule. Ils considéraient qu'à la fin de cette période, le véhicule devait être revendu. Cela signifie que les coûts d'un véhicule de plus de 5 ans doivent être sensiblement élevés.

| | |
|---|---|
| TOTAL | 4 370 000 |

**Coûts fixes**

| | |
|---|---|
| Assurance du véhicule | 930 000 |
| Patente et impôts indirects | 103 600 |
| Vignettes | 30 000 |
| Frais financiers répartis sur 7 ans linéairement | 350 000 |
| Amortissement 7 ans linéaire | 1 200 000 |
| Visite technique (bureau Véritas) | 20 000 |
| Frais syndicat (cotisation fixe) | 50 000 |
| TOTAL | 2 683 600 |

| | |
|---|---|
| TOTAL | 7 053 600 |

Le coût kilométrique estimé à partir des entretiens est donc de :

7 053 600 : 80 000 = 88,16 F. CFA

Il se situe près des coûts calculés par la Direction des Grands Travaux (85 F. CFA hors taxe, fin 1984) et de celui de la Direction des Transports Terrestres (83,27 F CFA hors taxe, pour 70 000 km/an). Toutes taxes, le prix au kilomètre devrait approcher 112 F ; d'après notre enquête, les propriétaires cherchent à éviter de payer la taxe toutes les fois qu'ils le peuvent en passant par le circuit non officiel. Par exemple, le représentant de Renault à MAN déclare que c'est seulement pendant la période de garantie qu'il revoit les BADJAN vendus à des transporteurs et pour l'achat de pièces de rechange introuvables ailleurs. Notons sur ce point, que les pièces des véhicules hors d'état sont récupérées à l'extrême et qu'il peut exister un certain "cannibalisme" sur d'autres véhicules.

Si l'on examine la relation GUIGLO-MAN par exemple, on voit que la fréquence moyenne des départs est de 4 par jour ; comme seul le premier départ bénéficie du retour sûr, on en déduit que 5 fois sur 8 le voyage sera payant et donc 3 fois sur 8 le voyage se fera à vide.

Si un BADJAN se spécialise sur la ligne GUIGLO-MAN, (130 km) il effectuera pour 300 jours travaillés :

300 j x 260 = 78 000 km/an

dont à plein = 48 000 km

à vide = 30 000 km

Le prix pour Man est de 1500 F CFA, soit 30 000 F. CFA pour un voyage à plein. La recette pour 48 000 km effectués à plein est donc de 11 077 000 F CFA. Les coûts sont alors :

| | | | |
|---|---|---|---|
| les coûts fixes: | | | 2 933 600 F. CFA |
| les coûts variables: | 120 000 : 80)x78 | = | 4 017 000 F. CFA |

Le bénéfice est alors de 4 126 000 F CFA et la capacité d'autofinancement s'élèvera à 5 326 000 F. CFA par an, ce qui revient à une trésorerie potentielle de 444 000 F CFA par mois pendant la période de jeunesse du véhicule, période pendant laquelle le propriétaire devra décaisser 352 570 F. CFA par mois pendant 26 mois pour le remboursement du crédit. Si l'on considère que la période faste dure 4 ans, en trésorerie le propriétaire peut espérer un retour de son investissement, en tenant compte du capital apporté (1 700 000 F. CFA) et des frais financiers étalés sur 7 ans dans le compte d'exploitation (350 000 F. CFA par an : incidence 1 400 000 sur 4 ans) :

( 444 000 x 48 - 352 570 x 26)- (1 700 000 + 1 400 000) = 11 845 180

soit 246 774 F. CFA par mois pour la rémunération du travail et du capital du propriétaire par Badjan.

L'analyse du résultat doit être nuancée. Il constitue une moyenne théorique sur la base de 300 jours de fonctionnement par an qui nous semble très optimiste, même pour les 4 premières années.

La pratique de la gestion des propriétaires est cependant très différente ;

1 - Les coûts non proportionnels ne sont pas toujours engagés et les amendes sont proportionnellement augmentées. Un véhicule n'est jamais en règle; des arrangements à l'amiable sont nécessaires aux visites techniques, aux contrôles.

2 - Le nombre de voyages à vide peut être réduit par des chargements en cours de trajet. De plus, des échanges de passagers sont possibles entre deux taxis-brousse. L'examen des départs et arrivées du même jour à la gare de Guiglo montre que des taxis-brousse ne sont pas allés jusqu'à destination et ont préféré échanger leurs chargements pour éviter des trajets à vides.

3 - La chance que le véhicule ne soit pas en panne à partir de la quatrième année est réduite ; certains propriétaires n'hésitent pas à revendre leur véhicule au bout de 4 ans pour racheter un véhicule neuf.

# CONCLUSION

Au terme de cette étude, il convient de dresser le bilan des taxis-brousse et mini-bus, d'après le repérage effectué à Guiglo. Il faut tenir compte du service rendu aux usagers ainsi que de la rentabilité des entreprises, dans le but d'estimer si la survie du secteur est souhaitable et possible.

Mais avant de présenter l'évaluation de ce système de transport, il est pertinent de rappeler qu'il s'appuie sur une demande peut-être insoupçonné par les études de mobilité dans les pays en voie de développement. En effet, un des enseignements de notre étude est de montrer l'importance de la demande de transport émanant d'une petite ville de l'intérieur de la Côte d'Ivoire et de fournir une appréciation quantitative qui faisait défaut. Ce besoin est, selon notre enquête, le fait des diverses strates sociales : jeunes, agriculteurs, artisans..., et non pas seulement des plus aisées . Le prix élevé du transport laisse supposer qu'il s'agit d'une sorte de demande "incompressible", liée au tissu de relations sociales d'une société privilégiant les contacts humains. Un système de transports de personnes efficace est nécessaire au développement d'une telle société.

Le bilan que l'on peut dresser sur le fonctionnement des taxis-brousse et mini-bus présente des forces et des faiblesses. Sont à mettre au passif : l'inconfort, l'insécurité, l'irrégularité du service offert ainsi que la hauteur des prix pratiqués, qui témoignent des coûts élevés et des difficultés de gestion.

- L'inconfort, caractéristique des taxis-brousse et mini-bus, n'apparaît pas comme un facteur déterminant pour les voyageurs. Aucun passager enquêté n'en fait mention. Les usagers ont probablement pris l'habitude d'être "serrés", et acceptent la chose en considérant que cela diminue le prix du voyage.

- L'insécurité, que les statistiques révèlent, est sans doute un des éléments les plus négatifs et les plus difficiles à combattre. La réduction des accidents nécessite une action en profondeur sur la formation des chauffeurs et sur l'amélioration des voies de communication ainsi qu'un changement des mentalités. Un entretien préventif des véhicules serait également de nature à augmenter la sécurité. Les facteurs influençant la sécurité relèvent du contexte général et non pas seulement du secteur des taxis-brousse et mini-bus.

- L'irrégularité du service offert est inhérente au fonctionnement du secteur, qui en cela mérite le qualificatif de secteur informel. Cependant, l'enquête effectuée à Guiglo montre qu'une certaine régularité s'instaure. Des quasi-horaires se mettent en place et la variabilité du service offert semble, en conséquence, relativement faible au regard des autres aléas caractérisant la vie en Afrique. Néanmoins, la société ivoirienne, loin d'être figée, peut évoluer avec le développement des horaires fixes des compagnies d'autocars et plus généralement accorder une plus grande valeur au prix du temps.

-Les coûts élevés et les prix qui en résultent, constituent le handicap majeur du système de transport dit informel. Une réduction importante de ces coûts est souhaitable pour l'usager, et semble nécessaire pour une évolution positive du secteur, confronté à la concurrence des cars à grande capacité .

Les facteurs positifs sont de natures diverses : ils intéressent les usagers, mais également les propriétaires et leur famille, la collectivité et enfin l'Etat, considéré comme acteur économique.

-Le premier élément positif, confirmé par l'étude, est la très bonne desserte réalisée, particulièrement dans les zones rurales reculées. En terme d'accessibilité à une préfecture et à une capitale par les transports en commun, bien des villages européens pourraient envier les villages guérés. Il est à remarquer que cette bonne accessibilité est obtenue en dépit d'un environnement défavorable : faiblesse du pouvoir d'achat et piètre qualité des routes. La faible motorisation des ménages et la forte mobilité interurbaine de la population expliquent partiellement le bon niveau de l'offre de transport.

-Une autre caractéristique du secteur contribue également à la qualité de la desserte. Le fonctionnement du système est fondé sur une grande souplesse, qui va de pair avec un mode de gestion adaptée aux aléas. L'organisation du secteur permet un fonctionnement à "capacité variable", grâce à la régulation de l'offre pratiquée par le syndicat, en "temps réel" avec les variations de la demande.

Parallèlement, la gestion pratiquée par les entrepreneurs s'appuie sur une transformation des charges fixes en coûts variables.

- Le système taxi-brousse et mini-bus est bien inséré dans le tissu économique et social local. La création d'une entreprise fait appel à des méthodes de collecte de l'épargne locale, son fonctionnement génère des emplois, rémunérés ou non, de façon directe mais également indirecte avec toutes les activités qui se développent autour de la gare routière. On peut juger de l'importance du secteur à Guiglo par son chiffre d'affaires : environ 150 millions de F CFA., soit entre le tiers et la moitié du chiffre d'affaires de l'industrie de la ville.

-Enfin, il est pertinent de prendre en compte dans toute évaluation de ce secteur le fait qu'il fonctionne sans aucune subvention des pouvoirs publics. A contrario, l'activité est l'objet d'un prélèvement étatique ou para-étatique important : taxes diverses (lors de l'achat des véhicules, des pièces détachées, du carburant, patente, taxe de la mairie...), mais également "amendes négociées", qui contribuent à alimenter le circuit économique et à améliorer la rénumération des agents de l'Etat. Ces flux à destination de l'Etat ne sont possibles que parce que le secteur est rentable. Cette rentabilité est encore augmentée, pour l'entrepreneur par un effet de levier financier important.

Cette tentative d'évaluation fait donc apparaître que le secteur des tranports de personnes "informel" assure une relativement bonne desserte, de façon souple, avec une rentabilité possible et des effets induits positifs, au prix, il est vrai, de tarifs élevés. Ces prix élevés ont favorisé l'émergence de nouvelles compagnies de transport qui exploitent de grands cars avec des horaires fixes et des tarifs diminués de moitié. Ces grandes compagnies, même si elles sont le fait de coopératives de propriétaires, sont un défi pour les acteurs du secteur des taxis-brousse et minibus. En effet, si les propriétaires participent à la création de ces coopératives, ils n'exercent pas un pouvoir réel sur la gestion des compagnies. Celles-ci sont généralement un enjeu de nature politique, par exemple, la coopérative de Man, SOCOMAN, est dirigée par le pouvoir politique local. Leur période faste prendra fin lorsque le parc des autocars commencera à vieillir. Pour échapper à l'alternative faillite-subventionnement des entreprises qui se dessine, il convient de favoriser une évolution et une intégration des deux "secteurs". Il n'est pas exclu que les entreprises exploitant les grands cars reviennent à un mode de fonctionnement plus souple et à des tarifs raisonnables, ménageant ainsi leur survie. Cependant, jamais les grands cars ne pourront assurer la desserte des zones rurales, qui pour longtemps encore passe par l'utilisation la piste. Pour survivre et se développer harmonieusement le secteur "informel" doit s'adapter et, en particulier, diminuer les coûts. Cette survie est nécessaire pour

assurer la desserte rurale mais également pour conserver un tissu d'entreprises ou d'entreprises locales. Pour diminuer les coûts, quelques actions sont envisageables:

- Une diminution des taux de crédit, qui pourrait être favorisée par l'Etat, en échange d'une obligation de service minimum. Eu égard au niveau de service déja atteint, cette obligation ne serait guère contraignante. Elle poserait en revanche des problèmes pour répartir les éventuels voyages à perte. Toutefois, un excès de rélementation peut avoir des effets pervers.

- Une amélioration des conventions de réciprocité entre gares routières pour diminuer le nombre des voyages à vide.

- Un élargissement des tâches des regroupements de transporteurs avec par exemple des achats groupés de pièces détachées à moindre coût.

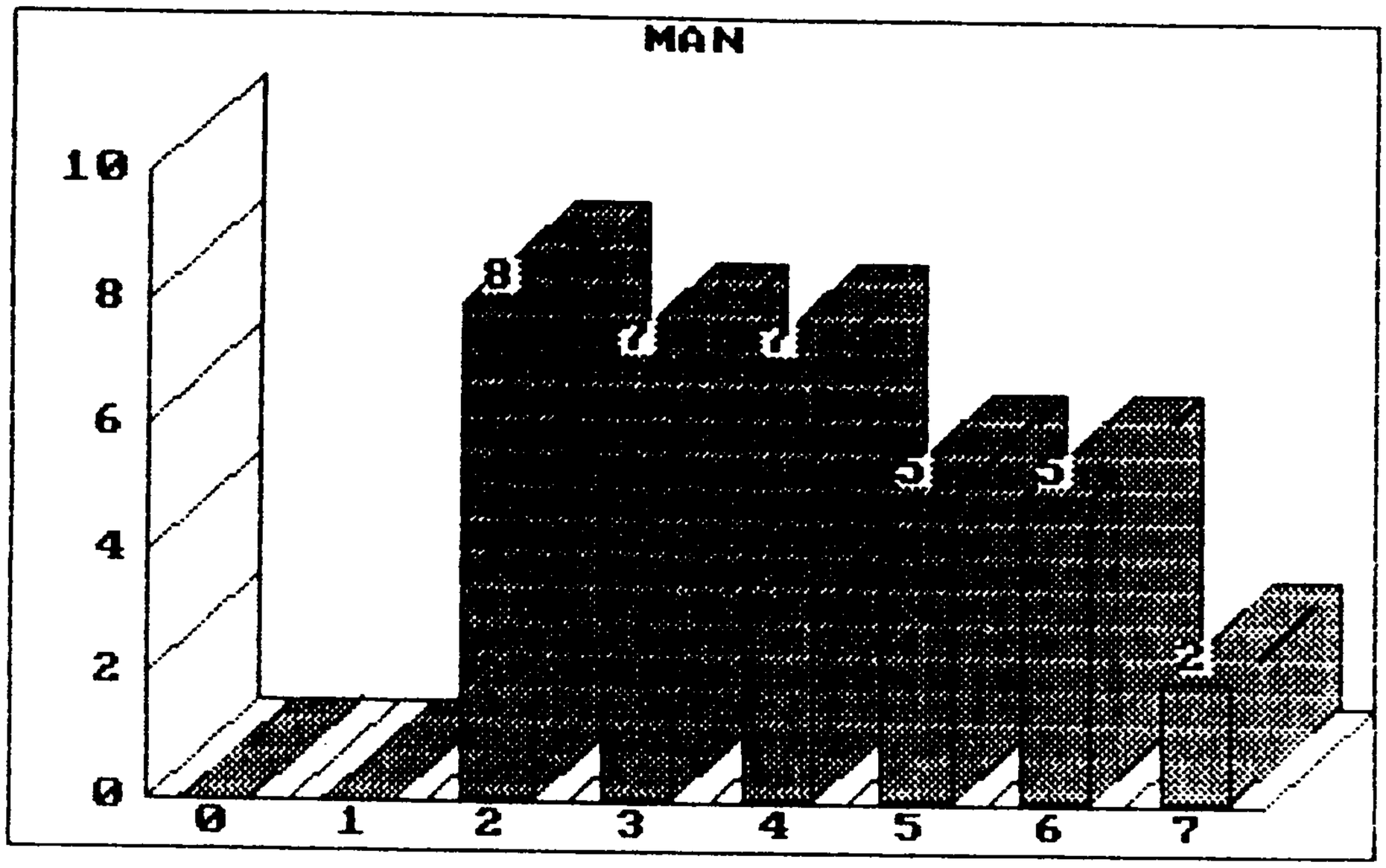
- Une diminution du prix d'achat des véhicules par la livraison de véhicules dont une partie du montage est encore à effectuer. Cette pratique existe déja : les badjans sont livrés sans siège pour les passagers, une entreprise de Daloa habille ensuite les véhicules à un coût réduit de moitié.

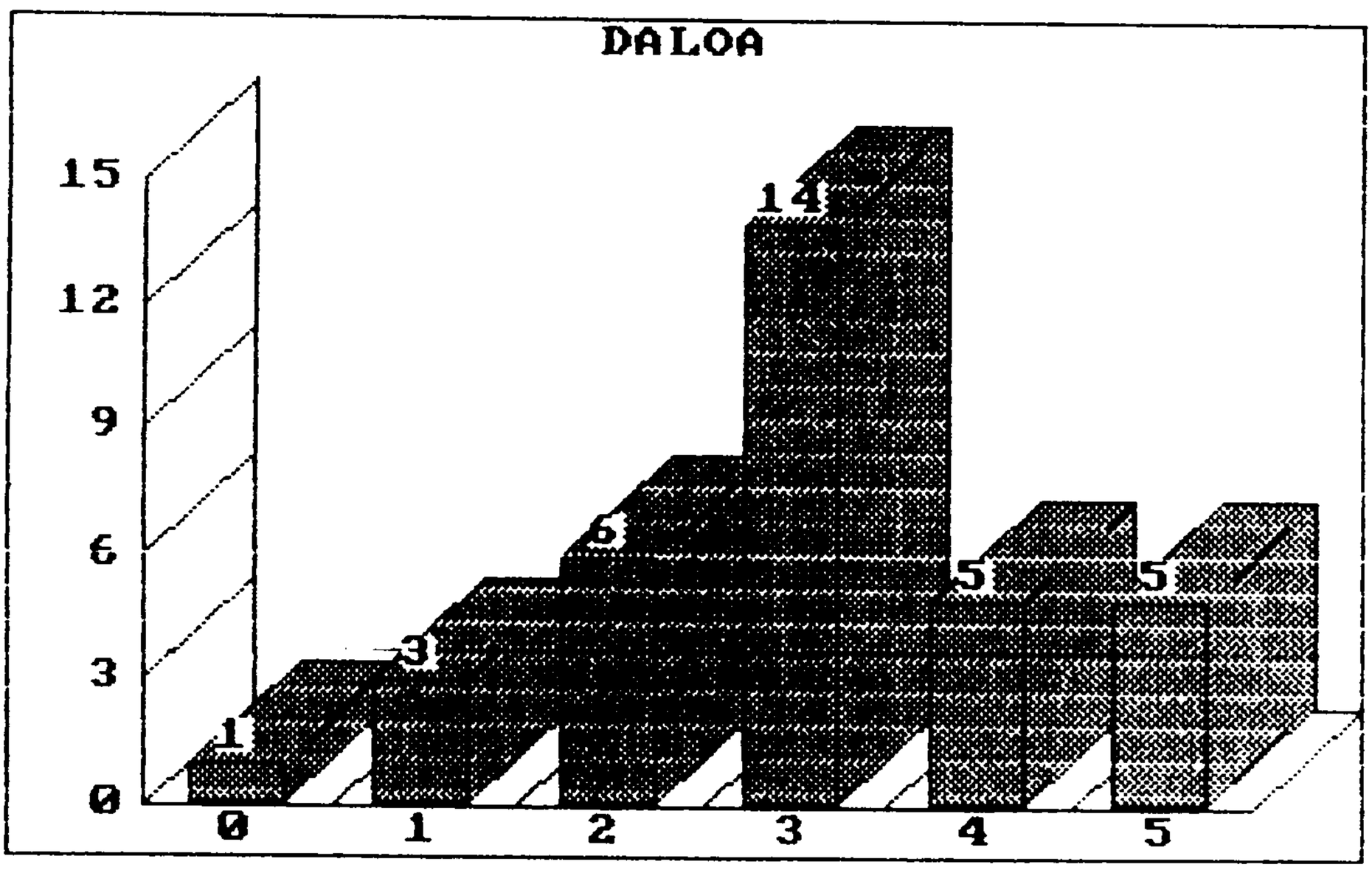
- Une diminution des prélèvements étatiques qui serait justifiée par la perspective d'éviter de subventionner des compagnies déficitaires d'ici quelques années.

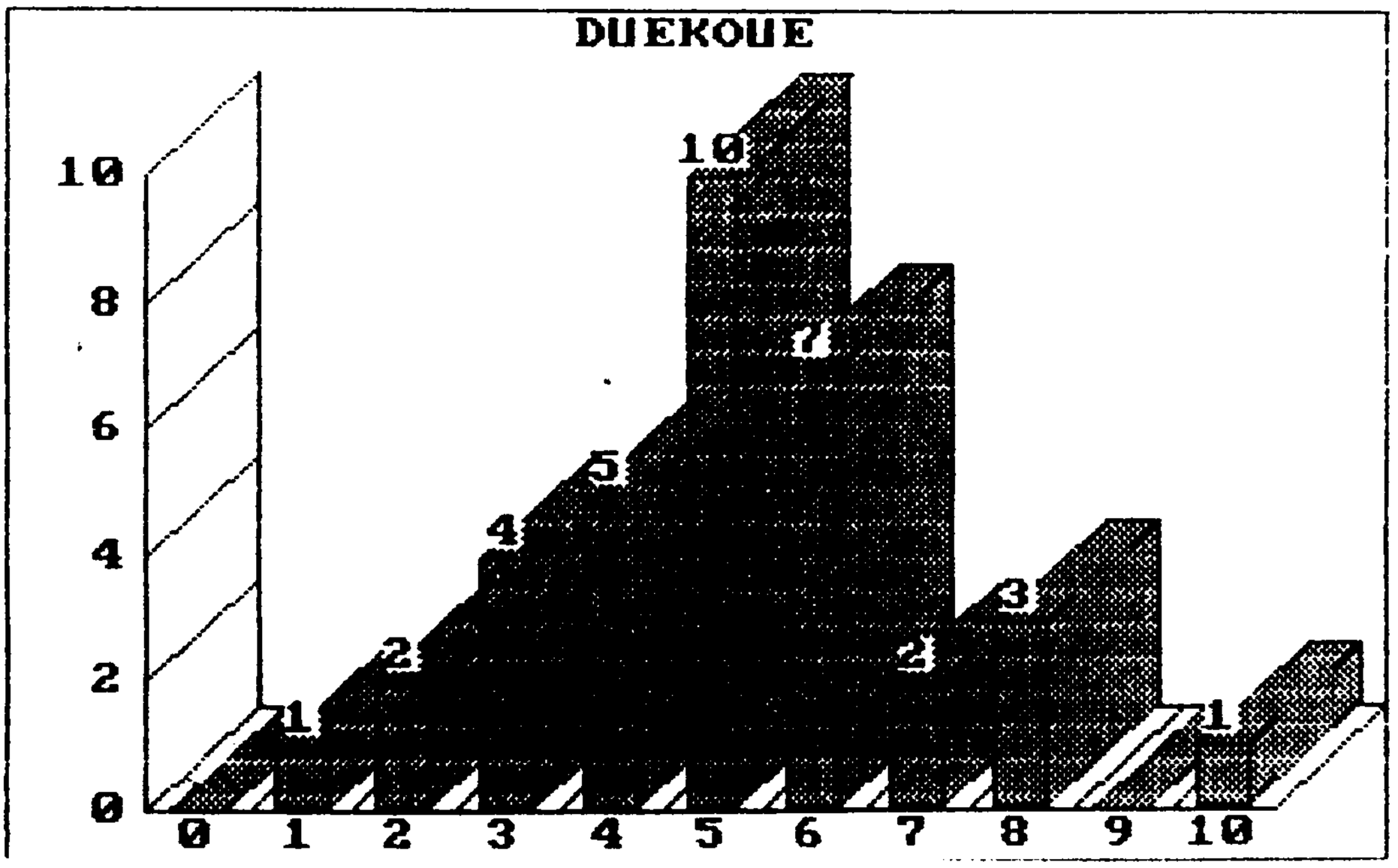
Mais tous ces points méritent réflexion et appellent une analyse plus précise des effets.

# ANNEXE I

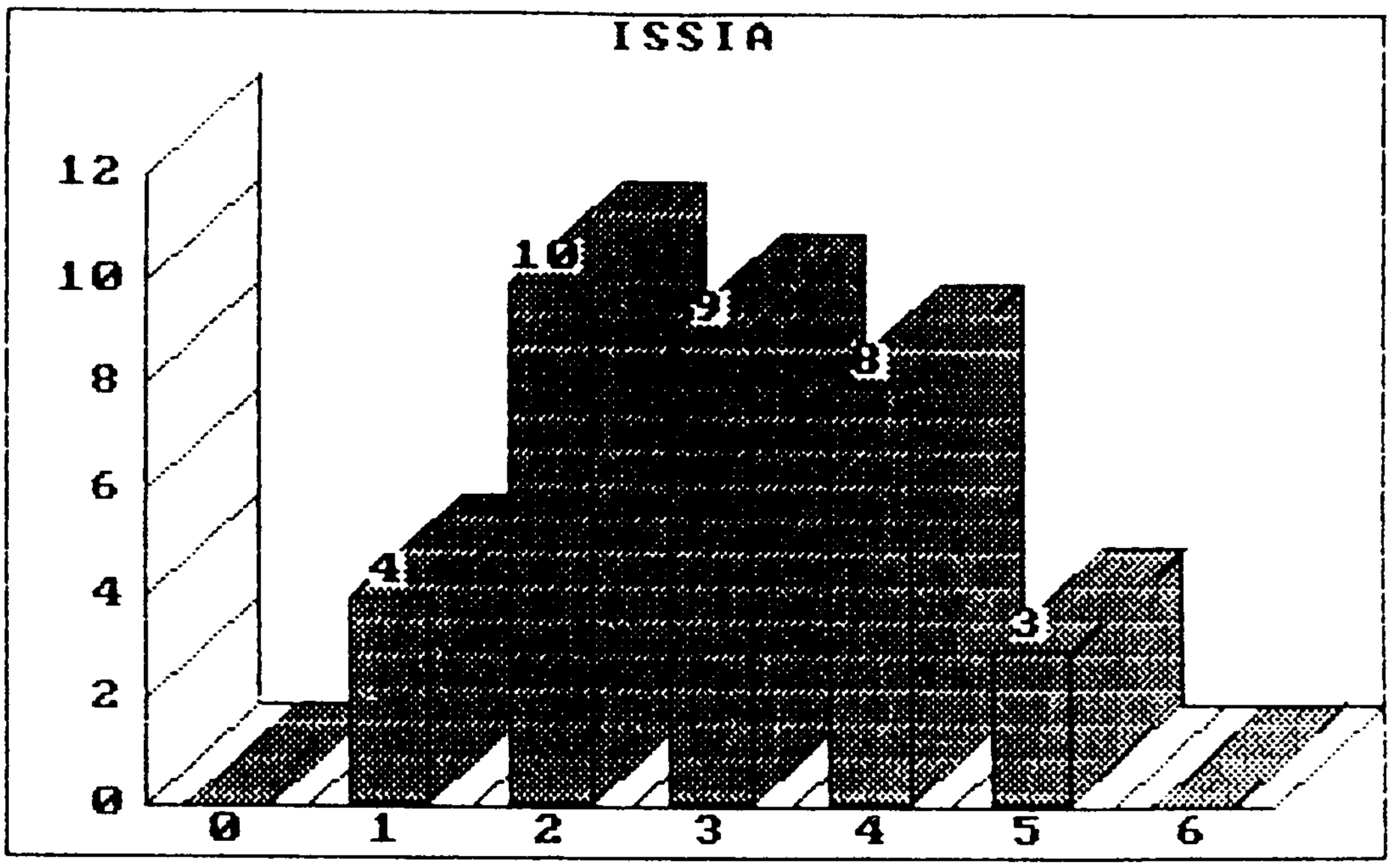
REPARTITION DES JOURS OBSERVES SELON LE NOMBRE
DE DEPARTS DANS LA JOURNEE

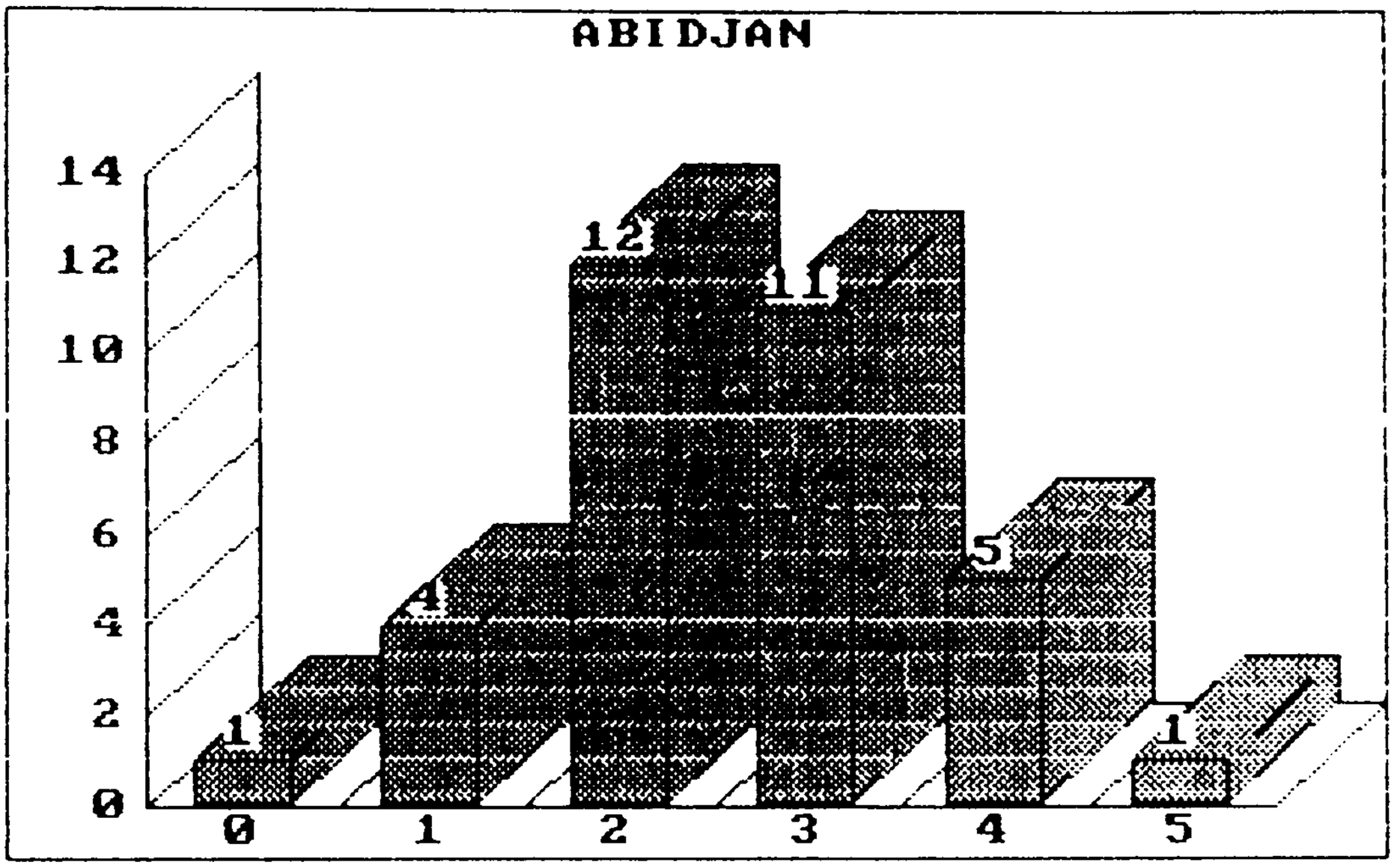


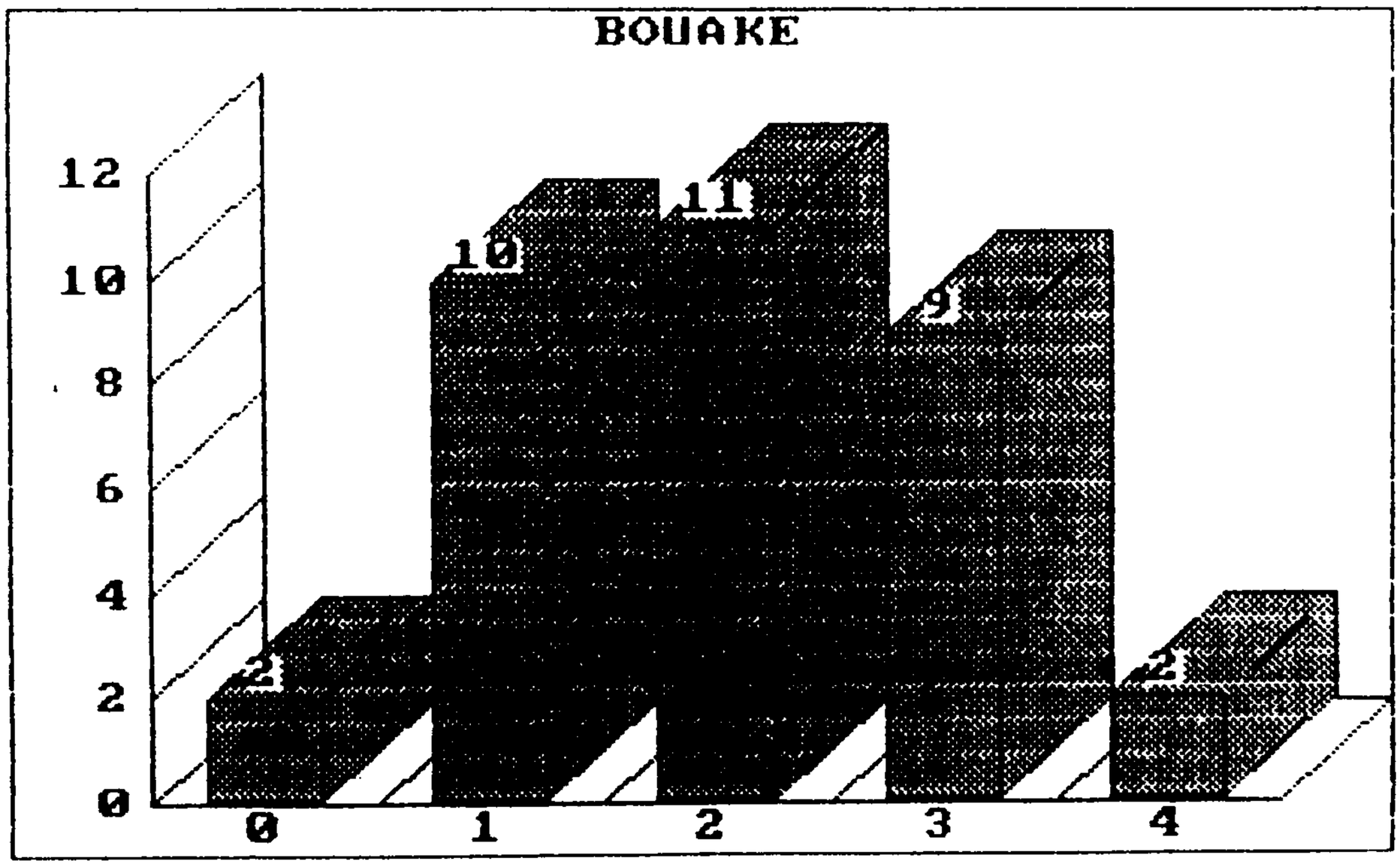



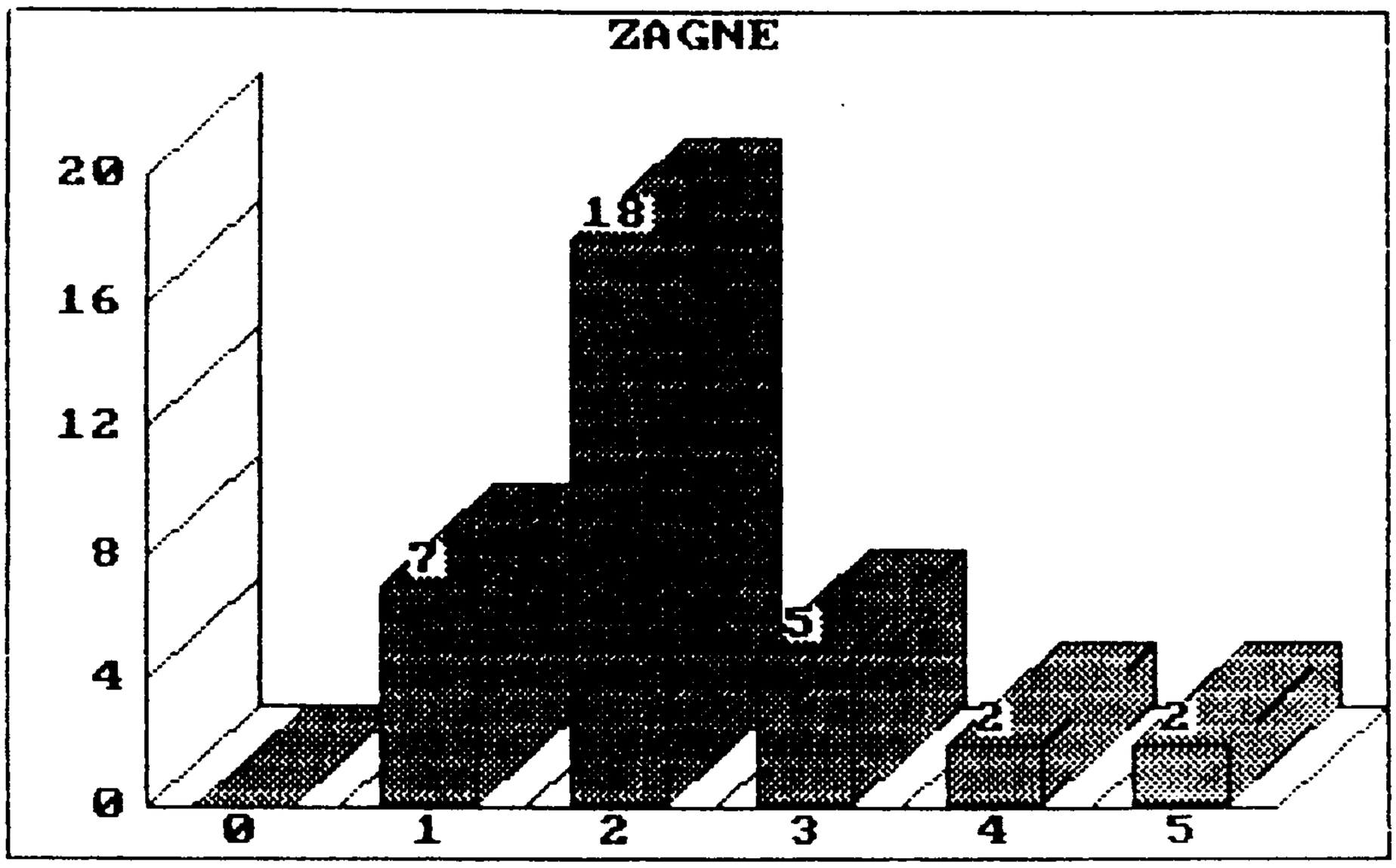
REPARTION DES JOURS OBSERVES SELON LE NOMBRE
DE DEPARTS DANS LA JOURNEE

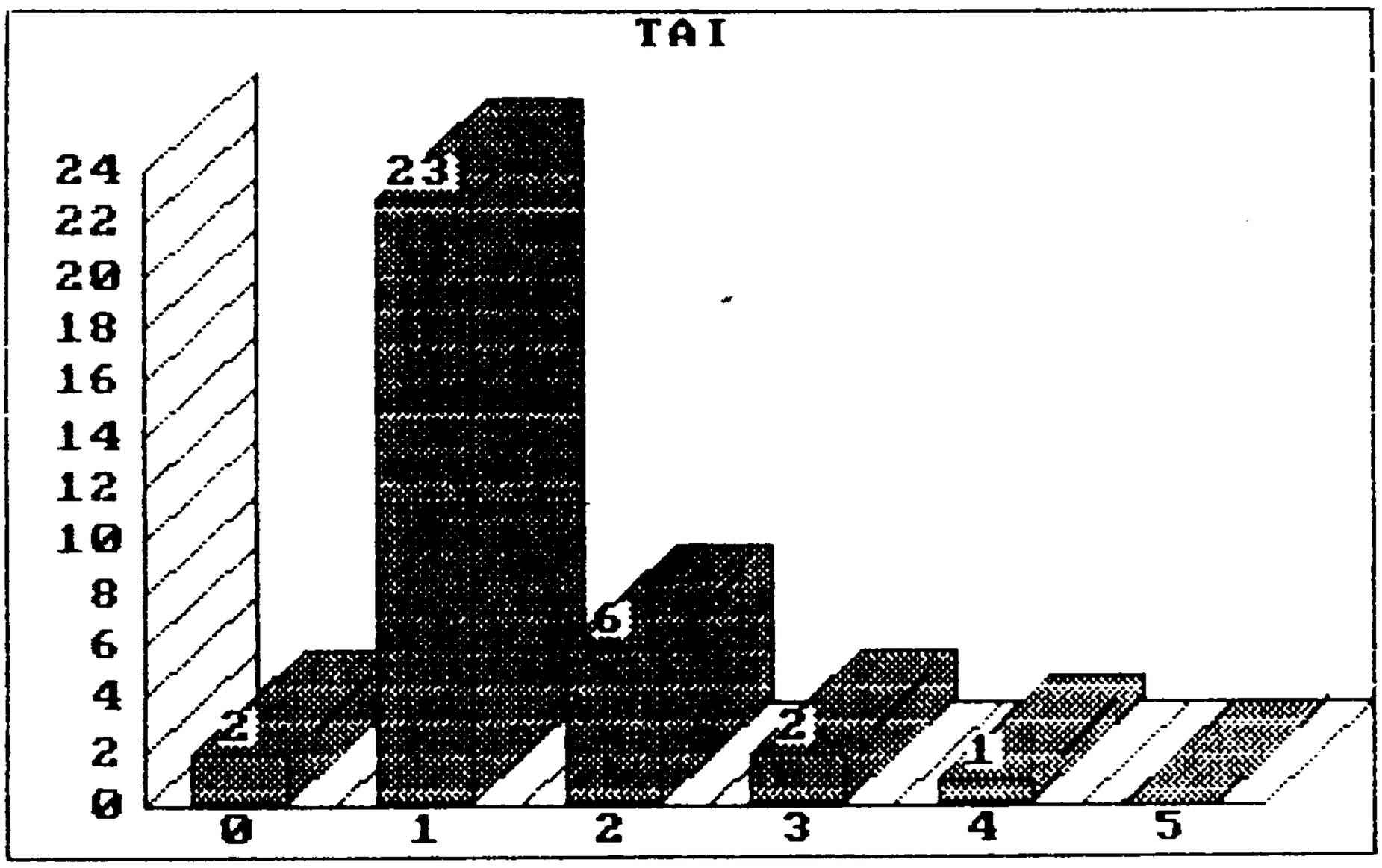


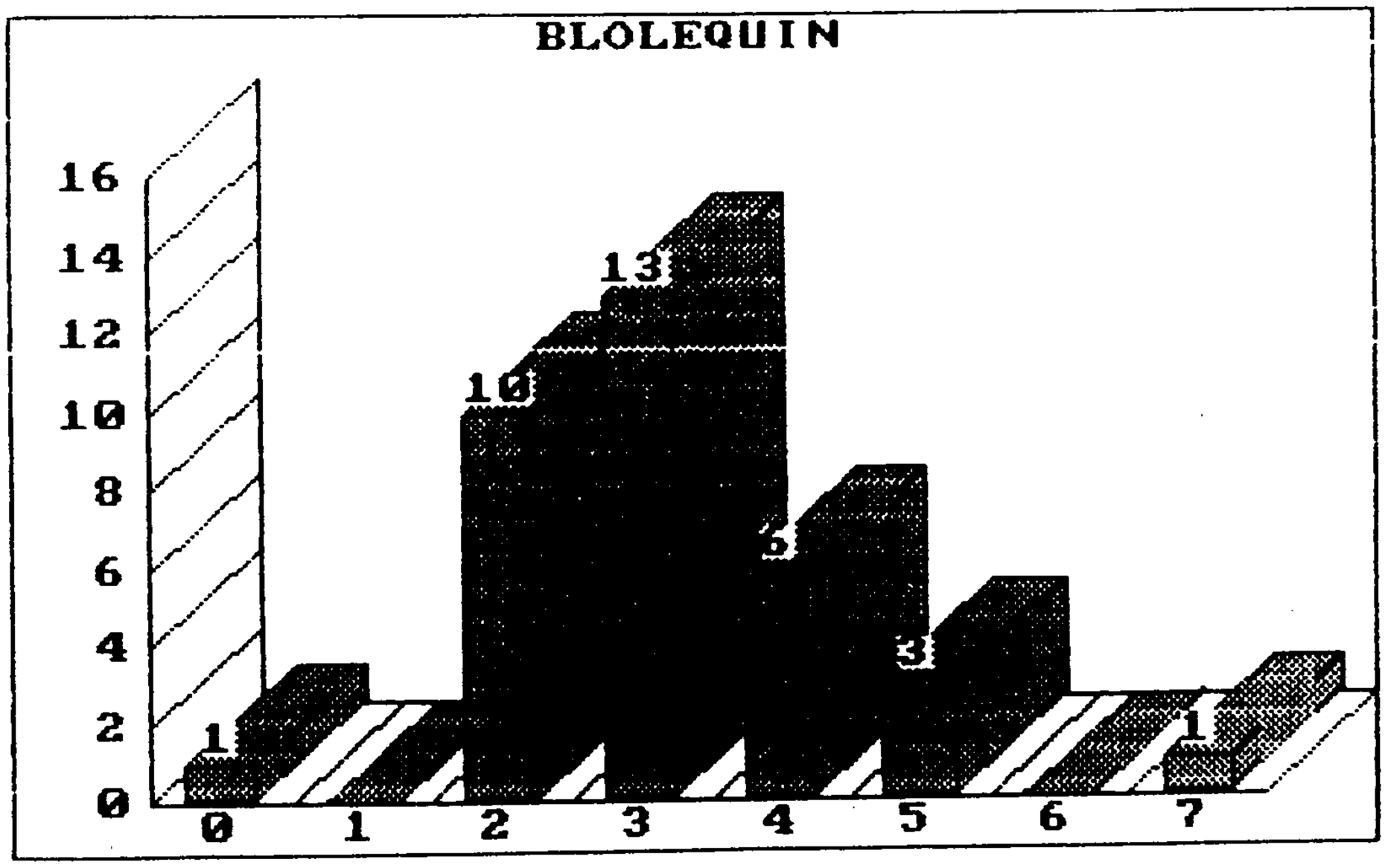



REPARTITION DES JOURS OBSERVES SELON LE NOMBRE
DE DEPARTS DANS LA JOURNEE



## ANNEXE II: LES PREMIERS ENTRETIENS REALISES AVEC LES VOYAGEURS POUR MAN

### 1er Entretien

Q = - Bonjour Mr.
R = - Mr Bonjour.
Q = - C'est une interview sur votre voyage, vous êtes de la de la génération 40, on peut voir.
R = - Je suis plus que ça; je suis né en 1923.
Dans la région, je suis de la région.
Q = - Votre famille est ici ?
R = - Je suis de la région, mais dans la région de Taï.
Q = - Votre profession Me ?
R = - J'étais ancien secrétaire général PACI de la section de Guiglo de 46 à 80.
Tout d'abord, je me nomme NOHET GUY Valentin.
Q = - Votre résidence habituelle.
R = - Je réside à Guiglo.
Je vais actuellement à Man, aux Eaux et Forêt parce que je suis exploitant forestier.
Mais je vais pour certaines pièces qui manquent aux dossiers.
Je vais à la direction régionale des Eaux et Forêts.
Q = - Vous aimez voyager souvent ?
R = - En tout cas, dans le temps je voyageais beaucoup et maintenant non.
Mon voyage s'arrête maintenant Guiglo Asidjan et puis Man
Guiglo,
et puis la région.

Merci Mr

**2ème Entretien**

Q = - Bonjour jeune frère.
R = - Bonjour.
Q = - Oui, il est exactement 8h20, tu es en présence de moi, je me nomme EmahoJ.
Et vous ?
R = - Je me nomme Karamoko Sannogo.
Q = - Vous êtes né en quelle année ?
R = - Je suis né en 1968.
Q = - Vous êtes très jeune.
R = - J'ai 17 ans.
Q = - Alors vous effectuez un voyage sur Man exactement ?
R = - J'effectue mon voyage sur Man pour passer mon examen du B.E.P.C.
Q = - Ah ! tu as un examen à passer. Bonne chance.
Alors tes parents sont ici ?
R = - Oui, mes parents sont ici.
Q = - Tu résides à Guiglo ?
R = - Oui.
Q = - Oui.
Q = - Alors. Depuis quelle année tu es à Guiglo ?
R = - Depuis ma naissance, je suis né ici.
Q = - Tu vas passer l'examen du B.E.P.C.
Ca te fais pas peur par hasard ?
R = - Ca ne me fait pas peur, parce que c'est la 2ème fois que je vais passer ça.

Merci

**3ème entretien**

Q = - Bonjour Mr.
R = - Bonjour Mr.
Q = - Il est exactement 9h04mn que je suis avec vous. Alors c'est au sujet de notre voyage, je vais vous poser quelques questions. Vous partez à Man ?
R = - Oui.
Q - Votre âge Mr ?
R = - Né en 1938, sur la carte d'identité.
Q = - Votre profession ?
R = - Je suis planteur.
Q = - Votre résidence habituelle ?
R = - Logoualé.
Q = - Vous partez à Man pourquoi ?
R = - J'ai une commission à Man et aussi j'ai mes enfants qui fréquentent là-bas, je passe là-bas voir et je reviens à Logoualé.
Q = - Vous partez à Man pour un petit séjour seulement ?
R = - Oui.
Q = - Vous aimez voyager souvent ?
R = - Oui, toujours je viens ici.

Merci

**4ème Entretien**

Q = Bonjour petite soeur.
R = - Bonjour Mr.
Q = - Alors tu es très jeune pour voyager seule ce matin, sur Man, tu vas à Man ?
R = - Oui.
Q = - Tu as quel âge ?
R = - J'ai quinze ans, 15 ans.
Q = - Tu es élève ?
R = - Je suis élève.
Q = - Au lycée M.G. ?
R = - Je suis au L.M.G.
Q = - Ta résidence habituelle ?
R = - Je suis toujours à Guiglo.
Q = - Alors tu vas à Man ce matin. Pourquoi ?
R = - Je vais à Man pour passer mes vacances.
Q = - Et tes parents, ils sont à Man ?
R = - Je vais chez mon oncle, mes parents sont à Danané.

Merci

**5ème Entretien**

Q = - Bonjour petite soeur.
R = - Bonjour grand frère.
Q = - Alors vous êtes beaucoup souriante ce matin ?
Vous partez à Man ?
R = - Oui, je vais à Man,
Q = - Vous partez à Man dans quel but ?
R = - Je réside à Man, j'étais venue rendre visite à une famille en deuil à Zagné et je retourne maintenant.
Q = - Mes condoléances.
R = - Merci.
Q = - Votre profession ?
R = - Je suis élève.
Q = - A guiglo ?
R = - Non à Man.
Q = - Vous résidez à Man ?
R = - Oui, je réside à Man avec mes parents.
Q = - Vous allez pas passer les vacances ailleurs sauf Man seulement ?
R = - Le 28 juillet j'irai à Yamaissokro.
Q = - Vous aimez voyager souvent ?
R = - Oui, si c'est possible.

Merci

**6ème Entretien** (réalisé en Diaoula)

Q = - Bonjour.
R = - Bonjour.
Q = - Votre âge ?
R = - Néant.
Q = - Pourquoi ?
R = - Je vais dire mon âge, pourquoi ?
Q = - Vous partez à Man pourquoi faire ?
R = - C'est mon village.
Q = - Vous partez à Man pour rester ?
R = - Je suis pour toute ma vie.
Q = - Vous faites quoi à Man ?
R = - C'est chez moi, je vais faire quoi encore.
Q = - Votre fonction8?
R = - J'ai plusieurs travaux.
Q = - Citez-moi deux travaux.
R = - Néant.
Q = - Pourquoi ?

**7ème Entretien**

Q = - Bonjour petit frère.
R = - Bonjour Me.
Q = - Votre âge ?
R = - 15 ans.
Q = - Tu es très jeune ?
R = - Oui, je suis très jeune.
Q = - Tu es él- ève ?
R = - Oui je suis élève à Man.
Q = - Mais pourquoi tu es venu à Guiglo alors ?
R = - Je suis venu en commission de mon papa.