



Déterminants sociaux de l'adhésion des syndicats de transporteurs au projet d'aménagement urbain : cas de la gare Yaya Fofana à Koumassi

DAGO Michèle-Ange
Institut d'Ethno-sociologie
Université Félix Houphouët-Boigny
angemichdago@gmail.com

Résumé : L'histoire de la décentralisation en Côte d'Ivoire met en évidence la défiance de l'autorité de l'Etat à travers l'aménagement et la gestion des espaces de transport urbain par des syndicats, nonobstant le désordre et l'insécurité occasionnés par cette situation. Mais depuis 2020, à Koumassi, ces transporteurs exercent leurs activités à la gare Yaya Fofana, espace aménagé et géré par les collectivités locales. L'objectif de ce travail est d'analyser les déterminants sociaux de l'adhésion des syndicats de transporteurs à ce projet d'aménagement urbain. Une recherche documentaire associée à une enquête de terrain ont permis de comprendre que les syndicats de transporteurs perçoivent cet aménagement comme un projet participatif. A travers la négociation engagée par la collectivité locale, les besoins des transporteurs sont satisfaits. Toutefois, les ressources mobilisées pour parvenir à cette négociation montrent qu'elle constitue une stratégie d'affirmation de l'autorité étatique qui permet de légitimer les règles d'aménagement urbain et de parvenir à l'adhésion au projet.

Mots clés : aménagement urbain, participation, adhésion, pouvoir, autorité

Social Determinants Of Transport Unions' Support For Urban Development Projects: The Case Of The Yaya Fofana Station In Koumassi

Abstract : The history of decentralization in Côte d'Ivoire highlights the defiance of State authority through the development and management of urban transport spaces by unions, notwithstanding the disorder and insecurity caused by this situation. But since 2020, in Koumassi, these transporters have carried out their activities at the Yaya Fofana station, a space developed and managed by local authorities. The objective of this work is to analyze the social determinants of the support of transport unions for this urban development project. Documentary research associated with a field survey made it possible to understand that the transport unions perceive this development as a participatory project. Through the negotiation initiated by the local community, the needs of transporters are met. However, the resources mobilized to achieve this negotiation show that it constitutes a strategy for asserting state authority which makes it possible to legitimize urban planning rules and achieve support for the project.

Keywords: urban planning, involvement, membership, power, authority

Introduction

Le contexte de crise économique des années 80 pousse l'Etat de Côte d'Ivoire à opter pour la décentralisation afin de poursuivre la politique du développement local (Kouamé, cité par Adomon, 2015). Ce choix politique est

un système d'administration qui autorise les collectivités humaines ou le service public à s'administrer dans le respect de la légalité (Kada,2014). Ainsi, sa mise en œuvre se matérialise progressivement par loi n°2005 161 du 27 avril 2005, portant loi des finances de l'année. Cette loi définit le rôle des collectivités notamment l'aménagement et la gestion des espaces, des équipements et des activités socioéconomiques dans le périmètre communal pour parvenir à un développement local. Ainsi, leur compétence intègre l'aménagement et la gestion des espaces nécessaires au transport urbain.

Malgré cette disposition institutionnelle, les syndicats de transporteurs défient l'autorité de l'Etat ; ils revendiquent la gestion de certains espaces publics où ils organisent le transport urbain, ce, au fil des pouvoirs politiques successifs que connaît le pays (Dago, 2015). Cette normalisation de la gestion des espaces publics par les transporteurs a pour conséquence un désordre urbain dans lequel les arrêts de bus, les abords des rues, les carrefours ou tout autre espace public sont dédiés en gare de *wôrô-wôrô* et de *gbaka* ; obstruant parfois des voies aux enjeux économiques indéniables. D'ailleurs, ces derniers se constituent-ils en agents de recouvrement de taxes dans ces espaces anarchiques où ils mobilisent la violence sous diverses formes, comme stratégie de conquête et de contrôle desdits espaces (Bah et Dago 2017). En témoignent les affrontements entre syndicats occasionnant un mort, en Juin 2019, au grand carrefour de Koumassi, espace abritant une gare spontanée des véhicules de transport intercommunal. Pour juguler ce désordre urbain entraînant des risques sécuritaires pour les populations, la municipalité de Koumassi procède à la signature de l'arrêté N°19//C.KSSI/SG/DARC/BJ du 11 Juin 2019. Cet arrêté porte fermeture de ladite gare et met fin à toute activité des syndicats à travers le déguerpissement de ces acteurs.

Par ailleurs, les autorités municipales procèdent eux-mêmes à la création d'une nouvelle gare intercommunale, dénommée gare *Yaya Yofana*, gare retirée du grand carrefour où les syndicats de transporteurs privatisaient les espaces. Dans ce nouvel espace, les activités syndicales laissent place à une gestion coordonnée des activités par les autorités municipales. En d'autre terme, il y est rétabli le pouvoir de gestion de l'espace communal attribué aux collectivités au détriment des syndicats de transporteurs, coutumiers de l'organisation du transport urbain. De plus, inauguré depuis janvier 2020, cet espace continue d'abriter en 2023 des activités de transport intercommunal et comporte en son sein, une diversité de lignes desservant les communes du District, sous l'autorité de la mairie. Cet article se propose d'examiner les déterminants sociaux de l'adhésion des syndicats de transporteurs à ce projet d'aménagement initié par les autorités municipales. Ainsi, il se structure autour de deux points à savoir : i)

les représentations sociales du projet d'aménagement de la gare Yaya Fofana ; II) les enjeux de l'adhésion au projet.

1. Méthodologie

L'enquête a été réalisée à Koumassi, l'une des treize (13) communes du District d'Abidjan. Créée par le décret N° 80-1180 du 17 octobre 1980, Koumassi s'est vu ériger en commune de plein exercice couvrant une superficie de 874 ha (wikipedia.org) et compte une population totale de 412 282 habitants (RGPH, 2021). La commune est traversée par le boulevard VGE¹, l'un des plus grands de la ville d'Abidjan. Cette voie a une intersection avec les autres voies principales de la commune appelée par les usagers " *grand carrefour de Koumassi*". Cet espace encombré par des activités économiques informelles plus ou moins spontanées, telles que les ventes à la sauvette, les activités des *woro-woro*, fait l'objet de déguerpissements récurrents (Dago, 2018). La gare " Yaya Fofana", site de la présente étude, fait face à la CNPS et est située non loin du Commissariat de Police du 36ème Arrondissement. Aussi, cette gare bâtie sur 5000m², donne-t-elle dos au cimetière municipal de Koumassi. La dénomination de la gare est un hommage à l'un des pionniers du transport urbain ayant marqué la période pré et post multipartisme. Ce dernier a mis sur pied le Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire, (SNTTCI), deuxième syndicat du secteur à l'époque.

Pour comprendre les déterminants sociaux de l'adhésion des syndicats de transporteurs au projet d'aménagement urbain à Koumassi, une recherche documentaire conjuguée à une enquête de terrain ont été mobilisées. La recherche documentaire a permis de collecter les données relatives aux syndicats de transporteurs, à l'aménagement urbain et aux difficultés relatives à sa mise en œuvre. Concernant la recherche de terrain, elle a consisté à une approche qualitative du fait de la nature des informations recherchées. Dans cette perspective, l'échantillon est constitué des chefs des lignes présentes dans ladite gare. Ces cibles, étant membres de syndicats de transporteurs, sont à même de faire l'historique de l'installation des transporteurs sur le site et de donner des informations relatives à leur relation avec les autorités municipales.

Par ailleurs, des chauffeurs de véhicules de transport ont été soumis à entretien afin de comprendre les facteurs de leur maintien dans cet espace. Des agents de la mairie de Koumassi ont été également soumis à entretien afin de collecter les informations relatives à leurs relations avec les transporteurs. A ceux-ci s'ajoutent des responsables administratifs de la gare. Ceux-ci ont permis de comprendre les avantages et inconvénients pour ces transporteurs exerçant

¹ Boulevard Valéry Giscard d'Estaing

dans cet espace. Au total, un échantillonnage aléatoire soumis au principe de saturation a permis d'administrer un guide d'entretien à deux (2) agents des services techniques de la mairie de Koumassi, un (1) responsable administratif de la gare, cinq (5) chef de ligne douze (12) conducteurs de taxi ; soit 20 individus. Les données recueillies ont fait objet d'analyse de contenu à la lumière de la théorie de régulation sociale. Cette théorie permet d'expliquer la manière dont les individus réagissent à des contraintes, interprètent les situations, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de tel ou tel mode d'organisation(Terssac,2012). Ces précautions méthodologiques ont permis d'aboutir aux résultats suivants.

2. Résultats

L'adhésion est un mode de croyance caractérisé par une soumission à un ordre établi, à une domination (Bourdieu,1980). Elle revient à l'ampleur selon laquelle le comportement de l'individu correspond aux recommandations reçues (Sabaté, cité par Goupil, 2017). Cette définition de l'adhésion qui met en relation deux catégories d'acteurs notamment le prescripteur des recommandations et l'individu adhérent repose sur le fait que le dernier soit en accord avec les recommandations reçues par le premier (Sabaté, cité par Goupil, idem). Dans cette étude, les données recueillies montrent la contribution des représentations sociales de l'aménagement de cette gare ainsi que les enjeux sociaux dudit aménagement.

2.1. L'aménagement de la gare Yaya Fofana, perçu comme projet participatif

L'aménagement dans le contexte urbain, désigne le processus par lequel une collectivité s'inscrit dans la conception et le contrôle de son environnement physique. Il vise le territoire urbain et les usages qui en sont faits. Il s'intéresse également au style des édifices et la manière dont ils sont agencés dans la ville ; de même que la conception des lieux publics (Simmins,2011). Dès lors, l'aménagement de la gare Yaya Fofana suppose la conception, la mise en place de l'espace Yaya Fofana auquel la municipalité a destiné un usage ; celui du stationnement des véhicules exerçant le transport urbain. Cet aménagement est perçu par les transporteurs comme un projet participatif.

- Du caractère participatif du projet

La participation est une approche opérationnelle qui cherche à susciter l'implication des récipiendaires de l'aide, dans la conception et la mise en œuvre des interventions (Chauveau, 2013). En ce sens, les transporteurs se perçoivent comme impliqués dans la conception et la mise en œuvre de celui-ci. Cela ressort

dans les propos de T.I., responsable de ligne quand il affirme que « *Le maire voulait un endroit qui n'est pas sur le boulevard, sur la grande route. On a cherché ensemble l'endroit qui allait nous arranger tous. On a eu beaucoup de sites. Le premier qu'on a eu et on n'était d'accord pour ça, c'était sur la route de Port-Bouet² vers Saint-Michel ancien Koumassi au bord de la lagune. C'était là-bas qu'on nous avait proposé.*

Ce discours peint l'implication des transporteurs dans la recherche de l'espace à aménager à leur profit. Il est complété par S. A également chef de ligne quand il soutient que « *Après ces investigations, le maire a trouvé ce site sur lequel il y avait un marché gouro. Il nous a demandé si ça ne nous arrangeait pas et qu'il ne serait pas mieux de transformer ce site en gare. C'est comme ça que tout est parti* ». A travers ces propos des enquêtés, il ressort que la gare Yaya Fofana apparaît comme la résultante de la participation des usagers de cet espace. La participation est un choix politique dans lequel les voix des usagers se font entendre, où les communautés s'exercent à prendre des décisions ensemble en tenant compte des intérêts de chaque membre (Blanchet, 2001). Lorsque ce choix est perçu par les bénéficiaires comme tel, le projet qui en découle devient une solution acceptable car répondant aux besoins des membres qui y adhèrent. Aussi, cette représentation a-t-elle pour conséquence, la légitimation des activités syndicales.

- A la légitimation du rôle des syndicats du transport informel

Les syndicats sont une composante formelle de l'économie sociale (Bah et Dago, 2015). En tant que tel, ils contribuent à l'amélioration des conditions de vie et de travail des membres de la corporation. Mais dans leur fonctionnement, les antécédents des syndicats de transport urbain caractérisé par l'informalité remettent en cause cette légitimité auprès des autorités étatiques. En effet, en Côte d'Ivoire, des espaces publics sont occupés par des activités du transport urbain, organisées par les syndicats qui y imposent la violence comme mode régulation (Dago, 2015).

Ce mode de fonctionnement pousse les autorités à procéder au déguerpissement de ces derniers, dans certaines communes comme c'est le cas à Koumassi. Ainsi, la participation à l'aménagement de la gare Yaya Fofana apparaît pour ceux-ci comme une reconnaissance, comme une légitimation de leurs activités. C'est ce qu'explique T.P., responsable de ligne quand il dit que : « *ça fait trois ans que nous sommes ici, quand le maire nous a octroyé le site, en tant que responsable des transporteurs, on a accompagné le projet jusqu'à la fin* ». Ce discours de l'enquêté traduit l'exercice du rôle des syndicats à partir de son statut ; statut que lui reconnaît les autorités municipales.

² Commune voisine de Koumassi, abritant l'Aéroport international Félix Houphouët

D'ailleurs, ses propos sont explicités par T.I., également responsable de ligne qui renchérit en affirmant que « *Sans nos activités, comment les populations vont se déplacer ? C'est grâce à nous que les gens viennent avec leurs véhicules pour faire transport en commun. Ce n'est pas tout le monde qui a les moyens de se déplacer en taxi compteur ou Yango. Nous sommes là pour la population comme le maire lui-même. C'est grâce à cette place qu'on occupe dans la ville que les autorités travaillent avec nous* ». Ce discours décrit le savoir-faire que s'attribuent les syndicats. Mais le savoir-faire n'est pas une compétence tant qu'il n'est pas légitimé (Mohib et Sonntag, 2004). La légitimité dans le sens des activités professionnelles est la reconnaissance par d'autres personnes, la capacité d'une personne à remplir une fonction ou à exercer une mission. La légitimité traduit également le consentement de ces personnes à voir celui-ci exercer cette tâche qu'on lui reconnaît (Mohib et Sonntag, op.cit).

Dans cette logique, le caractère participatif du projet d'aménagement initié par les autorités municipales apparaît comme la légitimation des activités syndicales. Cette légitimation qui fait du savoir-faire des transporteurs une compétence, témoigne du pouvoir des syndicats de transporteurs informel dans le champ du transport ; la compétence étant source de pouvoir, elle donne la capacité à structurer l'échange négocié de comportements en sa faveur (Crozier et Fiedberd, 1977). Ainsi, la gare Yaya Fofana apparaît pour les syndicats, comme le résultat d'un échange négocié en faveur des transporteurs. Ce qui revêt un enjeu pour les autorités municipales.

2.2. L'affirmation de l'autorité étatique, enjeu de l'adhésion au projet d'aménagement de la gare Yaya Fofana

Dans la commune de Koumassi, les espaces publics font l'objet de réappropriation par les commerçants informels. Ces derniers développent des stratégies qui les maintiennent sur les espaces déguerpis. Ce qui amenuise les efforts de planification urbaine déployés par les autorités étatiques (Dago et Chéké, 2018), et remet en cause leur autorité. L'autorité est le pouvoir supérieur monopolisant l'exercice de la force pour pacifier la société à travers une figure de pouvoir centrale qui impose les règles, limitant les actions des individus inscrits dans des rapports de force ; dans l'intérêt de ces derniers (Friedberg, 2009). Cette notion est reliée aux statuts occupés au sein d'une hiérarchie dans laquelle les rôles de supérieur et subordonné sont à tenir. Ainsi, l'affirmation de l'autorité de l'Etat apparaît comme enjeu de l'adhésion des transporteurs au projet. Ladite autorité se construit à travers la négociation avec les transporteurs.

- La négociation, fondement de l'autorité étatique

Le déguerpissement du grand carrefour de Koumassi a eu pour conséquence la réinstallation à la sauvette des activités économiques. Certains opérateurs notamment les transporteurs ont instauré un jeu de cache-cache avec les forces de l'ordre avec lesquelles ils finissent par développer des complicités pour se maintenir dans l'espace déguerpi (l'infodrome, juillet 2019). Cette situation qui met en évidence le faible respect des règles d'aménagement de l'espace montre une défiance de l'autorité. Face à cette situation, les autorités municipales mobilisent la négociation comme stratégie leur permettant de reconstruire ladite autorité. En effet, la négociation est un échange où les partenaires cherchent à fabriquer des règles afin de mettre de l'ordre dans les interactions (Goguelin, 2005).

Elle permet de créer un lien en vue de parvenir à un ordre négocié. C'est donc une stratégie de coopération pour l'identification des intérêts des parties et de leur satisfaction, dans le sens de la pacification sociale. Les données de cette étude montrent que la négociation initiée dans l'aménagement de la gare Yaya Fofana a permis la satisfaction des besoins indispensables à la survie des activités des transporteurs. Besoins identifiés à travers les négociations comme l'explique S. I., membre du service technique de la mairie quand il affirme que : *« le grand carrefour de Koumassi était un lieu peu fréquentable à cause des bagarres imprévisibles entre transporteurs. C'est au fur et mesure, en écoutant les différents belligérants que nous avons su que c'était un problème d'argent, que c'était des groupes rivaux qui s'intimidaient pour y exercer tout seuls leurs activités. Voyez-vous, nous avons compris que pour la quiétude de la commune et leur permettre de gagner leur pain quotidien, il fallait les installer sur un espace que nous aménageons nous même, que nous contrôlons »*.

L'impact de ces négociations est perceptible à travers les propos de C. A. chef de ligne qui déclare : *« parmi nous, il y'en a qui vont à la banque, qui sont payé à la fin du mois »*. Ce discours montre que les enjeux économiques de l'occupation du grand carrefour de Koumassi sont pris en compte par les autorités, à l'issue des échanges. L'impact de la négociation est également perceptible à travers la stabilité et la sécurité des travailleurs, comme l'affirme, N.D, conducteur de taxi intercommunal à la gare quand il soutient que : *« ici nous sommes satisfaits surtout en ce qui concerne la sécurité. Au grand carrefour de Koumassi où nous étions, les affrontements entre syndicats étaient courants. C'était des bagarres à la machette pour prendre la place parce qu'il n'y avait pas de loi, c'est le plus fort chasse les autres pour s'installer. C'est ce qui engendrait les morts. »*. Ce discours qui décrit la stabilité et la sécurité satisfaisante observée à la nouvelle gare est confirmé par T.P., également conducteur de véhicule intercommunal quand il dit que : *« nous*

sommes satisfaits de notre installation surtout pour la sécurité qu'on a ici. Ici je suis en paix comme à la maison. De plus, les clients viennent ici sans problème, c'est au début que c'était un peu lent à ce niveau ».

Cette situation profite également aux syndicats de transporteurs. Dès lors, la négociation permet d'atteindre l'objectif d'aménagement de l'espace à travers la réponse aux besoins des syndicats de transporteurs aboutissant à l'adhésion au projet. En effet, la satisfaction des besoins identifiés contribue à faciliter la soumission aux règles établis par la mairie ; ce qui participe à construire son autorité. Par ailleurs, cette autorité issue de la négociation est renforcée par les ressources dont dispose l'institution.

- La violence symbolique, comme ressource mobilisée

La négociation est certes, l'expression de la participation des transporteurs dans l'aménagement de la gare Yaya Fofana, dans la mesure où cette stratégie permet la prise en compte de leurs besoins. Mais elle apparaît comme un cadre d'échange qui s'impose aux transporteurs. C'est ce qui transparait dans les propos de T. B. Chef de ligne à la gare lorsqu'il affirme que : *Lorsqu'on le maire nous a appelé pour nous écouter, on ne pouvait pas refuser ».* Cette contrainte de négocier est confirmée par S.Y. responsable syndical qui explique que : *« Il y'a des transporteurs qui ont essayé de retourner au carrefour, d'où on a été déguerpi. Mais ils ont été chassés par les forces de l'ordre qui veillent à ce qu'on n'y retourne plus. Ceux qui retournent là-bas souffrent vraiment avec les policiers ».* Ainsi, en tant qu'autorité étatiques, les autorités municipales procèdent par la violence policière dont ils ont la légitimité. L'état étant l'autorité souveraine détenant le monopole de l'exercice de la violence physique (Addi, 2001). Dans cette position de domination, leur proposition de négociation se présente comme une aubaine pour les transporteurs dont l'objectif est de continuer leurs activités. Pourtant, faire le choix de négocier est une complicité, une participation à l'émission des règles issus de la négociation. Les acteurs, à travers la négociation, construisent un système d'échange, de coopération pour la production de règles et aboutissent à un système d'actions et d'interactions durables pour l'ordre sociale (Terressac, op.cit.) En ce sens, les transporteurs sont soumis à la violence symbolique déployée par les autorités municipales. La violence symbolique est la participation des dominés à leur domination (Bourdieu, cité par Addi, op.cit.). Elle contribue à la légitimité des règles d'aménagement urbain issues des négociations. Dans cette logique, ce qui est perçu comme participation au projet constitue une stratégie d'affirmation de l'autorité de l'Etat confrontée par moment, à sa défiance. Sous cet angle, la négociation est un moyen de régulation

sociale car elle permet à l'Etat régulateur de rétablir l'ordre dans la commune à travers l'aménagement de l'espace.

3. Discussion

Les données de l'enquête montrent que l'aménagement de la gare Yaya est perçu par les transporteurs comme un projet participatif qui légitime les activités syndicales. Pourtant, la négociation qui nourrit ces représentations est une stratégie déployée par la mairie pour légitimer les règles établis et parvenir à la régulation sociale. Selon Duclos (2016), la participation est l'un des facteurs favorisant l'adhésion au changement. Pour lui, elle permet la collaboration des agents de changement, procure un sentiment d'accomplissement, d'utilité et de satisfaction. Dans cette logique, affirme l'auteur, les espaces de discussion et d'expression des émotions notamment les réunions, répond au besoin de faire partie intégrante du processus d'élaboration et des modalités d'adhésion au changement. En cela, Zembylas (cité par Duclos, op.cit.) met en évidence l'importance des espaces de discussion. Selon lui, l'espace d'échange qu'il soit formel ou non, améliore le climat de travail et suscite la confiance. L'on comprend avec ces auteurs le mécanisme psychologique ayant abouti à l'adhésion des transporteurs au projet d'aménagement, projet perçu comme participatif. Ceux-ci, à travers les échanges, les négociations menées avec les autorités municipales ont donc produit une relation de confiance avec ces autorités, pour eux, légitiment leurs activités.

Sous ce rapport, friedberg (op.cit.) soutient que la négociation devrait être un processus ouvert, qui laisse place à la découverte car ce dernier regrette que le résultat de cette négociation dépende du contexte qui recèle des ressources, des contraintes et les objectifs des parties prenantes. Pour l'auteur, le contexte des négociations influence et doivent être pris en compte par les auteurs. Dans ce sens, Tremblay et Bergeron (2009) affirment que la préparation de la négociation est une étape cruciale pour obtenir des résultats en sa faveur. En effet, pour ceux-ci, l'importance de cette préparation à la négociation s'explique par sa potentialité à permettre l'ajustement des buts, les objectifs de chaque partie lors de la conclusion de cette négociation. A titre illustratif, les auteurs s'appuient sur la préparation de la négociation collective au Québec et soulignent des éléments pris en compte par le patronat.

Selon les auteurs, avant toute négociation, le patronat considère la dimension technique qui s'intéresse à l'environnement du déroulement de la négociation, la dimension politique qui consiste à la collecte d'informations objectives ou subjectives, à la formation d'un comité de négociation ainsi qu'à l'analyse des activités syndicales. Puis, le patronat s'exerce à la mise en œuvre de

plusieurs scénarios visant à orienter les négociations afin d'évaluer leur pouvoir de négociation et d'élaborer des stratégies de négociation. Les informations fournies par ces auteurs sur la préparation de la négociation montrent que les règles, les accords qui en sont issues ne sont que la résultante d'un processus de préparation. Autrement dit, l'acteur ayant atteint ses objectifs dans les négociations s'est donné les moyens de maîtriser des éléments issus de l'environnement social pouvant tourner en sa défaveur.

Ainsi, les auteurs s'inscrivent dans la même logique que la présente étude dans laquelle les autorités municipales s'attèlent à contrôler l'environnement social afin d'influencer les règles et accords à émettre dans la négociation. Cette préparation de la négociation favorise l'acceptation des objectifs et des règles fixées par ces derniers et contribuent à leur autorité, du fait de la légitimité des accords qui en ressortent. Viau et al (2015) abondent dans ce sens quand ils affirment que la négociation est une œuvre collective dans laquelle chaque élément a son importance dans le résultat final. Ces auteurs assimilent la négociation à une représentation théâtrale avec son champ lexical composé de cadre, argument, rôle, séquences d'action ou coup de théâtre, jeu, scène finale. L'on perçoit avec ces auteurs que l'issue des négociations est déterminée d'avance par des acteurs qui préparent leur jeu de scène.

Cette métaphore de la négociation présente l'une des parties n'ayant pas préparé la négociation comme un individu entraîné dans un scénario où il est victime des rôles qu'on lui attribue. Dans cette logique, il ne se contentera que jouer selon l'orientation du scénariste. A travers cette position des auteurs, il ressort que la négociation est loin d'une gestion participative comme le perçoivent les transporteurs dans cette étude, car l'environnement social qui entoure la négociation est à l'avantage des autorités municipales qui mobilisent la violence légitime sous plusieurs formes, ressource coercitive dont ils détiennent le monopole. Cependant, ce résultat nuance le constat de Ndao (2016) qui remarque le modèle de l'Etat caractérisé par le monopole de la violence légitime n'est pas une évidence en Afrique. L'auteur en veut pour preuve l'existence de la violence informelle légitime à l'œuvre au Sénégal. Il définit la violence informelle comme celle exercée en marge de l'Etat de droit et des lois, acceptée aussi bien par l'Etat que par les populations.

Pour illustrer sa position, l'auteur prend pour référence la police parallèle de Touba au Sénégal nommée *Safinatoul Aman*. Celle-ci qui s'arroge de prérogatives lui permettant de mener des activités de police judiciaire. Elle est composée de jeunes recrutés en masse et disposent d'une carte professionnelle à l'effigie de la grande mosquée. Dans un pays où plus de 95% de la population est musulmane, l'islam confrérique y est une force dominante et cette corporation

est plus crainte que la police nationale et la gendarmerie, qui voient leur image ternie, soutient l'auteur. En affirmant l'existence d'une violence légitime détenue par des acteurs différents de l'Etat, l'auteur contredit la théorie wébérienne selon laquelle la violence physique légitime est l'attribut de l'Etat. La contribution de l'auteur nous est d'un apport considérable car elle montre que l'autorité étatique n'est pas un acquis, elle se construit avec les marges de manœuvre dont l'institution dispose dans un contexte donné.

Conclusion

Au terme de cette étude, il ressort que l'aménagement de la gare Yaya Fofana est perçu comme un projet participatif par les transporteurs. Cette représentation sociale n'est que la résultante de la négociation engagée avec ces derniers, aboutissant à la satisfaction de leurs besoins, d'une part, et de la légitimation des résultats de ces négociations, d'autre part. Mais ces négociations se déroulent dans un contexte où les autorités municipales mobilisent la violence légitime dont ils ont le monopole. Ces facteurs contribuent à l'affirmation de l'autorité de l'Etat et au partage des règles d'aménagement urbain établies, découlant sur l'adhésion au projet d'aménagement de la gare Yaya Fofana. Néanmoins, la caractéristique informelle du transport urbain et la diversité des sources de pouvoir dont dispose l'acteur, suscitent des questions sur la pérennité de l'observance de ces règles d'aménagement urbain.

Références bibliographiques

- Addi, L. (2001), Violence symbolique et statut du politique dans l'œuvre de Pierre Bourdieu, *Revue Française de Science Politique*, numéro 6, volume 51, pages 949 à 96
- Adomon, A. A. (2015). *Bilan de la politique de décentralisation en Côte d'Ivoire : cas des communes d'Alépé, de Taabo et de Yopougon*. Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Cocody. IGT, Abidjan
- Bah M. J.-M. Dago M.-A. (2015). « *De la pluralité syndicale à la violence dans le transport urbain en Côte d'Ivoire* », *Revue des sciences sociales du Programme d'Appui Stratégique à la Recherche Scientifique*, numéro 9, pages 26-38
- Blanchet, K. (2001). Le développement participatif entre souhaits et réalité, *Revue internationale des sciences sociales*, numéro 170, volume 4, pages 697 à 702
- Chauveau, J-P, Delville P.L, (2013). Développement participatif, *Dicopart*, Dictionnaire Critique et interdisciplinaire de la participation, Institut de Recherche pour le Développement, juin
- Crettiez, X. (2008). Violences sociales et violence d'Etat : les logiques de la violence en démocratie, *les formes de la violence*, pages 42 à 68

- Crozier, M. et Friedberg, E. (1977), *L'Acteur et le Système, Les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil
- Duclos, A-M (2016), Les facteurs d'adhésion et de mobilisation au changement des agents d'implantation en éducation, *psychologie et éducation*, pages 39-57
- Dago, M-A. (2015), *Dynamique du transport informel en milieu urbain : étude de cas de la ville d'Abidjan*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny de Cocody, IES, Abidjan
- Dago, M.A et Cheké, M.R. (2018). La place Ndje Konan à Koumassi, entre ordre urbain et réappropriation de l'espace public par les commerçants informels, *KASA BYA KASA*, numéro 38, pages 80 à 97
- Friedberg, E. (2009), Pouvoir et négociation, *Négociations*, numéro 12, volume 2, pages 15 à 22
- Goguelin, P. (2005), Le concept de négociation, *Négociations*, numéro 3, pages 149 à 170
- Goupil, C. (2017), déterminants sociocognitifs de l'adhésion au contrôle interne, mémoire, Université du Québec, Montréal,
- Kada, N. (2014). Décentralisation, *Dictionnaire d'Administration Publique*, pages 131 à 132, mis en ligne sur cairn.info le 10/07/2020
- Mohib, N., Sonntag, M. (2004), La légitimité au cœur de l'action et de la compétence, *7ème Biennale internationale de l'éducation et de la formation*, Lyon, France, hal-03114467
- Ndao, A. (2016). L'informalisation de la violence physique légitime : le Sénégal à l'épreuve des milices islamiques, *lien social et politique*, numéro 76, pages 96-113, uri <https://id.erudit.org/iderudit/1037067ar>
- Simmins, G. (2011), Aménagement urbain et régional, *l'Encyclopédie Canadienne*, 3 novembre
- Terssac, G. (2012), la théorie de la régulation sociale : repères introductifs, *Interventions économiques* numéro 45, <https://doi.org/10.4000/interventionséconomiques.1476>
- Tremblay, J.F., Bergeron J-G (2009). Que font les employeurs comme préparation à la négociation collective, *Relations industrielles depuis 1945*, numéro 1, volume 64, pages 134 à 153 uri <https://id.erudit.org/iderudit/029542ar>
- Viau, J. Sassi, H., Pujet, H. (2015). *La négociation commerciale*, collection Management Sud, Edition Dunod