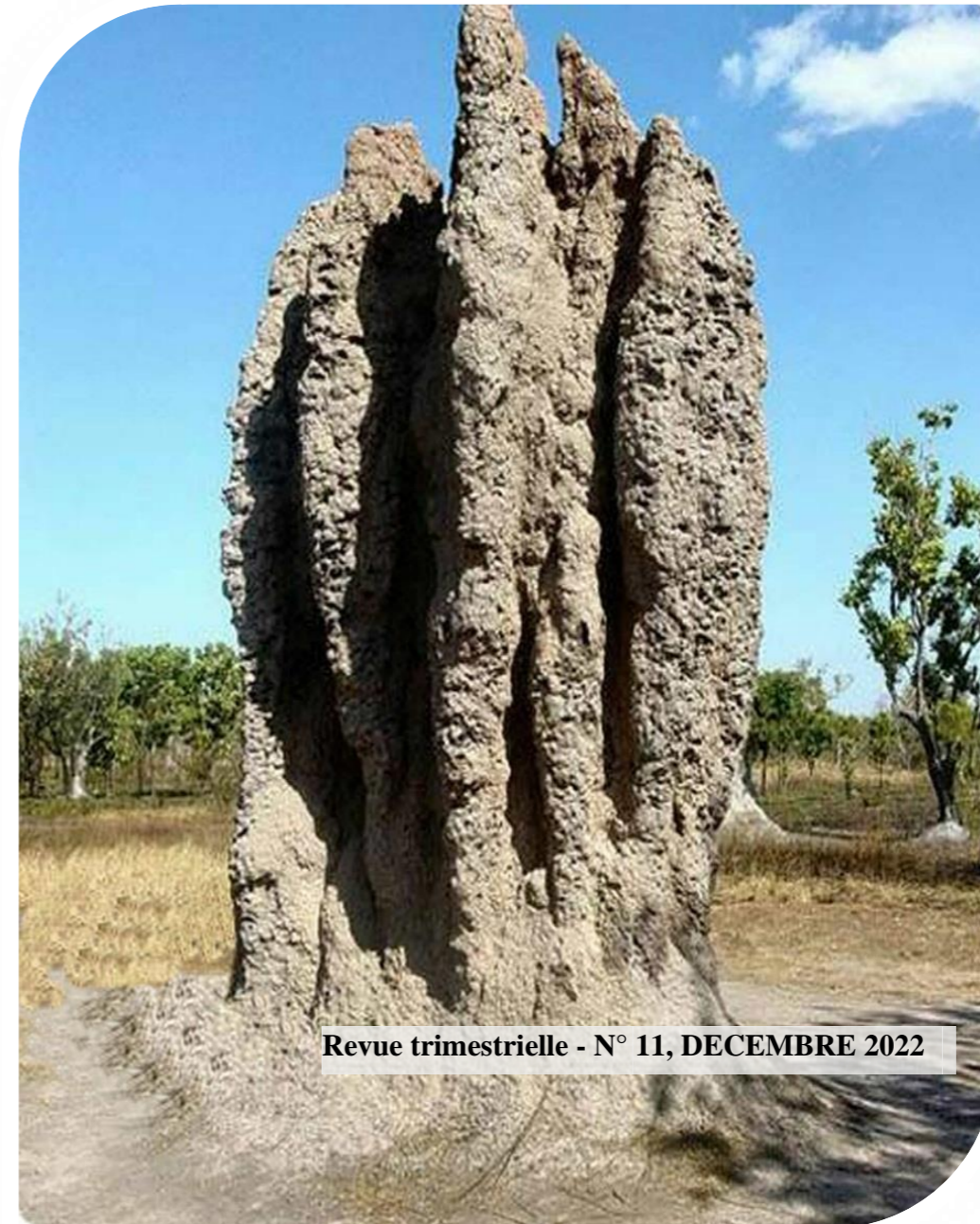


ISSN: 2617-4766

# Đamá Nínau

REVUE INTERDISCIPLINAIRE  
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 11, DECEMBRE 2022

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 11 | Đamá Nínau | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

Mise en page et Impression  
**IMPRIMERIE ST LOUIS**

53, Rue N'ZARA Doulassamé Face Première Eglise Baptiste du TOGO  
BP: 61536 / Tel Bureau: (228) 22 22 10 45 / Mobile : (228) 90 12 37 30  
E-mail: [imprimerie.stlouis@yahoo.fr](mailto:imprimerie.stlouis@yahoo.fr)

"Dama Ninao" est une revue scientifique interdisciplinaire qui accepte et publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines. A cet effet, elle s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques. La Revue "Dama Ninao", entendu "L'Entente" en langue kabyè du Nord Togo, est créée dans l'intention de matérialiser la mondialisation ou la globalisation qui s'opère avec l'esprit d'équipe et d'échanges et la désuétude du monde autarcique. Le monde scientifique universitaire ne peut échapper à cet esprit d'équipe qui fonde un creuset où « le fer aiguisé le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité.

La Revue Dama Ninao nous renvoie à la Civilisation de l'Universel du poète sénégalais Léopold Sédar Senghor, qui prône la porosité des âmes avec l'acceptation de l'autre, de ce qu'il dispose d'utile pour mon avancement : sa civilisation, sa culture, sa langue ... Elle se fonde notamment sur la philosophie de Paul Ricœur qui préconise la perception de Soi-même comme un autre. Considérer soi-même comme un autre aux yeux de l'autre, nous amènerait à faire taire nos distensions et ressentiments afin de redimensionner notre espace, reconstruire notre histoire et notre société.

La Revue Dama Ninao s'est inspirée de la nature. Des insectes en miniature nous produisent de bels chefs-d'œuvre architecturaux, conjuguent leur génie créateur et leur force dans la patience et dans la tolérance. Ils créent des œuvres monumentales qui dépassent l'entendement humain, les termitières. A cet effet, la nature semble nous parler, nous guider, nous instruire dans le silence. Seules ces créations nous interpellent sans autant faire de nous des disciples. Comme la termitière qui, pour la plupart du temps, est une composante de maillons surgissant de la même matière, la Revue Dama Ninao se veut une termitière scientifique dont les enseignants-chercheurs en sont les maillons.

Au confluent de diverses sciences, la Revue Dama Ninao se propose de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

**Professeur Koutchoukalo TCHASSIM**

**Université de Lomé**

## **ADMINISTRATION DE LA REVUE**

**Directeur de publication et rédacteur en chef :**

**Professeur TCHASSIM Koutchoukalo**, Université de Lomé

**Directeur de rédaction :**

**SILUE Lèfara (Maître de Conférences)**, Université Félix Houphouët Boigny

### **Comité Scientifique**

Professeur Yaovi AKAKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjona KADANGA, Université de Lomé (Togo), Professeur Xavier GARNIER, Université Paris 3 (France), Professeur Norbert VIGNONDE, Université de Bordeaux (France), Professeur Adama COULIBALY, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Pierre MEDEHOUEGNON, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Mamadou KANDJI, Université de Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Komla Messan NUBUKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Amadou LY, Université de Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Kazaro TASSOU, Université de Lomé (Togo), Professeur Simon Agbeko AMEGBLEAME, Université de Lomé (Togo), Professeur Komlan Sélom GBANOU, Université de Calgary (Canada), Professeur Nicoué GAYIBOR, Université de Lomé (Togo), Professeur Alain-Joseph SISSAO, Institut des Sciences des Sociétés (Burkina Faso), Professeur Komla Essowè ESSIZEWA, Université de Lomé (Togo), Professeur Gneba KOKORA, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Louis OBOU, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Ataféi PEWISSI, Université de Lomé (Togo).

### **Comité de lecture**

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé (Togo), Professeur Okri Pascal TOSSOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Gbati NAPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Didier AMELA, Université de Lomé (Togo), Professeur Komi KOUVON, Université de Lomé (Togo), Dr Komi BEGEDOU, Université de Lomé (Togo), Dr Koffi Dodzi NOUVLO, Dr Kpatimbi TYR, Université de Lomé (Togo), Dr Lèfara SILUE, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Dr Christian ADJASSOH, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire), Dr Bi Boli GOURE, Institut Polytechnique Félix Houphouët-Boigny de Yamoussoukro (Côte d'Ivoire), Dr Moussa PARE, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Dr Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé (Togo), Dr Anoumou AMEKUDJI, Université de Lomé (Togo), Dr Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin).

### **Comité de rédaction**

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Maître de Conférences, Lèfara SILUE, Maître de Conférences, Wonouvo GNAGNON, Assistant, DOUHADJI Kossi, doctorant, Université de Lomé.

Contact : [revuedamaninao@gmail.com](mailto:revuedamaninao@gmail.com)

## LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE DAMA NINAO

**Dama Ninao** est une revue scientifique internationale. Dans cette perspective, les textes que nous acceptons en français ou anglais sont sélectionnés par le comité scientifique et de lecture en raison de leur originalité, des intérêts qu'ils présentent aux plans africain et international et de leur rigueur scientifique. Les articles que notre revue publie doivent respecter les normes éditoriales suivantes :

### La taille des articles

Volume : 10 à 15 pages ; interligne 1.5, police 12 pour le corps du texte et les courtes citations; police 11 pour les longues citations, Times New Roman, les références des citations doivent être incorporées dans le texte. Exemple : Guy Rocher (1968, p. 29), pas de référence en foot-notes à l'exception de quelques commentaires.

### Ordre logique du texte

- Un **TITRE** en caractère d'imprimerie et en gras. Le titre ne doit pas être trop long ;
- Un **Résumé (Abstract)** de 8 lignes en français et anglais, en interligne simple, suivi de 6 Mots clés (Key-words)
- Une **Introduction** : elle doit avoir une problématique, une méthode et une structure.
- Un **Développement** : les articulations du développement du texte doivent-être titrées comme suit :
  - 1-Pour le **Titre** de la première section
    - 1-1-Pour le **Titre** de la première sous-section
    - 1-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section
  - 2- Pour le **Titre** de la deuxième section
    - 2-1-Pour le **Titre** de la première sous-section
    - 2-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section
  - 3- Pour le **Titre** de la troisième section (si l'auteur de l'article le souhaite)
- Une **Conclusion** : elle doit être courte, précise et concise en mettant en relief l'authenticité des résultats de la recherche.

- **Bibliographie** (Mentionner uniquement les auteurs cités)

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit :  
NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication,  
Zone Editeur.

Exemples:

-AMIN Samir (1996), *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

-BERGER Gaston (1967), *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

- DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151. (Pour les articles).

## SOMMAIRE

### ❖ LETTRES ET LANGUES

1. LES JEUX DU TRAGIQUE DANS LA LITTÉRATURE NEGRO-AFRICAINE -----5  
 BAWA Toti , Université ALASSANE OUATTARA (Côte d’Ivoire)
2. LA SYMBOLIQUE DES PERSONNAGES ANIMAUX DANS LE CONTE  
 GOURO INTITULÉ LE CROCODILE, L’HYÈNE ET LE LIÈVRE ----- 21  
 Dr GNESSOTÉ Dago Michel, Université F.H.B. (Côte d’Ivoire)
3. APPROCHE « AUTOBIOGRAPHICO-FICTIONNELLE » DE LA PROSE  
 ROMANESQUE DE DANIEL LAWSON-BODY ----- 38  
 GOLI Messan, Université de Lomé (Togo)
4. GLOBALISIERUNG UND BILDUNG TRANSNATIONALER  
 IDENTITÄTEN. ÜBERLEGUNGEN ZU IDENTITÄTSFORMEN IM  
 ZEITALTER DER MASSIVEN MIGRATIONSBEWEGUNGEN ----- 59  
 HARAKAWA Massimlawè, Université de KARA (Togo)  
 SEDOTE Acakpo Constant J., Université d’Abomey-Calavi (Bénin)
5. « ENJEUX DE L’ORALITÉ DANS LA LITTÉRATURE ÉCRITE :  
 L’EXEMPLE DU PROVERBE DANS *PETIT BODIEL D’AMADOU  
 HAMPATÉ BÂ*»----- 78  
 KOUADIO Lucien Kouamé, Université Alassane OUATTARA (Côte d’Ivoire)
6. LES REPRESENTATIONS DU FEU DANS L’ŒUVRE ROMANESQUE  
 D’AYI KWEI ARMAH----- 95  
 Dr. KOUAME Christ Baklé, Ecole Normale Supérieure d’Abidjan (Côte d’Ivoire)
7. TRANSFERT D’IMAGES ET INSTABILITÉ DISCURSIVE DANS  
 QUELQUES ROMANS DE MARIE DARRIEUSSECQ ----- 114  
 GORÉ Orphée, École Normale Supérieure d’Abidjan (Côte d’Ivoire)
8. LE FEMINISME A L’AFRICAIN, OU EN SOMMES-NOUS ?----- 131  
 Pr TCHASSIM Koutchoukalo , Université de Lomé (Togo)

9. **CONSTRUCTION ET TRANSMISSION DE LA MEMOIRE DE LA VIOLENCE DANS ALLAH N’EST PAS OBLIGE D’AHMADOU KOUROUMA ----- 152**  
**TOTI AHIDJE Zahui Gondey, Université Alassane Ouattara (Côte d’Ivoire)**
10. **L’ECRITURE FRAGMENTAIRE DANS DANS MONNE, OUTRAGE ET DEFIS D’AHMADOU KOUROUMA ET NOUR, 1947 DE JEAN-LUC RAHARIMANANA ----- 170**  
**YAOU Hippolyte Florent, Université de Parakou (Bénin)**
11. **JEAN-MARIE ADIAFFI ET LE GOUT DU BAROQUE : CAS DE LA CARTE D’IDENTITE. ----- 186**  
**ZOGOYE Bawimotom, Université de Lomé (Togo)**  
**❖ SOCIOLOGIE - ANTHROPOLOGIE**
12. **MECANISMES DE GESTION DES CONFLITS SOCIAUX A LA GARE ROUTIERE DE COCODY RIVIERA III DANS LA COMMUNE D’ABIDJAN (COTE D’IVOIRE)----- 200**  
**FALLE Landry Yves, Université Alassane Ouattara (Côte d’Ivoire)**  
**YAO Kouassi Angenor, Université Alassane Ouattara (Côte d’Ivoire)**
13. **ENJEUX ET DEFIS DE L’INCLUSION FINANCIERE DES MICROS, PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES INFORMELLES EN CÔTE D’IVOIRE ----- 218**  
**Dr FOFANA Valoua, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d’Ivoire)**  
**❖ TECHNOLOGIES DE L’INFORMATION ET ARTS**
14. **LA VILLE NUMERIQUE, QUELLE OPPORTUNITE POUR LA COTE-D’IVOIRE ? 239**  
**N’GORAN Ahou Béatrice, Université F.H.B. (Côte d’Ivoire)**  
**KACOU Agnon Frédéric, Université F.H.B (Côte d’Ivoire)**

**MECANISMES DE GESTION DES CONFLITS SOCIAUX A LA GARE  
ROUTIERE DE COCODY RIVIERA III DANS LA COMMUNE D'ABIDJAN  
(COTE D'IVOIRE)**

**Landry Yves FALLE**

[landryfalle@gmail.com](mailto:landryfalle@gmail.com)

**Kouassi Angenor YAO**  
**Université Alassane Ouattara**

**Résumé :** Les conflits sociaux sont indéniables dans la gare routière de Cocody Rivera III. L'objectif de notre recherche vise à comprendre l'origine de ces conflits et à analyser les mécanismes de résolution mobilisés pour leur gestion. Ainsi, les techniques de collecte de données utilisées sont le guide d'entretien, le focus group, l'observation directe et la recherche documentaire. Le cadre d'analyse convoqué est l'analyse stratégique et l'individualisme méthodologique. Les résultats de notre étude montrent l'existence de plusieurs types de conflits. Et les mécanismes de résolutions mobilisées pour leur gestion, sont la négociation, la gestion à l'amiable et l'usage de la force régaliennne.

**Mots-clés :** Mécanismes, gestion, conflits sociaux, gare routière, Cocody Riviera III, Abidjan

**Abstract :** Social conflicts are undeniable in the Cocody Rivera III bus station. The objective of our research is to understand the origin of these conflicts and to analyze the resolution mechanisms mobilized for their management. Thus, the data collection techniques used are the interview guide, the focus group, direct observation and documentary research. The analytical framework called upon is strategic analysis and methodological individualism. The results of our study show the existence of several types of conflicts. And the resolution mechanisms mobilized for their management are negotiation, amicable management and the use of sovereign force.

**Keywords:** Mechanisms, management, social conflicts, bus station, Cocody Riviera III, Abidjan

## Introduction

Le transport est l'un des secteurs clés pour le développement des pays africains. C'est ainsi que la Côte d'Ivoire indépendante<sup>33</sup>, s'est engagée dans un processus de développement du transport routier, précisément de la ville d'Abidjan. Ce secteur s'est progressivement bâti et développé autour des composantes qui sont la structure formelle de transport étatique, en l'occurrence la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). Cependant, la crise économique et l'explosion démographique des années 80<sup>34</sup> qu'ont connues les pays africains, en particulier, la Côte d'Ivoire ont freiné l'activité de cette société. Celle-ci était en proie à des difficultés pour satisfaire la demande des citoyens de la ville d'Abidjan. Ainsi pour faire face au déficit des moyens de transport, l'État ivoirien a également opté pour une libéralisation du secteur de ce secteur. Dans cet élan, il y a eu la naissance de plusieurs sociétés de transport (UTB, STIF, CTK etc.), la création de lignes communales « wôrô-wôrô »<sup>35</sup> (Kouadio Aka, 2007) ainsi que celle de plusieurs syndicats (syndicats des transporteurs, syndicats des chauffeurs, syndicats des chargeurs de véhicule...) pour essayer de règlementer et réguler ce secteur.

Dans ce contexte, les acteurs ont développé des stratégies endogènes telles que les occupations provisoires des voiries (OPV) et du domaine public (Jérôme Lombard, 2006).

L'utilisation des véhicules de transport en commun pour faire face aux besoins de mobilité des personnes et de circulation des biens. Ce phénomène n'échappe pas aux communes de la métropole ivoirienne, notamment celle de Cocody qui a pour but de répondre aux besoins des populations des quartiers périphériques et de lutter

---

<sup>33</sup> 7 août 1960

<sup>34</sup> Afriquepluriel.ruwenzori.net.

<sup>35</sup> « wôrô-wôrô », terme qui signifie en langue malinké trente (30Fcfa), dans le jargon du transport urbain ivoirien. Ce moyen de transport populaire Abidjanais, peut prendre quatre passagers.

contre la pauvreté en Côte d'Ivoire<sup>36</sup> (DRSP<sup>37</sup>, 2009). Cette réalité a favorisé la création des gares informelles permanentes dans les communes d'Abidjan. Au-delà des facteurs de pauvreté, l'existence et la multiplication des conflits sociaux entre acteurs se sont accentués au lendemain de la crise militaro-politique de 2002. Ainsi, l'existence des conflits sociaux au sein des gares d'Abidjan est une réalité indéniable qui a occasionné des situations inconfortables (Émile Durkheim, 1977) de nature à affecter les rapports entre acteurs dans ce secteur. Ainsi, les acteurs mobilisés dans la gestion de ces conflits (Landry Fallé, 2014) sont nombreux (responsables syndicaux, CGI<sup>38</sup>, HCPETR<sup>39</sup>...). Dans ce processus de résolution des conflits, les acteurs impliqués tentent de mettre en place des stratégies de conciliation qui ne sont toujours satisfaisantes.

Ainsi la question principale de notre recherche est la suivante : Quels sont les mécanismes utilisés pour gérer les conflits au sein des gares informelles ? À cette question sont rattachées des questions spécifiques, quels sont les différents types de conflits existants entre les acteurs ? Quelles sont les causes de ces conflits ? Comment se manifestent-ils ? Les mécanismes mobilisés sont-ils efficaces ? L'objectif de notre recherche vise donc à comprendre l'origine des conflits sociaux et déceler les mécanismes de résolution mobilisés pour leur gestion. Ainsi il s'est agi essentiellement d'identifier les conflits, les acteurs intervenants et analyser les mécanismes de gestion des conflits au sein de la gare de Cocody Riviera III.

### **1. Le cadre méthodologique**

C'est un ensemble de procédés mis en œuvre par le chercheur pour atteindre les objectifs fixés. À cet effet, nous nous sommes intéressé à la structure de l'esprit et de

---

<sup>36</sup>(48, 9% en 2008 ; 62, 45%) qu'en milieu urbain (29, 45%) (DRSP, 2009). Cela, a connu une baisse relative de 47% en 2018

<sup>37</sup> Document de Stratégie de Rédaction de la Pauvreté

<sup>38</sup> Centre de Gestion Intégré

<sup>39</sup> Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire

la forme de la recherche ainsi qu'aux techniques utilisées pour la réaliser (Paul N'Da, 2006).

### **1.1. Techniques de collecte de données**

Celles mobilisées pour notre étude sont : la recherche documentaire, le guide d'entretien, l'observation directe, le focus group.

#### **1.1.1. La recherche documentaire**

Elle est considérée comme la base indispensable du travail préalable. En effet, elle nous a orienté dans la consultation des revues, articles et les mémoires qui se rapportent à ce thème.

#### **1.1.2. Le guide d'entretien**

Il est considéré en sciences sociales comme un processus de construction de sens, une interrelation de production de discours qui engage le chercheur et l'enquêté (Raymond Quivy, Campenhoudt Van Luc, 1995). Cette technique nous a permis de collecter des données de nature qualitative. Dans le cadre de cette étude, nous avons mobilisé l'entretien semi-structuré. Celui-ci a été administré aux différents acteurs (syndicats, chauffeurs, *gnambro*, représentant du ministère des transports et au service technique de la mairie, CGI, HCPETR). Ces différents entretiens nous ont permis de comprendre les conflits, les violences et les mécanismes de résolution mobilisés par les acteurs.

#### **1.1.3. L'Observation directe**

Elle a eu pour objectif de nous faire vivre de manière directe la réalité des acteurs engagés sur le terrain et ceux qui se sont impliqués dans la gestion des conflits sociaux au niveau des gares.

#### **1.1.4. Le focus groups**

Trois (03) focus groups composés de cinq (05) personnes ont été réalisés avec les populations des transporteurs et les autorités administratives. Nous avons abordé des questions concernant le fonctionnement de la gare, les conflits sociaux et les mécanismes de gestion des conflits inhérents.

## 1.2. L'échantillonnage

### 1.2.1. La technique d'échantillonnage

Cette étude s'appuie sur une approche qualitative. Les techniques utilisées sont celles de la boule de neige et l'accidentelle.

### 1.2.2. La technique de boule de neige

Cette technique consiste à nous orienter vers les personnes ressources. Une fois celles-ci identifiées nous leur soumettons notre guide d'entretien.

### 1.2.3. La technique accidentelle

C'est une technique dont les caractéristiques n'ont pas été établies en fonction de notre étude et que l'on doit accepter comme tel dans la recherche parce que disponible, présente à un endroit déterminé, à un moment précis.

Il s'agit d'échantillon constitué par les premières personnes rencontrées fortuitement, accidentellement. Elle nous a permis d'interroger accidentellement les riverains, les syndicalistes et les acteurs du transport que nous avons rencontrés.

### 1.2.4. La taille de l'échantillon

Elle concerne l'identification des différentes catégories de personnes à enquêter. Il s'agit entre autres des acteurs de la gare de Cocody Riviera III (chauffeurs, *gnambro*, syndicats) des représentants du Ministère du transport, de la mairie, et de l'HCPETRCI.

**Tableau 1** : Catégorie de personnes interrogées

<b>Catégorie socioprofessionnelle</b>	<b>Nombre</b>	<b>Pourcentage</b>
Syndicats (coordinateurs, gestionnaires gares)	01	25%
Ministère des transports	01	25%
Mairie	01	25%
HCPETRCI	01	25%
<b>Total</b>	<b>04</b>	<b>100%</b>

Source : Enquête personnelle, 2021

Pendant les entretiens, nous avons interrogé les syndicats, les transporteurs, les propriétaires de véhicules jusqu'à l'obtention de nouvelles informations. Nous avons donc interrogé les représentants du Ministère des Transports Terrestres (01), le représentant de la mairie de Cocody (01), les représentants du HCPETR (01) et du CGI (02), les responsables syndicaux (02), les propriétaires de véhicules (02), les *gnambros* (02), les chauffeurs (02) et les riverains (02). Nous nous sommes intéressé aux personnes ayant vécu ou subi une fois au moins les conflits sociaux dans les gares informelles de Cocody-Riviera III. Ces personnes interviewées sont au nombre de quinze (15) personnes. Elles possèdent des informations fiables relatives aux conflits sociaux. Ces informations nous ont permis d'avoir un échantillon représentatif.

### **1.3. Le traitement des données**

Les entretiens ont été retranscrits afin de faciliter l'exploitation et d'être plus objectif.

### **1.4. Le cadre d'analyse**

Le cadre d'analyse choisi pour cette étude, s'est appuyé, tout d'abord, sur l'individualisme méthodologique et l'analyse stratégique.

#### **1.4.1. L'individualisme méthodologique**

Il propose une autre stratégie pour l'analyse des conflits sociaux. Cette théorie implique également la notion de modèle, qui cherche à comprendre un fait social, et d'abord, en construire une représentation simplifiée et abstraite. Cette théorie a donc été mobilisée dans le cadre de notre travail de recherche pour comprendre les conflits sociaux, la construction théorique d'une représentation simplifiée de la réalité. Elle s'obtient à partir des traits caractéristiques que nous avons observés sur le terrain pour mener à bien notre recherche. Elle nous a également permis de comprendre la motivation réelle des acteurs dans l'exercice de leur activité.

### **1.4.2. L'analyse stratégique**

L'analyse stratégique de Michel Crozier et Erhard Friedberg (1977) est une approche dont l'idée fondatrice est basée sur les relations de pouvoirs entre les principaux acteurs. Ainsi, cette théorie devient indispensable dans l'analyse sociologique, dans la mesure où elle met en évidence la nature des relations de pouvoir, d'intérêt qui conduit aux conflits. L'usage de cette approche s'est imposé à nous dans la mesure où elle nous permet de montrer les attitudes et pratiques d'acteurs. Elle rend compte des stratégies des acteurs des conflits sociaux du secteur des transports urbains des voyageurs. Ainsi, le jeu des acteurs, c'est d'accepter toutes les tentatives de résolution, tout en restant figés sur leur position ou point de vue qui est de ne pas perdre leurs intérêts lors des séances de règlement des conflits.

## **2. RÉSULTATS**

### **2.1. Description du champ d'étude**

#### **2.1.1. La ville d'Abidjan**

Situé au sud de la Côte d'Ivoire, Abidjan est la capitale économique ivoirienne et sa population est estimée à plus de 4.707.000 habitants soit 20% de la population ivoirienne (RGPH, 2014). Cette ville s'étend sur une superficie de 324 km<sup>2</sup>. Au niveau du secteur des transports terrestres, la ville est confrontée au problème d'organisation, occasionnant de nombreux conflits. Ceux-ci sont visibles également dans la commune de Cocody. Ainsi, notre étude s'effectue au sein de ladite commune qui a été au cœur de nombreux conflits et le lieu de violents affrontements au niveau des gares.

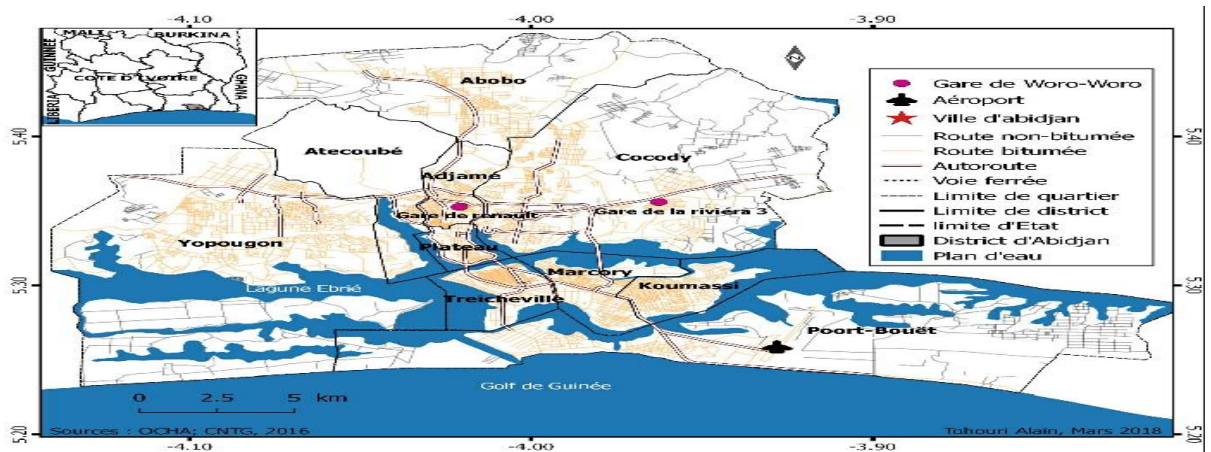
#### **2.1.2. La commune de Cocody**

S'agissant de la commune de Cocody, elle est née à partir d'un petit village, situé à l'emplacement du stade Géo-André, actuel Stade Félix Houphouët Boigny. Elle appartient aux autochtones Ébrié autrefois appelés « Tchamans ». Ethnie du sud de la Côte d'Ivoire, les Ébrié font partie du grand groupe Akan. Ils sont installés, en

grande partie, dans la ville d'Abidjan, à l'origine ce petit village s'appelait *Cocoly*, en langue locale par déformation. Aujourd'hui, l'appellation moderne a donné le nom Cocody, qui fut l'un des tout premiers villages de la capitale économique. Elle s'étend sur une superficie de 77,45 km<sup>2</sup>. Sa population qui se chiffrait à 250 000 habitants en 1998 est passée aujourd'hui à plus de 447055 habitants (RGPH, 2014). Il est important de noter qu'avant qu'elle ne soit érigée en commune, le transport routier intercommunal était assuré par les mini-cars « gbaka » plus connus sous le nom de « badjan ». Ce type de transport en commun, organisé au sein des gares, reliait Cocody aux autres communes d'Abidjan (Adjamé, Abobo, Bingerville, Yopougon etc.)

Aujourd'hui, cette commune bénéficie d'un réseau de transport très dense pour le déplacement des populations et les migrations fréquentes dans les quartiers et villages tels que Blokosso, Anono, M'pouto, Akouedo et M'Badon. C'est dans ce quartier où est situé la gare communale de Cocody-Riviera III constituée de quatre (04) lignes officielles (palmeraie-rosier et rue- ministre, sipim3 et 4, Angré 8<sup>ème</sup> tranche) que va se situer notre étude.

### Carte 1 : Localisation géographique de Cocody et de la gare de Cocody-Riviera III dans la ville d'Abidjan.



Source : Centre de cartographie et de télédétection, 2021

## 2.2. Les types de conflits sociaux relevés dans la gare de Cocody- Riviera III.

Dans notre travail de recherche, nous avons recensé dans la gare de Cocody Riviera III, six (06) conflits. Il s'agit entre autres des conflits entre **syndicats/syndicats ;**

**gnambros/gnambros ;gnambros/syndicats ;chauffeurs/syndicats ;transporteurs/syndicats, gnambros/conducteurs de taxis « wôrô-wôrô ».**

## 2.3. Les causes des conflits

Dans le premier cas de conflits entre *syndicats/syndicats*, selon AK l'un des membres fondateurs de la gare de Cocody, affirme que : « les conflits sont généralement nés de la volonté de contrôler la gare ». Selon lui, « certains groupes syndicaux venus des communes voisines (Abobo, yopougon...), ont tenté de les déloger afin de prendre le contrôle de la gare Cocody-RivieraIII ». Cette situation occasionne souvent des conflits inédits au niveau de la gare. Le second conflit *gnambros/gnambros*, s'identifie en tant que conflit de pouvoir. C'est ce que les représentants des syndicats (*gnambros*) de la gare, affirment ainsi : « nous sommes souvent délogés par des groupes *gnambros* venus d'ailleurs, nous sommes obligés de nous défendre en utilisant la violence, les moyens de bord quoi ». Cette manière d'agir et la réaction qu'elle suscite sont source de conflits. Aussi, les conflits *gnambros/syndicats*, nés du « partage du butin » ou de la recette au niveau de la gare de « wôrô-wôrô » se caractérisent souvent par certaines divergences de la part de chaque groupe (intérêts de chaque groupe). Les conflits qui opposent syndicats et *gnambros* sont pour la plupart liés aux intérêts économiques, en passant par une volonté émancipatrice des acteurs, en ce sens que nombreux sont les *gnambros* qui cherchent à être autonomes. Puis, les conflits *chauffeurs/syndicats* qui sont souvent la résultante du « non-respect des règles » établies au sein de la gare de Cocody. En effet, dans ce milieu, certains chargeurs de véhicule ou *gnambros* ont tendance à privilégier les affinités. Or le remplissage des véhicules au sein des gares s'effectue généralement par ordre d'arrivée. Cette manière d'agir est à la base des tensions et

conflits observés dans la gestion de la gare. Au-delà, du “non-respect des règles”, ces conflits tirent aussi leurs sources à travers la vente des tickets parallèles au détriment des tickets officiels autorisant les conducteurs à exercer sur la ligne. Ces pratiques ont pour la plupart occasionné de nombreux conflits. À côté de cela, les conflits **transporteurs/syndicats** sont généralement fondés sur les pratiques corruptrices et la mise en circulation des taxes parallèles indues aux transporteurs. TA, l’un des transporteurs à la gare de Cocody-Riviera III- Angré 8<sup>ème</sup> tranche, nous a affirmé que : « j’ai été victime de taxes parallèles instaurées sur les lignes communales, j’ai payé deux cent mille (200.000 F CFA) au lieu de cent mille (100.000 F CFA). » Il poursuit : « les syndicats ont exigé à ce que je paie le droit de ligne, avant que mon véhicule ne soit en circulation ». Ces tracasseries syndicales sur les lignes communales sont devenues des sources de conflits. Enfin, les conflits qui opposent « *gnambros* » /conducteurs de taxis « *wôrô-wôrô* » sont pour la plupart nés des pratiques clandestines. Dans ce milieu, la plupart des « *gnambros* » ont tendance à contourner l’ordre établi, c’est à dire l’ordre d’arrivée des véhicules.

**Tableau 2 : Récapitulatif des types de conflits sociaux observés à Cocody-Riviera III**

<b>Différents conflits observés</b>	<b>Nombres</b>
syndicats/syndicats	1
gnambros/syndicats	1
chauffeurs/syndicats	1
transporteurs/syndicats	1
gnambros/chauffeurs	1
gnambros/ gnambros	1
<b>Total</b>	<b>6</b>

Source : Enquête de terrain, 2021

#### **2.4. La manifestation des conflits**

Les conflits observés se manifestent généralement de la même manière avec une opposition de deux ou plusieurs clans aboutissant à des affrontements, des agressions physiques pour contrôler la gare et jouir des retombées financières. Ces

conflits avec leurs corollaires de destructions de véhicules, blessés graves et souvent même de pertes en vie humaines (Yves Pedrazzin, 2005) sont propres à ce milieu. C'est ce que THG confirme dans son propos « dans notre milieu, il faut être toujours prêt dans la bagarre, ça peut venir à n'importe quel moment. La preuve quand y a problème entre nous que ce n'est pas réglé on finit dans palabres, souvent c'est très violent, il y a souvent des morts, donc on est tout temps prêt. ».

## **2.5. Mécanismes des gestions des conflits**

Les mécanismes de résolution des conflits sociaux constituent des stratégies mises en place par les acteurs intervenant dans la gare. Ce sont donc des voies et moyens que les acteurs utilisent pour la gestion des conflits. Ainsi, au cours de notre investigation, les acteurs étatiques (autorités municipales, ministères des transports) et de la gare ont mis en place certains mécanismes de résolutions des conflits sociaux à savoir : l'utilisation de la force régaliennne, la gestion à l'amiable et la négociation.

### **2.5.1. L'utilisation de la force régaliennne comme moyen de dissuasion**

Les mesures d'intervention sont des mécanismes qui peuvent être à la fois violentes ou dissuasives. Dans ce cas de figure, concernant les conflits au sein de la gare de transport de Coocdy Rivera III, la manière forte est souvent utilisée par les forces de l'ordre. Celles-ci sont mobilisés généralement par l'autorité en charge de la régulation du secteur des transports pour circonscrire la violence et maintenir le calme en vue d'un règlement de la situation conflictuelle existante. C'est que AYT, corps habillé soutient en ces termes : « Lorsqu'il y a des conflits dans la gare de Cocody, les autorités nous mobilisent pour mettre de l'ordre avec la force. Vous savez ceux qui travaillent à la gare sont très violents et souvent sous effet des stupéfiants donc il faut être très prudents et prêts à toutes éventualités. L'utilisation de la force est nécessaire ».

Les forces de l'ordre emploient aussi la force régaliennne pour dissuader les parties en conflits. Cette intervention renvoie la plupart du temps à un calme précaire. Mais, compte tenu de la violence au sein de la gare, les forces de l'ordre essaient d'organiser des actions ponctuelles (rafles, contrôle d'identités) dans la gare ou de

dissuasion afin de prévenir ou de mettre un terme aux conflits embryonnaires. C'est que confirme GHD syndicaliste : « Les policiers, souvent même les gendarmes circulent beaucoup ici, nous contrôlent, nous syndicalistes, les *gnambros*, tout le monde quoi qui travaille dans la gare. Souvent ils nous menacent, ils disent que s'ils entendent qu'il y a palabre ici, ils vont tous nous arrêter et nous enfermer. Ça aussi ça nous pousse à éviter les palabres quoi mais on fait tout mais y a palabre ».

### **2.5.2. Les rencontres syndicats / mairie**

Les rencontres sont instituées par l'ensemble des acteurs. Elles se font entre les représentants des associations syndicales et les autorités municipales. Ce mécanisme est l'un des principes de base lié au processus de gestion des conflits du transport urbain. D'abord, ce principe est une stratégie qui favorise les échanges dans la gestion des conflits de manière locale. C'est en cela que JKL employé à la mairie affirme : « nous avons des rencontres permanentes avec les acteurs de la gare de Riviera III pour essayer d'aplanir les différends en leur sein avant même les conflits. Également lors des conflits, on les reçoit, surtout les responsables syndicaux pour les entendre à travers les rencontres et trouver des solutions immédiates afin de ramener la sérénité au sein de cette gare, pour eux-mêmes et les usagers, d'autant plus que cette gare est beaucoup utilisée par nos concitoyens ».

Ces rencontres apparaissent comme un facteur de rapprochement entre acteurs. Aussi, elles donnent la chance aux différents acteurs de s'exprimer. C'est ce que PJK *gnambro* apprécie : « quand y a rencontre là, on se dit tout, on se parle la vérité pour aller de l'avant sinon on ne peut pas hein, c'est ce qui est bon dans ça là. ». Cela, revient à dire que les rencontres permettent aux protagonistes et acteurs intervenant dans le processus de gestion de s'ouvrir au dialogue, tout en exposant leurs griefs afin de trouver une issue favorable. Cette alternative de gestion des conflits favorise le maintien de la paix et de la cohésion sociale au niveau des groupes d'acteurs investis dans le milieu du transport urbain. Enfin, les rencontres syndicats/ mairie ont souvent été très utiles en ce sens qu'elles ont pu concilier les acteurs.

### 2.5.3. La résolution à l'amiable

La résolution à l'amiable, mobilisée par les représentants des différents partis, a pour objectif de concilier les acteurs en conflits pour une issue pacifique. Ainsi, il est important de relever que dans ce processus, même si les intérêts sont opposés quelque fois, les acteurs parviennent à se concilier. La résolution à l'amiable est un des mécanismes utilisé pour trouver des accords de manière pacifique. Celle-ci a contribué à faciliter le processus de médiation, mené par le HCPETRCI en tant qu'interlocuteur du ministère des transports. C'est pourquoi TDS employé du HCPETRCI affirme que : « nous en tant que régulateur du secteur et gestionnaire de certaines crises au sein des gares, généralement nous les renvoyons dos à dos afin de trouver une solution à l'amiable, on n'impose rien. Mais si les acteurs n'arrivent pas à trouver des solutions lors des conflits, nous on essaie d'en proposer, c'est des solutions à l'amiable où chacun perd et gagne la paix. Voilà un peu l'objectif de notre démarche. »

Les plaignants (transporteurs), préfèrent les résolutions à l'amiable, car elles sont plus rapides et moins coûteuses. Ces valeurs ont souvent permis aux acteurs de s'accorder sur certains points. Celles-ci, ont été salutaires dans les processus de gestion et ont permis d'éviter la procédure judiciaire.

### 2.5.4. La négociation

Ce processus est l'un des plus anciens et le plus répandu des mécanismes de résolution (Gagnon, 2005). Cette alternative a été l'un des facteurs déterminants dans la résolution des conflits sociaux (Vercher, 2000) entre groupes syndicaux. Ce mécanisme a favorisé la communication entre autorité administrative et acteurs du transport, entre transporteurs eux-mêmes. C'est ce que RTD souligne ici : « Nous sommes obligés de nous parler de négocier lorsque l'autorité nous appelle. Parce que si c'est la force beaucoup vont mourir ici et on va continuer les palabres. Négocier pour caler les choses et avancer. Dans tous les cas si on ne négocie pas qu'on nous arrache la gare, là c'est tout le monde qui perd. »

L'objectif est de conclure un accord négocié avec des interlocuteurs ayant des intérêts opposés. En effet, le processus de négociation mis en place par l'autorité en charge de réguler le secteur, est la recherche d'accord dans le respect des acteurs. Cependant, cette approche utilisée pour la résolution des conflits sociaux entre acteurs du transport a, pour la plupart, trouvé des solutions heureuses avec l'implication des médiateurs de l'administration.

## **Discussion**

Nous avons décelé au total six (06) types de conflits dont l'origine principale est le contrôle de la gestion de la gare et par ricochet pour bénéficier pleinement des ressources qu'elle engrange (Kassi, 2007). Les conflits sociaux sont la réaction d'un groupe, à leur position sociale au regard d'un autre groupe. Ils se manifestent dans une logique de recherche du profit sans se soucier véritablement de la satisfaction des besoins humains (Marx et Engels, 1998). A ces conflits, trois mécanismes de gestion ont été enregistrés au sein de la gare par les acteurs du transport et par les autorités administratives. Ainsi, nous l'utilisation de la force régalienne (gendarmerie, police etc.), l'arbitrage et la négociation qui favorisent des résultats positifs sur le terrain. Cependant, ces mécanismes montrent quelques limites en ce sens qu'ils ne disposent pas de pouvoir juridique, c'est-à-dire l'arrangement entre groupes syndicaux ne confère aucun droit juridique, il n'est pas contraignant. Cette alternative est un accord pacifique momentanément entre parties en conflits pour éviter les rapports de force. Ces mécanismes de gestion ont souvent influencé les résultats des séances de résolution par manque de textes administratifs, de recours par la voie d'une requête judiciaire compétente pour homologuer l'accord avec délivrance d'une formule exécutoire. Enfin, ces mécanismes de résolution renvoient à des accords superficiels ce qui n'est pas durable et se révèle comme source de reprise des hostilités à tout moment.

Contrairement aux méthodes juridiques, dont l'arbitrage à un pouvoir décisionnel qui mène à une sentence arbitrale, finale et exécutoire ceci n'est pas le

cas de ces mécanismes. Certains acteurs sont souvent exclus au cours de ces processus de mécanismes entre les parties. Ces mécanismes dont l'objectif est de concilier la position des corporations syndicales sont peu susceptibles de faire l'unanimité car ceux-ci sont plus focalisés sur les intérêts et les jeux des acteurs prenant part aux résolutions. Ceci favorise l'incertitude, la méfiance d'un groupe de l'autre dans la mesure où les acteurs les plus nantis peuvent influencer ceux chargés de la régulation des conflits par de billets de banque ou des promesses alléchantes entraînant une méfiance des protagonistes. Ainsi, les résultats de ces mécanismes mobilisés débouchent sur un calme précaire qui peut être remis en cause à tout moment par les protagonistes. Les croyances religieuses ou idéologiques peuvent influencer ou être un frein au processus. La prise de position du négociateur pour un clan pourrait aboutir à un résultat insatisfaisant. Tous ces facteurs ont plongé le processus de mécanisme dans l'incertitude rendant difficile une solution définitive des conflits.

Aussi, les acteurs en charge de réguler les conflits sociaux du secteur des transports urbains des voyageurs dans les véhicules privés, ne prennent pas en compte l'opinion des riverains. Les acteurs en charge de la régulation du secteur ne doivent pas se mettre dans un "vase clos" pour régler les conflits sociaux qui font de nombreuses victimes. Ainsi pouvons-nous dire que le manque de communication entre populations et autorités communales apparaît comme un handicap sérieux dans le règlement des conflits sociaux. Même s'ils ne sont pas nécessairement destructeurs, ils apparaissent comme des éléments de régulation et un facteur d'intégration (Simmel, 1995).

Si les causes divisent et opposent les acteurs, le conflit est une forme d'interaction qui, rétablissant « l'unité de ce qui a été rompu », fait lien et socialise. Ils se jouent sur plusieurs fronts compte tenu du caractère multidimensionnel du monde et de la pluralité des groupes, intérêts et perspectives (Weber, 1995)

Aussi, l'utilisation des mécanismes de résolution traditionnelle (hospitalité, solidarité) africaine peuvent être des mécanismes fiables pour régler les conflits africains (Zadi, 1998) à travers les alliances et les valeurs socio-culturelles qui existent entre les protagonistes.

### **Conclusion**

L'analyse des conflits sociaux et les mécanismes de résolution, s'est d'abord, effectuée à partir de l'identification des acteurs du secteur des transports urbains et la typologie des conflits sociaux au sein des gares informelles de Cocody-Riviera III. La construction de la question de départ a contribué à la construction des objectifs. Pour les atteindre, nous avons utilisé une démarche méthodologique basée sur l'approche qualitative. Les conflits sont généralement liés au contrôle des gares ainsi qu'à la gestion des revenus. L'instauration des taxes indues ou des frais parallèles pour les conducteurs sur les différentes lignes communales et intercommunales sont aussi source de conflits. Ces pratiques constituent de véritables problèmes auxquels sont confrontés l'État et son administration chargés de l'organisation (structurelle, fonctionnelle) et de la gestion des conflits du secteur des transports. Il s'avère nécessaire que le législateur se penche sur ce secteur afin de lui proposer des textes propres à ces réalités susceptibles d'assainir définitivement ce secteur.

### **BIBLIOGRAPHIE**

**ABETO Boka Charles**, (2005), « Problématique générale des enjeux de la planification des transports collectifs urbains des pays en développement », in *Revue Geotrope*, Educi, Université d'Abidjan-Cocody, pp36-51.

**AKA Kouadio Akou**, (2007), « Les taxis communaux ou wôrô-wôrô à Abidjan-Cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement, Abidjan », *Revue de*

*Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 7, EDUCI, Université de Cocody, pp 45-61

**ALOKO N'guessan Jérôme**, (2001), « Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux », *Revue Ivoirienne des lettres et Science Humaines* p117-132.

**BEAUD Jean.Pierre**, (1992), « L'échantillonnage » in Benoît Gauthier sous la direction de Recherche sociale de la problématique à la collecte des données, Sillery, *presses de l'Université du Québec*, pp125-225

**CROZIER Michel, ERHARD Friedberg**, (1977), *L'acteur et le système*. Paris : seuil.

**DURKHEIM Émile**, (1987), *Le suicide*, Paris Presses universitaires de France.

**FALLE Landry Yves** (2014), « Stratégies de gestion de conflits fonciers en Côte d'Ivoire cas du conflit entre Abouré et M'batto à Ono Salci dans la sous-préfecture de Bongo (Sud-Est ivoirien) », Thèse de Doctorat 3<sup>ème</sup> cycle, Université Alassane Ouattara de Bouaké, 308p

**KARL Marx, FRIEDRICH Engels**, (1998), *Manifeste du parti communiste*, Paris, Flammarion.

**KASSI Irène**, (2007), « La régulation des transports populaires et recomposition du Territoire urbain d'Abidjan », thèse de doctorat 3<sup>ème</sup> cycle de l'Université de Cocody, 312p

**LOMBARD Jérôme**, (2006), *Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar*, Numéro Vol.81/2 Public-privé : enjeu de la régulation des territoires locaux Editeur : Association des amis de la Revue de Géographie de Lyon [<http://géocarrefour.revues.org/index1913.html>], consulte le 08/03/ 2021

**MAX Weber** (1995), *Économie et société*, Paris, Pocket, 1995, tome I

**MEL Mélédje Raymond**, (2009), « Anthropologie des enjeux de la violence chez les lagunaires de Côte d'Ivoire ». In *African Sociological Review/ Revue Africaine de Sociologies*, 13, 1, Dept.Of Anthropology and Sociology, university of the Western Cape, Capetown, South Africa, pp78-104.

**N'DA Paul**, (2006), *Méthodologie de la recherche de la problématique à la discussion des résultats*, Abidjan, EDUCI.

**PEDRAZZINI Yves**, (2005), *Violence des villes*, Paris, Cérès production

**QUIVY Raymond., CAMPENHOUDT Van. Luc**, (1995), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod.

**RALF Dahrendorf**, (1972), *Classes et conflits de classes dans la société industrielle*, Mouton, La Haye.

**TOURRAINE Alain**, (1973), *Production de la société*. Paris : Seuil.

**SIMMEL Georg**, (1995), *Le conflit*, Paris, Circé

**WEISS Dimitri**, (1997), « Négociation et ressources humaines, Encyclopédie de gestion », tome2, 2<sup>ème</sup> édition, *Paris Edition Economica*, article 113. pp 2129-2139, pp2130-2133.

**ZADI Kessy Marcel**, (1998), *Culture africaine et gestion de l'entreprise moderne*, Éditions CEDA