

## LE TRAFIC URBAIN DES PETROLETTES SUR LES LAGUNES D'ABIDJAN

H. BERRON

Entre les interminables coques ventrues des cargos au mouillage, et recoupant le sillage des bateaux de pêche rentrant au port suivis de leur traîne d'oiseaux marins, on peut voir sa faufiler ici et là, en des allées et venues fréquentes, des embarcations beaucoup plus modestes, qui, bien que plus sérieuses que de simples pirogues, n'en sont pas moins considérées par les vieux loups de mer comme dignes de marins d'eau douce... d'eau saumâtre faudrait-il dire.

Ce sont les pétrolettes. Elles assurent les traversées des bras de lagune du site d'Abidjan et, selon les heures, sont bondées de passagers ou surchargées d'un bric-à-brac de marchandises inattendues.

Sans elles, le va-et-vient des travailleurs de la capitale ne pourrait se faire aussi aisément, et de ce fait, elles participent activement à la vie lagunaire urbaine d'Abidjan.

Déjà bien avant le développement que connaît actuellement la ville, des services de transport s'étaient mis en place pour faire passer hommes et marchandises du continent vers les îles et vers le cordon littoral. La naissance du quartier de Treichville avait intensifié les mouvements de personnes, et avait déterminé l'apparition de navettes de pirogues - les "Daindés" ou "Degni - degni" - qui suppléaient aux besoins de transport que le bac, fonctionnant entre l'île de Petit-Bassam et le continent, ne pouvait à lui seul satisfaire. Puis, vers 1950, les premières pétrolettes sont apparues dans les secteurs lagunaires où aucun autre mode de transport ne s'était organisé.

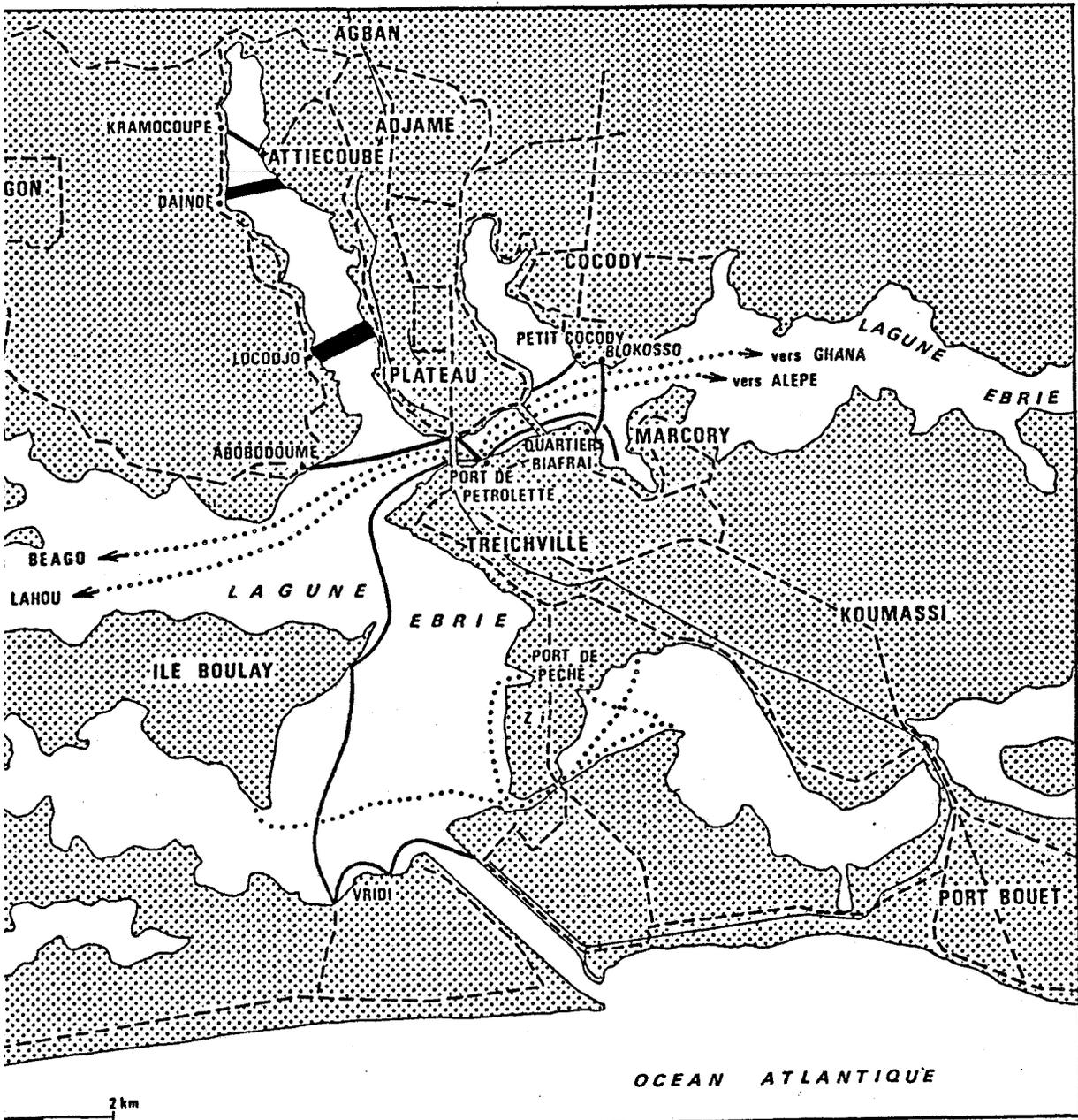
*Aujourd'hui, les services rendus par les navettes de ces petits bateaux entre différents quartiers de la ville sont à ce point appréciés que la SOTRA (Société des Transports Abidjanais), qui détient en principe le monopole des transports urbains, s'est employée à lancer elle aussi des pétrolettes pour récupérer cette clientèle nombreuse qui lui échappait.*

L'importance de la ville, la configuration de son site, la localisation des quartiers d'habitat et des zones industrielles, commerciales ou administratives, font que les transports urbains ont à Abidjan un rôle essentiel à jouer.

Importance de la ville d'abord : Abidjan compte, selon les dernières estimations, plus de deux millions d'habitants qui ont beaucoup à se déplacer, puisque la taille de l'agglomération ne permet plus de prévoir le logement des travailleurs aux abords des lieux où ils sont employés. Les quartiers les plus peuplés sont Treichville, Adjamé, Attiécoubé, Port-Bouët, Koumassi, Abobo et Yopougon ; les lieux de travail sont rarement à proximité : les zones industrielles se trouvent le plus souvent sur les marges de la ville ; et même le quartier commercial et administratif est encore relativement éloigné de Treichville et d'Adjamé.

Le site d'Abidjan, par ailleurs magnifique, pose de graves problèmes de circulation terrestre : en partie insulaire (île de Petit-Bassam), en partie localisé sur un cordon littoral coupé par le canal de Vridi, en partie situé sur le continent, mais alors profondément indenté par les baies du Banco et de Cocody, il oblige, ou bien à de nombreux détours pour suivre le contour capricieux des rivages, ou bien à des goulots d'étranglement tels que pont Houphouët-Boigny, pont Général-de-Gaulle, digue de Koumassi, pont de Biétri

Les plans d'eau qui séparent les quartiers de la ville, peuvent au premier abord sembler un obstacle ; mais bien au contraire, ils sont un secteur idéal pour les transports en commun : les eaux de la lagune sont toujours calmes, elles sont loin de connaître les encombrements des rues.



LEGENDE

-  Moins de 1500 passagers par jour
-  De 1500 à 2500
-  De 2500 à 3500
-  Plus de 3500
-  Grandes lignes et trafic occasionnel
-  Chemin de fer
-  Principales routes
-  Zi
-  Zone industrielle

Trafic lagunaire urbain en 1977

Aussi, un certain nombre de liaisons par pétrolettes se sont-elles peu à peu mises en place, au gré des initiatives privées. Leurs avantages : nous venons de les voir ; leurs inconvénients : elles nécessitent un ou plusieurs transbordements, le travailleur ne pouvant être pris en charge devant sa porte et déposé à son lieu de travail par la pétrolette qui ne fait que franchir un bras de lagune ; mais cet inconvénient ne semble pas déterminant, puisqu'un nombre considérable de passagers empruntent quotidiennement les transports lagunaires qui s'effectuent aux endroits où ils peuvent concurrencer efficacement les transports terrestres, soit que ces derniers soient inexistantes soit que de longs détours les rendent mal pratiques.

Entre Treichville et le Plateau, les pétrolettes ont disparu depuis la mise en service des deux ponts qui peuvent être empruntés aussi bien par le train que par le bus, les véhicules particuliers, les bicyclettes et vélomoteurs et même par les piétons. Mais elles subsistent pour les passages de rive à rive dans les baies du Banco et de Cocody. La baie du Banco sépare du Plateau le quartier aujourd'hui très peuplé de Yopougon, trois navettes de pétrolettes y assurent des passages en différents endroits. Entre Cocody et le Plateau une navette permet d'éviter le long détour par l'Indenié. Cocody et Yopougon sont chacun reliés par une navette à l'île de Petit-Bassam, la première aboutissant au quartier Biafra, la seconde entre les deux ponts.

Les liaisons par pétrolette entre le village de Vridi et la ville ont un caractère un peu particulier. A certains points de vue, on pourrait les considérer comme appartenant au réseau de liaisons régionales, puisque Vridi est l'aboutissement d'une longue piste qui draine vers Abidjan une grande partie du trafic du cordon littoral de Jacquerville, mal relié au continent : mais par ailleurs, il a été montré (1) que le village de Vridi gravite si étroitement dans l'orbite de la capitale que les mouvements de pétrolettes qu'ils suscite ont tout à fait le caractère urbain qui nous préoccupe ici.

.../...

---

(1) : F. LECAILLON.- *L'artisanat du poisson : Vridi et la cité de fumage*, Université d'Abidjan, 1976, 130 p.

A ce trafic de pétrolettes que nous venons de voir à travers les principales lignes d'Abidjan, il convient d'ajouter beaucoup d'autres navettes moins régulières, et intéressant moins de passagers ou de marchandises : c'est ainsi qu'une pétrolette appartenant à une coopérative d'Alépé vient de temps à autre au port de Treichville ; une autre (*Saint-David*) amène le matin de bonne heure les maraîchers de la région de Niangon-Lokoa, de Yopougon-Kouté et de Yopougon-Santé ; *Daaga*, la pétrolette de Grand-Lahou, profite de son dimanche à Abidjan pour assurer le transport des passagers entre la baie de Biétri et le restaurant du Lagon, à l'île Boulay ; de plus, de nombreuses embarcations de service effectuent le transport des employés de certaines sociétés ou entreprises (Caréna, R.A.N. ...). Enfin, les activités de fumage de poisson nécessitent, à Vridi et à la Cité de fumage, un transport lagunaire important de poisson (frais et fumé), mais aussi de bois, pour alimenter les foyers des fours, ce qui détermine dans la zone lagunaire du port un trafic intense, surtout aux heures matinales.

Le trafic urbain assuré par les pétrolettes est donc considérable, et ceci malgré le monopole accordé à la SOTRA depuis 1963. C'est que cette dernière n'a pu satisfaire les besoins de tous les voyageurs qui se déplacent en grand nombre à Abidjan. Le tableau 1 permet de récapituler les principales caractéristiques de ces transports lagunaires au sein de la ville.

Au total, ce sont 22 pétrolettes qui assurent sur 8 lignes l'acheminement de quelque 14 000 passagers par jour, soit, à raison de 300 jours ouvrables par an, plus de 4 millions de passagers dans l'année. Certaines lignes sont davantage fréquentées que d'autres : celles de la baie du Banco totalisent à elles seules 66 % du trafic, et si on leur ajoute une autre liaison qui part du même secteur (mais aboutit à Treichville), on arrive à 78 %.

.../...

TABLEAU 1

Trafic lagunaire des principales pétrolettes  
à Abidjan en 1977

Lignes	1	2	3	4	5	6	7	8	Totaux
Nombre de bateaux	1	3	2	6	1	4	2	3	22
Nombre quotidien d'allers + retours	30	44	16	9	31	55	68	48	301
Nombre quotidien de passagers	650	1202	736	385	1641	3122	4202	2254	14 192
Nombre moyen de passagers par voyage	21	27	45	43	53	57	62	36	45
Chiffre d'affaire quotidien (pour les passagers seulement) *	16250	30000	74000	50000	30000	78000	120000	71000	469 250
Chiffre d'affaire moyen par voyage *	540	680	4600	5500	1000	1420	1770	1470	

LIGNES : 1 : Petit Cocody - Plateau  
 2 : Blokosso - Quartier Biafra  
 3 : Village de Vridi - canal de Vridi  
 4 : Village de Vridi - Treichville  
 5 : Attiécoubé - Kramocoupé  
 6 : Attiécoubé - Daindé  
 7 : Caréna - Locodjo  
 8 : Treichville - Plateau - Abobodoumé

\* : en Francs C.F.A.

.../...

Les pétrolettes sont à chaque voyage plus ou moins chargées ; celles de Vridi ne partent qu'à plein et enregistrent donc, en moyenne, un nombre élevé de passagers chaque fois (43 à 45) ; celles du Banco ont une plus grande capacité (ligne n° 6 et 7 surtout), ce qui explique que le nombre moyen de passagers par voyage soit supérieur à 50 ; seules les navettes de Cocody et d'Abobodoumé sont relativement peu chargées.

Le chiffre d'affaires quotidien par ligne, pour les seuls passagers, varie très fortement d'un lieu à l'autre ; il est le plus élevé à Caréna-Locodjo et Attiécoubé-Daindé ; cependant, les pétrolettes de Vridi (toujours du fait de leur absence d'horaires fixes) sont également d'un rapport très intéressant. Si l'on évalue le chiffre d'affaires moyen par voyage sur chaque ligne (pour les seuls passagers), on s'aperçoit qu'il est considérable sur les lignes issues de Vridi, où il est près de 10 fois supérieur à ce que l'on enregistre sur celles issues de Cocody ; l'organisation de ces pétrolettes (voir plus haut) semble donc extrêmement profitable aux propriétaires des bateaux ; les recettes par voyage sont, dans la baie du Banco, environ le double de celles de Cocody. Pour évaluer entièrement la rentabilité de l'exploitation des pétrolettes, il faut ajouter à ces chiffres ceux parfois très importants que procurent le transport des marchandises : celles-ci voyagent en plus grand nombre sur la ligne de Vridi, et augmentent encore de ce fait les revenus de ceux qui l'exploitent.

Un certain nombre de problèmes se posent actuellement aux transports lagunaires de la région d'Abidjan.

Il y a d'abord la concurrence du transport routier qu'assurent conjointement les taxis-compteurs, les autobus de la SOTRA et, dans certains secteurs, de petits cars d'une vingtaine de places, exploités d'une manière artisanale, communément appelés "Gbakas" (1).

.../...

---

(1) : *Gbaka signifie panier, en Baoulé. Est-ce parce que les occupants sont entassés dans les Gbakas comme dans un panier ou bien est-ce parce que le plus souvent les Gbokas sont affectés au ravitaillement des marchés où ils apportent de nombreux paniers ?*

Ces transports routiers ne prennent pas leur clientèle aux pétrolettes, puisque celle-ci est bien spécifique, mais revendiquent périodiquement (surtout en ce qui concerne la SOTRA) la suppression de toute forme de concurrence. La SOTRA est même allée plus loin en mettant à profit son monopole de principe sur les transports urbains pour inaugurer des navettes de bateaux plus modernes que les pétrolettes.

Mais une menace plus certaine pèse sur le trafic actuel des pétrolettes dans la baie du Banco : c'est que l'on parle de plus en plus de jeter un pont en travers de la baie, très au Sud. Des sondages ont été réalisés à Santé II (côté Locodjo) et à Abidjan-Santé (côté Plateau). Si ce projet devait prendre forme ce serait la disparition certaine des trois lignes de pétrolettes, au profit de transports en autobus, ou en camionnettes du type des Gbakas. Un autre pont est prévu dans les plans directeurs d'aménagement de la ville : il reliera Cocody-Est à Marcory-Est ; il sera, lui aussi, néfaste au trafic lagunaire issu de Cocody ; ce projet a cependant moins de chances que le précédent d'aboutir rapidement.

Mais des perspectives d'amélioration peuvent également être envisagées, surtout si les bonnes affaires réalisées par les propriétaires de pétrolettes ne sont pas trop enviées par la SOTRA ou de grosses sociétés. En effet, la ville d'Abidjan ne cesse de s'agrandir, son extension s'effectuant selon un axe orienté de l'Est vers l'Ouest. La ville, bloquée au Sud par la mer, est artificiellement arrêtée au Nord ; ses quartiers nouveaux vont donc s'établir le long des rivages lagunaires, entre Bingerville (qui sera un jour peut-être englobé) et la baie d'Adiopodoumé ; de nouvelles lignes de pétrolettes pourront alors peut-être entrer en service.

**GROUPE DE RECHERCHE**

**Villes et citadins des tiers-mondes**

**(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)**

**Programme "Citadinités"**

**Dossier n° 2**

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE  
L'ESPACE URBAIN**

**Document provisoire**

**Octobre 1986**

**Mise en forme du dossier :**

**- Ph. HAERINGER**

**- J.C. DAVID**

**GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC**

**correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON**

**Tél. : 78 00 69 83**