Revue CRIMEN

N° 6 | 2026
L'État face aux menaces contemporaines : Quelles solutions ? Volume 1, une problématique complexe

Stratégies de résilience de la population face à la violence dans le secteur du transport en commun

Apie Monique ACHO *Maître assistant*
Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan

Édition électronique :
URL :
https://revue-crimen.numerev.com/articles/revue-6/3538-strategies-de-resilience-de-la-population-face-a-la-violence-dans-le-secteur-du-transport-en-commun
ISSN : 2782-0106
Date de publication : 02/06/2026

Cette publication est sous licence **CC BY-NC-ND** (Attribution - No commercial - No derivatives).

Pour **citer cette publication** : ACHO, A. M. (2026) Stratégies de résilience de la population face à la violence dans le secteur du transport en commun. *Revue CRIMEN*, (6). https://doi.org/10.34745/

L’avènement du multipartisme dans les années 1990 en Côte d’Ivoire a entraîné des ajustements structurels, dont la réduction des investissements étatiques dans le secteur du transport en commun et l’encouragement de l’initiative privée d’où la floraison des minibus à Abidjan. Ce type de transport permet certes un déplacement massif et rapide des biens et des personnes, cependant, il n’en demeure pas moins que les usagers sont régulièrement exposés à des actes de violence des apprentis ; ce qui perturbe leur quiétude. Quelles stratégies de résilience la population met-elle en place comme moyens de défense face à ces agissements délictueux ? Notre objectif de recherche est de connaître les stratégies de résilience développées par les usagers de minibus face aux agressions (physique et psychique) subies. 37 personnes (usagers et non-usagers) ont été interrogées à l’aide d’un guide d’entretien à Adjamé et à Cocody. Il ressort du verbatim que ces agissements délictueux relèvent des difficiles conditions de travail des acteurs du transport. La réponse face à ces actes de violence se mesure à travers des comportements de résilience tels que l’adaptation, l’évitement et le changement de moyen de transport pour éviter la violence.

The advent of multi-party politics in the 1990s in Côte d'Ivoire led to structural adjustments including the reduction of state investment in the public transport sector and the encouragement of private initiative, hence the proliferation of minibuses in Abidjan. This type of transport certainly allows massive and rapid movement of goods and people, however, the fact remains that users are regularly exposed to acts of violence from apprentices; which disturbs their peace. What resilience strategies does the population put in place as means of defense against these criminal acts? Our research objective is to know the resilience strategies developed by minibus users in the face of attacks (physical and psychological) suffered. 37 people (users and non-users) were interviewed using an interview guide in Adjamé and Cocody. It appears from the verbatim that these criminal actions relate to the difficult working conditions of those involved in transport. The response to these acts of violence is measured through resilience behaviors such as adaptation, avoidance and changing means of transportation to avoid violence.

Mots-clés :
Résilience, Adaptation, Violence, Evitement, Avoidance, Transport en commun, Violence, Public transit, Resilience, Adaptation

Le développement des métropoles africaines a vu la naissance et la diversification des moyens de transport. En effet, la forte urbanisation des villes et la faiblesse du transport public ont entraîné l'émergence du transport privé en commun. Le Bureau International du Travail (BIT, 2015) observe que d'importants changements sont intervenus dans le secteur du transport routier à cause de l'accroissement de la demande relative à l'augmentation des échanges commerciaux internationaux et des déplacements massifs de personnes dans les grandes villes africaines, à la recherche d'un mieux-être.

En Côte d'Ivoire, le transport urbain formel a commencé dans les années 1960 par la Société des transports abidjanais (SOTRA) pour répondre non seulement aux besoins de la population de plus en plus croissante, mais résoudre le problème du transport en commun artisanal (Oussou (2014) ou transport privé informel (Banque Mondiale, 2000). Les minicars ou minibus (*gbaka* en dialecte ivoirien) s'inscrivent dans ce groupe de transport privé en commun. Selon cette institution mondiale, ces moyens de transport informel se sont installés dans la capitale abidjanaise dans les années 1980 en profitant de moments de faiblesse de la SOTRA (mauvaise gestion et vieillissement du parc automobile). Une autre raison du boom du transport privé en commun serait relatif au retrait de l'État de plusieurs secteurs d'activités dans les années 1990 (l'avènement du multipartisme) ayant débouché sur les programmes d'ajustement structurel : l'État a drastiquement réduit ses investissements dans les secteurs sociaux comme le transport (Sehi Bi et Komba Bi, 2020). Lombard (2018) abondant dans ce sens, signale que la recrudescence et l'accroissement du transport privé collectif sont la résultante de la défaillance étatique à assurer le transport des personnes et des biens, d'où le dynamisme spatial des *gbaka*. Ce renforcement semble nécessaire, car le transport urbain privé contribue au bien-être des populations qui ont désormais une facilité de mobilité. Cela influence considérablement l'ensemble de l'économie de la Côte d'Ivoire selon la Banque Mondiale (2019). En effet, ce sont environ 300 milliards de francs CFA par an que le transport privé terrestre permet aux caisses de l'État d'engranger (Sehi Bi et Komba Bi, 2020.). Cette contribution n'est pas étonnante, car le coût du transport des minibus est nettement plus élevé que celui de l'autobus de la SOTRA (Société d'économie mixte) pour les mêmes distances (Ostian, 2021).

Le transport privé en commun est devenu très indispensable aujourd'hui à Abidjan. Les minibus (*gbaka*) assurent 29,7% des déplacements de la population Kassi (2023). Cependant, les engins utilisés sont souvent de mauvaise qualité. C'est pourquoi en 2022, le Ministère du Transport a décidé de lancer l'opération de renouvellement afin de professionnaliser la filière et améliorer la rentabilité (Kouadio, 2022). Dans cet élan, un appel à candidatures a été lancé aux transporteurs pour obtenir de nouveaux *gbaka*. En effet, la vétusté du parc automobile des minibus était souvent mise en cause dans des accidents récurrents. Cette volonté étatique a abouti en 2023 à la remise de plusieurs *gbaka* aux transporteurs souscripteurs (Tossavi, 2023).

Aglietti (2018), dans un reportage sur le transport en commun privé, explique que les *gbaka* (minibus) sont essentiels pour pallier le déficit de la SOTRA dans le transport en commun des biens et des personnes. Elle souligne cependant que, ces minibus sont très souvent critiqués par la population qui développe un sentiment d'insécurité rien qu'à l'évocation du terme « *gbaka* ». Adjakotan (2022) évoque l'utilité des *gbaka* dans le milieu du transport en commun abidjanais comme incontournables. L'auteur affirme que nul ne peut se passer des *gbaka*. Cependant, le revers de la médaille se trouve dans leurs constantes implications dans les actes de violence, particulièrement dans les accidents de la circulation.

Kassi (2007) dénonce le système des transports collectifs et l'essor du secteur privé populaire à Abidjan. Ils ont ouvert, selon lui, la porte à des pratiques illicites dans le secteur du transport. Les travaux de Crizoa (2018) renforcent l'idée selon laquelle, le milieu du transport constitue une niche de développement de l'insécurité urbaine.

Traoré (2015) ne dit pas autre chose, lorsqu'il remarque que les *gbaka* sont des moyens de transport « dangereux », mais utiles pour les populations abidjanaises. En effet, celles-ci y sont exposées aux bousculades, aux risques de se faire voler, au non-respect des destinations, aux violences physiques, à la pollution, à l'insécurité de tous genres avant, pendant et après les différents services offerts par les minibus. Kouadio (2015) met l'accent sur la mauvaise conduite des chauffeurs qui circulent sur les trottoirs et autres artères non autorisées au passage de voiture, évitant parfois les piétons de justesse. L'auteur informe que les chauffeurs conduisent rapidement au mépris du Code de la route avec pour seule intention le gain quotidien. À cela s'ajoute une forme d'impolitesse des apprentis qui n'ont jamais la monnaie ou l'utilisent à des fins autres que celle du transport. De ce fait, les conflits entre passagers et apprentis de *gbaka* pour des problèmes de distributions de monnaie sont courants (Seri, 2023). Selon l'auteur, un autre dilemme oppose souvent les passagers aux chauffeurs et apprentis de *gbaka* : il s'agit de l'augmentation anarchique du prix du transport d'une part et du non-respect des trajets fixés d'avance dans les gares d'autre part. Un rapport d'Enquête Média (2023) confirme le désarroi des usagers faisant face à des augmentations drastiques du coût des transports chaque jour aux heures de pointe. Dans ce contexte d'anarchie, chargeurs ou « *gnambro* » (en dialecte ivoirien), chauffeurs et apprentis font subir d'énormes charges financières aux populations qui sont obligées de débourser deux voire trois fois plus d'argent pour les frais d'un trajet habituel. Certains syndicalistes de connivence avec les chauffeurs et apprentis créent des situations de manque de véhicule qui conduisent les usagers à se bousculer pour espérer trouver la place lorsque les premiers *gbaka* arrivent (Moihet, 2016). Certains usagers se font voler pendant que d'autres sont blessés dans des gares de stationnement installées sans l'autorisation des autorités municipales et du ministère de tutelle (Aka *et alii*, 2016). Cela fait dire à Kouassi (2023) que les décideurs et urbanistes ivoiriens ont mal anticipé le développement de la ville d'Abidjan et de sa population de plus en plus croissante ; raisons qui déjouent les pronostics et l'offre de transport. Cet état engendre des augmentations anarchiques du coût du transport dans les minibus. Les bousculades constantes aux heures de pointe et les inconduites des chauffeurs préoccupés par les

gains pécuniaires constituent des situations de galère pour les usagers du transport en commun en général et en particulier les minibus « *gbaka* ». Kouika (2020) qualifie les transporteurs de véreux lorsque ces derniers augmentent les tarifs des trajets, aggravant la souffrance de la population (depuis l'avènement de la COVID-19 qui a engendré la hausse des prix des denrées de première nécessité).

La littérature montre que les minibus jouent un rôle essentiel dans le transport de la population. Cependant, les usagers sont souvent victimisés par les chauffeurs et les apprentis qui travaillent dans ce secteur d'activité. Les actes délictueux ne sont pas judiciarisés à l'instar des crimes sexuels dans le transport (Crizoa, 2010). Il y a donc une criminalité de « non-lieu » selon les termes de l'auteur.

La plupart des auteurs ayant abordé les violences dans le transport ne mettent pas l'accent sur le ressentiment des usagers et leurs attentes dans le domaine du transport en commun. Une incursion dans ce domaine a fait constater que les usagers de transport privé en commun vivent un véritable calvaire (Kanaté, 2023).

La question principale est de savoir comment se comportent les usagers face aux actes de violence qu'ils subissent dans le transport. En d'autres termes, comment réagissent les usagers de minibus (*gbaka*) qui subissent des actes de violence dans le secteur du transport urbain à Abidjan ? Quelles sont les conséquences des violences ? Notre objectif dans cette étude est de connaître les stratégies de résilience des usagers qui subissent les actes de violence dans le secteur du transport urbain assuré par les minibus (*gbaka*) à Abidjan. Pour ce travail, nous avons utilisé la théorie de la résilience pour expliquer le comportement des usagers. Lallau *et alii* (2018, p. 9) définissent la résilience comme « la capacité des communautés et des systèmes à faire face aux chocs, mais aussi à s'y préparer, voire à les éviter et s'y adapter sur le long terme ». Ils intègrent le ratio coûts-bénéfices face à la nécessité d'une intervention dans les travaux de Venton *et alii*. Ainsi, les usagers s'inscrivent dans cette perspective de résilience face aux agressions subies dans le milieu du transport. En effet, malgré les divers risques encourus, les usagers continuent d'affluer vers les minibus chaque matin et le soir. La théorie de la résilience est complétée dans cette étude par la théorie de l'adaptation évoquée par Ana Freud (Lallau *et alii*, 2018). Elle prend en compte l'adaptation du sujet à son environnement, face à des menaces particulières. À l'image du Togo, il serait profitable de professionnaliser le secteur des minibus (Above, 2015).

Pour réussir le travail, nous avons suivi une démarche méthodologique qui nous a permis de recueillir des données qui sont analysées, interprétées et discutées dans les parties qui suivent.

I. Méthodologie

Deux communes ont retenu notre attention comme terrain de collecte pour mener

l'étude : la commune d'Adjamé et celle de Cocody. Nous avons choisi la gare routière de la commune d'Adjamé qui est l'épicentre de tout le transport en Côte d'Ivoire. C'est dans cette gare que convergent chaque jour la majorité des *gbaka* et autres véhicules qui assurent le transport en commun. La gare d'Adjamé se situe au cœur du transport abidjanais. Elle concentre à elle seule les gares nationales et internationales, ainsi que la plupart des activités commerciales. Dans cette gare, nous avons pu interroger des personnes qui ont bien voulu répondre à nos questions.

La population d'étude est constituée par deux catégories d'usagers de *gbaka*. Dans un premier temps, nous avons interrogé des individus qui descendaient des *gbaka*. Nous avons échangé avec eux pour recueillir leurs réponses sur les différents items de notre travail. Dans un second temps, nous avons embarqué dans les minibus avec des usagers et sommes descendus à des endroits où beaucoup d'entre eux devraient descendre (le Carrefour de la Vie, dans la commune de Cocody qui est le second site de recherche). Cela a permis d'accoster certains usagers pour répondre à nos questions de recherche. À différents endroits, nous avons échangé avec des personnes non-usagères de minibus dont des étudiants (qui attendaient les bus à l'arrêt), des personnes détentrices de voitures personnelles et des personnes utilisant des taxis ou des véhicules de co-voiturage urbain ou interurbain.

La méthode d'échantillonnage utilisée est la méthode non probabiliste par choix raisonné. Ils étaient soit des usagers de minibus ou des non-usagers. Ce sont au total trente-sept personnes qui ont participé à cette étude, dont vingt usagers de minibus, six non-usagers, trois apprentis et trois conducteurs de minibus, un agent des forces de l'ordre, deux syndicalistes de transport en commun et deux agents de service transport de la mairie d'Adjamé et Cocody.

Le recueil des données a commencé par la recherche documentaire qui a permis d'identifier, collecter et traiter certaines données informatives ; en un mot, de faire un tour d'horizon des textes, des documents, travaux scientifiques et autres articles liés au transport en commun en général et au transport assuré par les minibus en particulier. Des synthèses ont été faites afin de retenir les informations pertinentes pour orienter notre travail.

En ce qui concerne le recueil des informations sur le terrain, deux techniques pratiques ont été utilisées. Il s'agit de l'observation non participante, mais spontanée qui a permis de prêter une attention particulière aux interactions entre les usagers et les transporteurs (chauffeurs et apprentis). Ces interactions étaient émaillées de comportements et propos parfois violents des apprentis et chauffeurs à l'endroit des usagers de minibus. Les entretiens structurés autour d'un guide d'entretien semi-direct étaient composés de 18 items. Les questions semi-directives ont donné libre cours aux propos des participants sur leur vécu personnel, leurs ressentis et leurs attentes. Les intervenants dans cette enquête ont été mis en confiance et rassurés sur l'anonymat des différentes réponses données. Seuls les prénoms ont été demandés comme code identificatoire.

L’analyse des informations recueillies s’est effectuée sur la base du verbatim des enquêtés. Les expressions verbales et les unités sémantiques ont été triées et recoupées par thèmes et sous-thèmes pour être mieux explicitées.

II. Résultats

A. Caractéristiques sociodémographiques des enquêtés

1. L’âge des enquêtés

Tableau 1 : Distribution des enquêtés selon l’âge

Tranche d’âge	] 20-25 [	] 25-30 [	] 30-35 [	] 45-50 [	] 55-60 [	Total
Effectif	2	1	4	7	16	30

Source : Données de terrain

Ce tableau montre certains faits d’intérêt :
- Les participants à cette enquête sont des personnes majeures ;
- Les différents âges oscillent entre les intervalles 20 et 60 ans et plus ;
- La répartition montre que les jeunes sont peu nombreux comparativement aux adultes.

Le nombre plus important d’adultes s’explique par leur volonté de se déplacer vite en minibus. Ils n’ont pas la patience pour attendre les autobus qui sont généralement bondés de monde. *A contrario*, les jeunes aiment emprunter les bus, car la majorité d’entre eux détiennent des cartes de bus de la SOTRA, ce qui réduit leur déplacement en minibus.

2. Les revenus des enquêtés

Les salaires des enquêtes varient dans une proportion de 80.000 francs CFA à 752.000 francs CFA. Il y a deux étudiants non-salariés parmi les 30 participants. Les enquêtés évoquent plusieurs faits liés à leur déplacement en minibus :
- La vie chère ;
- La contraction de prêts bancaires pour certains avec un revenu élevé ;
- Les diverses charges familiales ;
- Des investissements non encore productifs…

Certains enquêtés trouvent que le salaire des Ivoiriens n'est pas suffisant en fonction du niveau de la vie chère. Il y a une augmentation des prix des denrées de première nécessité, pendant que le salaire reste stable. Mulli remarque : « J'emprunte les minibus lorsque je suis fatiguée d'attendre les autobus ordinaires qui coûtent moins cher que les minibus. Mon salaire est de 310.000 francs CFA. Donc j'alterne entre autobus et minibus pour espérer satisfaire les exigences familiales jusqu'à la fin du mois ». Plusieurs d'entre eux utilisent la stratégie de Mulli pour joindre les deux bouts dans le mois. Selon les interviewés, le salaire ne permet souvent pas d'emprunter des véhicules de transport privé (taxis) où le respect est garanti. Donc, ils sont souvent obligés de subir des actes de violence dans les minibus.

Certains usagers, à l'image des deux étudiants cités, se déplacent la plupart du temps en autobus de la SOTRA. Ils n'utilisent les minibus que pendant les moments d'urgence ou à des heures de pointe, en l'absence d'autobus.

B. La typologie de la violence vécue par les usagers de minibus à Abidjan

Les divers types de violence subis par les usagers de minibus à Abidjan peuvent être regroupés en deux catégories :

1. Violences psychologiques

La violence verbale est considérée « comme monnaie courante » selon Ida (usagère) dans le milieu du transport privé à Abidjan. Elle est constituée d'injures à l'endroit des usagers. Selon une usagère (Florence) : « les apprentis de *gbaka* vous insultent sans état d'âme. Ils sont très, très impolis et violents ». Un autre usager renchérit les propos en affirmant que « les apprentis et chauffeurs ne connaissent pas le droit d'aînesse. Ils mélangent tout le monde : vieux comme jeunes. Ils vous insultent tous, sans se soucier de votre âge ». Les usagers racontent des situations où le chauffeur ou l'apprenti rabaisse des usagers adultes avec des propos mal polis. Paula signale qu'elle a « eu des altercations avec un chauffeur qui avait élevé le son de la musique. Ce dernier a osé non seulement me menacer, mais aussi me proférer des injures qui touchaient à mon intimité. Je suis descendu du minibus avec les larmes aux yeux ». « Les violences

verbales sont généralement le fait des apprentis qui pensent que hausser le ton ou insulter les clients est la meilleure manière de se faire comprendre quand ils consomment les drogues » selon David (usager).

Les participants sont unanimes sur la consommation de drogues chez les apprentis et les chauffeurs de minibus : « ce qui est la cause de la violence verbale et physique » selon Yves (usager). Ils tiennent des propos grossiers et désobligeants envers des clients qui souvent sont incapables de faire autrement pour insuffisance de moyen de transport. Yali (usager) évoque plusieurs frustrations qu'elle aurait subies dans le transport en minibus. Selon elle, « dans les minibus, il faut s'attendre à essuyer des affronts à tout moment. Un jour, un apprenti m'a honni devant mes collègues alors que je m'adressais à lui sur un ton courtois. Un autre jour, j'ai eu droit à l'irrespect pour cause de monnaie. Ils sont tous des drogués et imprévisibles dans leurs mauvais comportements ».

Tout ceci met les usagers de minibus dans des situations d'inconfort psychologique. En effet, en plus d'être victimes d'injures et autres maltraitances psychologiques, les usagers sont parfois la cible des voleurs.

Certains interviewés ont noté des vols récurrents dans le milieu des transports. Il s'agit de vols d'objets : portables, bijoux, ordinateurs et d'argent. Ces vols interviennent généralement dans les gares et aux heures de grande affluence, lorsque les gens se bousculent pour emprunter les minibus. Selon Adé (usager) : « des individus malhonnêtes ont profité du désordre engendré par le manque de véhicule pour me voler ma chaîne et ils pillent souvent des usagers qui se bousculent pour monter dans les minibus aux heures de pointe ».

2. Les violences physiques

Les enquêtés expliquent qu'il y a une forte violence dans le milieu du transport en général et dans celui des minibus en particulier. Plusieurs usagers en ont été victimes. Daniel (usager) exprime son indignation vis-à-vis de la violence qui règne dans le milieu du transport. Selon lui, les transporteurs (les chauffeurs ou les apprentis et les chargeurs) qui travaillent dans le domaine des minibus « sont très violents ». Ils portent des coups et blessures volontaires à certains passagers pour des incompréhensions. Jules constate que : « Ce sont des individus qui règlent tout par la violence, par les coups de poing. Ils pensent qu'ils ont le monopole de la violence ». Mariam (usager) dénonce une bagarre entre un chauffeur et un passager qui s'est terminée au commissariat à cause d'une mauvaise conduite du chauffeur signalée par un passager : « Le chauffeur ne voulant pas recevoir d'ordre de quelqu'un a garé le minibus sur la chaussée et a exprimé son mécontentement par des injures et des coups qu'il a assenés au passager. Les autres usagers s'en sont mêlés et ce fut une bagarre générale entre passagers d'un côté contre chauffeur et apprenti de l'autre ; ce qui a conduit au poste de police pour cause de blessures graves ».

En ce qui concerne les plaintes à la police, les enquêtés expliquent que cela survient dans des cas rares où il y a des blessés graves à la suite d'altercation violente. Hugues déplore le fait que « les chauffeurs et apprentis ne respectent pas les policiers ». Il pense que ces derniers sont parfois de « connivence, ce qui explique leur inaction quand vous leur expliquez les problèmes rencontrés de trajet dans les minibus ». Ces propos montrent un découragement des usagers face à l'efficacité des forces de sécurité. Il y aurait une rupture de confiance pour cause de non judiciarisation dans les cas de différends entre transporteurs et passagers, ce qui révèle le faible taux de reportabilité des violences.

Trois groupes de personnes sont cités dans les actes de violence à l'endroit des usagers de minibus, ce sont : les chauffeurs, les apprentis et les chargeurs des minibus. « Ces derniers n'ont aucun ressentiment, surtout aux heures de pointe où ils imposent leur loi. Ils brutalisent les passagers, les injurient, et augmentent les frais de transport sans raison valable » selon Jeget (usager).

Certains enquêtés ont évoqué la violence des syndicalistes (à un degré moindre). Ceux-ci usent généralement de la violence pour faire exécuter leurs règlements au sein de la corporation ou pour exprimer leur mécontentement à l'égard des décisions gouvernementales. Ces situations d'incompréhensions se manifestent par des arrêts de travail pouvant déboucher sur des échauffourées avec parfois des blessés : « faire descendre les usagers de force des véhicules. Dans d'autres cas, « la population paye le lourd tribut, car les prix des trajets augmentent drastiquement avec les autres moyens de transport » Hugues (usager).

C. Conséquences des violences subies par les populations

1. Développement d'émotions de peur

Les violences subies par les usagers de minibus entraînent chez eux le développement d'émotions négatives. Ces émotions négatives sont constituées des sentiments de peur constante et d'excès de colère. Mena (usager) affirme que « c'est avec la peur au ventre que je monte dans les *gbaka*. Il faut s'attendre à tout avec eux. Quand ils prennent leurs drogues, ils conduisent très mal. Ils vous insultent copieusement pour un oui ou pour un non et quand le pire arrive, ils fuient, car ils n'ont même pas de permis de conduire ». Un autre usager, Yves, signale que « les minibus sont un amplificateur de crises cardiaques à cause de la mauvaise conduite et des mauvais comportements des chauffeurs et apprentis ».

2. Développement de la violence chez les usagers

Certains usagers avertis des minibus s'apprêtent pour la riposte quand ils empruntent ce moyen de transport. Serge (usager) note qu'« avec les transporteurs, il faut utiliser aussi la violence pour se faire comprendre. C'est ce qu'il leur faut pour les calmer ». En d'autres termes, les apprentis et chauffeurs se disciplinent lorsqu'ils constatent que les passagers utilisent les mêmes armes de violence verbale ou physique qu'eux : « la violence appelle la violence avec les *gbaka* » comme le dit Yves.

Si la violence apparaît comme une arme redoutable pour se défendre, les usagers interviewés utilisent en fin de compte des stratégies pour gérer les différentes formes de violence qui leur sont servies par les transporteurs de minibus.

D. Stratégies de résilience face à violence subie dans le transport des minibus

1. Changement de moyen de transport

Les usagers ont signalé utiliser plusieurs moyens de gestion de la violence subie dans le transport assuré par les minibus. Certains changent de moyens de transport pendant une période ou définitivement pour « digérer la violence subie » ironise de Fofana. Car selon lui, « la violence subie dans le transport est comme un repas qu'on vous sert et vous devrez le digérer très bien avant d'en demander encore », d'où le changement de moyen de transport par moment et définitivement dans la mesure du possible. Tantôt certains usagers empruntent les autobus de la SOTRA. D'autres usagers font parfois du covoiturage ou se déplacent en taxi pour se rendre à leur lieu de service quand ils le peuvent. Des usagers signalent que parfois, ils sont obligés de parcourir des distances raisonnables à pieds pour éviter d'être malmenés par les transporteurs de minicar. Toutefois, face à la vie chère, ils retournent au déplacement en minibus.

2. Évitement

En ce qui concerne la gestion des émotions, certains usagers préfèrent s'abstenir de toute réaction. Selon Jeget (usager), attirer l'attention des apprentis et chauffeurs « ne change en rien leur comportement, car ils sont sous l'effet des drogues et sont de surcroît analphabètes. Il vaut mieux les éviter pour être en paix ». Aka (usager), exprimant son indignation sur des comportements délictueux, affirme qu'il faut éviter de rentrer en conflit avec les transporteurs car « ils font très souvent ce que vous leur reprochez dans la perspective d'affront ». En clair, le meilleur comportement reste

l’évitement.

Mme Yao souligne qu’il faut les laisser à leur sort et s’en remettre à Dieu pendant le parcours : « Je ne fais pas attention à leurs propos. Je prie Dieu d’arriver saine et sauve ». Mme Traoré ne dit pas autre chose. Pour elle : « quand vous vous déplacez dans les minibus, il faut confier sa vie à Dieu. C’est lui qui conduit parce que les chauffeurs n’ont pas de permis de conduire. « Il n’y a pas assez de moyens de transport. C’est pourquoi, on monte dans leur voiture malgré leur incivilité. C’est un mal nécessaire et il faut les éviter par tous les moyens ».

Des usagers victimes de violence verbale adoptent le silence. C’est ce qu’illustrent les propos de Josiane (usager) qui insiste sur du silence : « plus tu réagis, plus tu les encourages à te manquer de respect. Le silence est la meilleure arme pour les déstabiliser ». Cet avis est partagé par la majorité des usagers qui observent qu’« ils trouvent plus d’excuses pour continuer quand tu leur accordes de l’importance en réagissant à leur mauvaise conduite. Mais quand tu les ignores, ils se rangent ».

3. Adaptation

Les usagers adoptent des comportements qui tendent à montrer leur adaptation aux actes de violence subis. Ils ont parfois tendance à se résigner face aux agissements délictueux. Gérard explique qu’il se prépare psychologiquement à ne plus rentrer en conflit avec les chauffeurs et apprentis. « Je sais comment les acteurs du transport fonctionnent. Donc, quand je quitte la maison, je me fais un mental fort que rien ne peut ébranler pour éviter les histoires ». Jeanne pense qu’il revient aux usagers « de s’adapter aux conditions de vie dans ce milieu et non chercher à les changer ou à les affronter ».

Certains usagers gardent leur calme face à la violence subie dans les minibus *gbaka*, car la rapidité et la régularité sont les raisons principales qui les motivent dans le choix de ce type de transport. En effet, Uda (usagers) informe que « les *gbaka* sont capables de vous faire gagner du temps et de l’avance pendant les embouteillages. Ils exploitent tous les chemins et pistes pour aller plus vite ». Contrairement aux autobus, les minibus sont très réguliers, ce qui entraîne la ruée massive de la population vers ce secteur de transport aux heures de pointe. Paulin (usagers) affirme que « c’est parce que les minibus sont réguliers que nous les empruntons et sommes obligés de subir certaines affres ».

En définitive, les usagers se sentent obligés d’ajuster leurs comportements aux réalités des transporteurs pour éviter d’entrer en conflit avec eux.

4. La contenance de la colère

Plusieurs usagers manifestent la colère face aux agissements délictueux des apprentis et chauffeurs de minibus. Cependant, ils essaient de contenir cette colère pour effectuer les déplacements en toute quiétude. Finalement, les usagers font le nécessaire afin de s'adapter aux conditions qui leur sont imposées pendant les trajets dans les minibus pour bien arriver à leur destination et vaquer à leurs occupations.

III. Discussion

Cette recherche tendait à connaître les stratégies mises en place par des usagers victimes de violence dans le transport assuré par les minibus ou *gbaka*. L'étude a permis de mettre en exergue différentes formes de violence verbale et/ou physique. Les violences verbales font référence aux propos et injures virulents et irrespectueux des transporteurs, spécifiquement des apprentis. Quant à la violence physique, les usagers ont évoqué la brutalité dans le milieu, des coups et blessures volontaires et divers vols d'objets. Ces faits ont été relevés par Séri (2023) et Traoré (2015). Des conflits résultent de propos injurieux du fait d'incompréhension entre les transporteurs et les passagers. Dans le même sens, des enquêtés ont justifié certains différends par des problèmes liés à des augmentations anarchiques du coût des trajets comme le remarquait le rapport d'Enquête Média (2023).

Les actes de violence laissent parfois les passagers perplexes, car les minibus constituent des moyens alternatifs de transport face à la cherté de la vie et au manque de moyens de déplacement. Pour ce faire, les usagers ne ressentent pas le besoin de porter plainte parce que leur requête reste sans suite le plus souvent. Ils se sentent non-judiciarisés (Crizoa, 2010).

Malgré la violence subie, la population toujours recourt aux minibus, car ils occupent une place de choix dans le transport en commun. Ils leur permettent de se déplacer régulièrement et rapidement par rapport à d'autres moyens de transport et ce, en dépit du non-respect et des comportements déviants des acteurs. Ainsi, les passagers de minibus développent souvent des stratégies de résilience tendant à l'évitement ou au changement de moyen de transport momentanément, à l'adaptation ou à la gestion de la colère par le silence.

Concernant les plaintes, un agent des forces de l'ordre affirme que « les usagers ne portent pas plainte pour les injustices subies lors des déplacements. Ils n'ont généralement pas le temps de dénoncer leurs bourreaux ». Quand des évènements malheureux se déroulent, ils n'informent pas les agents qu'ils rencontrent sur les routes, « préférant se morfondre sans plus ».

Le constat fait état de rejet de faute mutuellement qu'on soit usager ou policier. Selon un non usager des minibus, les problèmes que soulève le transport en commun privé sont liés aux amendes peu élevées pour les infractions que commettent ces transporteurs. Il faut augmenter les amendes pour qu'ils se rangent et respectent le Code de la route et de conduire.

Conclusion

Cette étude a été menée auprès de trente-sept personnes sondées dont 30 usagers de transport en commun privé minibus *gbaka*, deux non-usagers, deux agents de mairie et un agent des forces de l'ordre. Ils ont tous été sélectionnés sur la base d'un choix raisonné et interviewés avec un guide d'entretien semi-direct. Les résultats ont fait l'objet d'un traitement par analyse du verbatim.

Ce travail a permis de montrer que les usagers de transport en commun ou minibus sont souvent victimes de violence psychologique (injures et incivilités verbales) et aussi de violence physique (coups et blessures volontaires) de la part des acteurs du transport. Les usagers ne signalent pas ces actes de violences subies et utilisent des stratégies de résilience. Ainsi, certains empruntent d'autres moyens de transport à la suite d'actes délictueux à leur endroit. D'autres préfèrent l'évitement ou se taisent (silence absolu) jusqu'à destination. Dans tous les cas, le manque de moyen de déplacement à Abidjan contraint souvent la population à se référer au minibus à tout moment. De ce fait, l'État à travers l'Office de la Sécurité Routière (OSER) pourrait mettre en place des numéros verts pour emmener les populations à signaler les chauffeurs, apprentis et autres chargeurs véreux. Il serait aussi impérieux d'augmenter les amendes et de mener plusieurs contrôles de routine pour discipliner les contrevenants. Il y a également nécessité de professionnaliser le secteur des minibus afin d'offrir un service de qualité à la population.

Bibliographie

ADJAKOTAN Olive, 2022, « Abidjan : les *gbaka*, ces minibus tant haïs, mais indispensables pour le transport », *Le 360 Afrique*. https://afrique.le360.ma.
AGLIETTI Stéphanie, 2018, « Les minibus *gbaka* d'Abidjan : aussi essentiels que critiqués », *RFI*. https://www.rfi.fr.
AKA Irel Narcisse Arnaud, KOUASSI Yao Mathias, TCHICAYA Aimé François, GUIEGUI Chimmène Pulchérie, N'GUESSAN Linda Mélissa, KRA Adjoua Chantal, WOGNIN Sangah Barthélémy et BONNY Jean Sylvain, 2018, « Conditions de travail des conducteurs de minibus ou "*gbakas*" à Abidjan », *Cahier de Santé Publique*, vol. 15, n° 1. EDUCI, 2016, p. 5-14.
CRIZOA Hermann, 2010, *Les Violences dans le milieu des transports en commun privés*

à Abidjan, thèse, criminologie, Abidjan.
CRIZOA Hermann, 2018, « Insertion des jeunes à risque à travers les opportunités d'activités économiques offertes dans le secteur des transports en commun à Abidjan », *European Scientific Journal*, vol. 14, n° 32. http://dx.doi.org.
Enquête Média, 2023, Transport/ Les syndicalistes, rois de la « basse-cour » routière !, https://enquetemedia.info.
KANATÉ Mamadou, 2023, « Transport urbain/ Bus, *gbaka*, *wôrô-wôrô*… : le calvaire quotidien des usagers », reportage, FratMat, fratmat.info.
KASSI-DJODJO Irène, 2023, « Transport multimodal : une articulation difficile entre le secteur informel et les transports capacitaires projetés in Regards Sud », https://regardsuds.org.
KASSI-DJODJO Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, thèse, géographie, Bordeaux III, https://theses.hal.science.
KOUADIO Mathyas, 2016, « *Gbaka* transport pittoresque », https://abidjantimes.mondoblog.org.
KOUASSI Luc-Rolland, 2023, « En wôrô-wôrô, en *gbaka* ou en pinasse, l'interminable galère pour traverser Abidjan », *Journal ECO*. https://www.pourleco.com.
KOUIKA Jean Bavane, 2020, « Transport en commun : Des chauffeurs de *gbaka* augmentent le prix du transport entre Adjamé-Bingerville », in FratMat.info, https://www.fratmat.info.
LALLAU Benoît, LAISSUS-BENOIST Perrine et MBETID-BESSANE
Emmanuel, 2018, « Introduction : la résilience peut-elle passer de la théorie aux pratiques ? » *Revue internationale des études du développement*, 2018/3, n° 235, p. 9-25.
OSTIAN Gaspard, 2021, *Transports et développement dans la métropole d'Abidjan : quel modèle de ville derrière les projets dans les transports ?*, mémoire, master 1, géographie, Paris 1.
OUSSOU Aboley Rodrigue-Bertrand, 2014, *Comprendre et améliorer les problèmes liés au système de freinage hydropneumatique de l'autobus R312*, rapport de stage, https://pdfcoffee.com/rapport-de-stagepdf-2-pdf-free.html.
SEHI BI TRA Jamal et KOMBA BI YA Pierre, 2020, « Dérives comportementales des chauffeurs et "apprentis" de "*gbaka*" dans le transport en commun dans le district autonome d'Abidjan: une analyse à partir de leurs rapports aux policiers », *Dezan*, vol. 8, n° 2, https://ici.radio-canada.ca.
SERI Danielle, 2023, « Secteur des "*gbaka*" : Quand les tickets de transport mettent fin au désordre », LeBanco.net. https://lebanco.net.
TOSSAVI Fitzgerald, 2023, in Comprendre Média. https://comprendre.media.
TRAORÉ Abou, 2015, « Transport à Abidjan : voici les axes bientôt interdits aux *gbaka* et *wôro-wôrô* », https://news.educarriere.ci.