

REVUE EVALU'A | VOL 1 N° 2 JANVIER 2025

Une revue de la Communauté des Chercheurs d'Afrique | Bénin



**EFUA-EDITIONS**  
(Editions Universitaires  
Francophones d'Afrique)

INDEXÉE CHEZ



OPEN ACCESS INFRASTRUCTURE  
FOR RESEARCH IN EUROPE

REVUE Evalu'A | VOL. 1 N° 2 JANVIER 2025

VOL 1 N° 2 JANVIER 2025

Dossier 3 : Sciences Humaines & Sociales 2

**REVUE**



**Evalu'A**  
Experts et Evaluateurs  
d'Afrique

Coordonnée par

**AGUESSY Yélian Constant & AGOINON Norbert**

Université de Parakou - Bénin

ISSN (Print) - 3008-1319

ISSN (Online) - 3008-1327

ISSN (Digital) - 3008-1335

ÉDITE CHEZ



RUE DON DE DIEU, QT DJIDJOLÉ, 22 BP: 81, LOMÉ - TOGO

**EFUA-EDITIONS**

(**Editions Universitaires**  
**Francophones D'Afrique**)

**REVUE EVALU'A**

**Experts et Evaluateurs**  
**d'Afrique**

Vol 1 n° 2 Janvier 2025

ISSN Print : 3008-1319

ISSN Online : 3008-1327

ISSN Digital : 3008-1335

*Coordonnée par AGUESSY Yélian Constant &*  
*AGOINON Norbert*

*Université de Parakou - Bénin*

# REVUE EVALU'A

Une Revue de la Communauté des Chercheurs d'Afrique / Bénin

## Dossier 3 : Sciences Humaines & Sociales

### MAISON D'EDITION

La revue **ASTR-GHANA** édite ses Volumes chez les **Editions Francophones Universitaires d'Afrique (EFUA-Editions)** basée à Lomé, Togo (rue Don de Dieu, Qt. Djidjolé, 22BP81 Lomé Togo).

## **ECHEANCIERS DE PUBLICATION DU VOLUME**

**Lancement de l'appel : Octobre 2024**

**Acceptation et retour d'expertise : 20 Décembre 2024**

**Parution : Fin Janvier 2025**

## **ADRESSE DE SOUMISSION**

**Email : [revuebenin.evalua@gmail.com](mailto:revuebenin.evalua@gmail.com)**

## **TYPE DE PUBLICATION**

**Publication en ligne et en version numérique**

### **Lien d'indexation**

<https://explore.openaire.eu/search/publication?pid=10.5281%2Fzenodo.14833878>

<https://zenodo.org/records/14833878>

### **Indexed in**



### **Equipe technique**

**Mise en page :** Honorine KELEBOU  
**Marquette et illustration :** Eliya ATTIGNON

## **Comité scientifique international /revue EVALU'A BENIN**

AGUESSY Yélian Constant, Université de Parakou- Bénin

AGOINON Norbert, Université de Parakou - Bénin

DADJA-TIOU Panaewazibou, Université de Kara- Togo

HOUNDJO Théophile, Université d'Abomey Calavi, UAC- Bénin

ADJAGBO Kintossou Armand, Université de Parakou - Bénin

KEITA Fatoumata, Université de Bamako, Mali

MOUSTAPHA Rissicatou, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin

KOUTCHADE SOUROU Innocent , Université d'Abomey Calavi, UAC- Bénin

LAWANI Ayouba, Université de Parakou- Bénin

HOUNHANOU Viviane Arlette, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin

GBAGUIDI Célestin, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin

KPOHOUE Ferdinand, Université d'Abomey Calavi, UAC - Bénin

PEWISSI Ataféï, Université de Lomé- Togo

AMOUZOU Akoété, Université de Kara- Togo

ELENGA Hygin Bellarmin, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo

ALONGO Yvon Rock Ghislain, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo

PANDI née MABIALA Ida Rose, université Marien Ngouabi de Brazzaville, Congo

GORON Amina, Université de Maroua, Cameroun

ATANGANA KOUNA Désiré, Université de Yaoundé I, Cameroun

WEGA SIMEU Abraham, Université de Bamenda, Cameroun

ASSIPOLO Laurain Lauras, Université de Douala, Cameroun

TIÉBOU Bénédith Léonie, Université de Bamenda, Cameroun

YVES MONTENAY, Institut-Culture-Economie-Géopolitique, ICEG, Paris France

# **Normes rédactionnelles/ REVUE EVALU'A**

## ***Recommandations générales aux auteurs***

1. Tout article qui relève d'une contribution théorique et fondamentale devra être structuré de la manière suivante : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français ; Mots clés, Abstract, Keywords, Introduction (justification du thème, problématique, Hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Références bibliographiques.

2. Tout article qui résulte d'une recherche de terrain devra être structuré de la manière suivante : Titre, Prénom(S) et NOM de l'Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, Mots-clés, Abstract, Keywords, Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

**NB : Tout article doit être accompagné de résumés en français et en anglais, quelle que soit la langue originale du texte.**

## Consignes particulières aux auteurs

1. Le nombre de pages minimum : 12 pages, maximum : 20 pages
2. Interligne : 1,5.
3. Numérotation numérique : PAS DE NUMEROTATION des pages de l'article.
4. Police : Verdana, Taille 12.
5. Orientation : portrait.
6. Marge : haut et bas : 2 cm, droite et gauche : 2 cm

## Modalités de soumission

Tout manuscrit envoyé à la revue EVAL'UA ne doit jamais avoir été publié auparavant dans une autre revue ou faire l'objet d'une instruction antérieure ailleurs. Les manuscrits doivent impérativement satisfaire les normes rédactionnelles comme suit :

**Titre :** La première page doit comporter le titre de l'article, les Prénoms et Noms des auteurs, leur institution d'affiliation et leur adresse complète.

**Résumé :** Le résumé ne doit pas dépasser 350 mots. Il doit être succinct de manière à faire ressortir l'essentiel de l'analyse.

**Mots-clés :** Ils ne doivent pas dépasser cinq.

**Introduction :** Elle doit fournir suffisamment d'informations de base, situant le contexte dans lequel l'étude a été entreprise. Elle doit permettre au lecteur de comprendre et apprécier la valeur qualitative de l'étude et évaluer les résultats acquis.

**Corps du sujet :** Les différentes parties du corps du sujet doivent apparaître dans un ordre logique. (Ex : 1. ; 1.1 ; 1.2 ; 2. ; 2.1 ; 2.2 ; etc.).

## **Attention ! L'introduction et la conclusion ne sont pas numérotées.**

**Notes de bas de page :** Elles doivent être évitées autant que possible. Si elles sont jugées nécessaires, elles ne renvoient pas aux références bibliographiques, mais aux informations complémentaires.

**Citation :** Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, des façons suivantes :

1. En effet, l'objectif poursuivi par K. AVLORA (2008, p.73), est : « de défendre la place de la philosophie africaine de telle sorte qu'elle soit reconnue et admise à sa juste valeur (...), ».

2. Pour notre part, nous estimons que le sociologue a raison, dans une certaine mesure, de percevoir, dans le contexte socioculturel africain, un problème lié au manque d'engagement de la haute sphère des Etats eux-mêmes. Ainsi qu'il le dit :

La non prise en compte des défis sociaux en Afrique relève du manque d'engagement citoyen qui, en réalité, est inhérent à la mauvaise gestion de la cité. Kokou (2005, p.105)

**Conclusion :** Elle ne doit pas copier le résumé. Elle doit être un rappel des principaux résultats obtenus et des conséquences les plus importantes que l'on peut en déduire. Elle doit également faire ressortir la portée socialement utilitaire du travail produit.

Références bibliographiques : Les auteurs cités dans la rédaction seront mentionnés dans le texte avec l'année de publication, le tout entre parenthèses.

**Journal :** Noms et prénoms de tous les auteurs, année de publication, titre complet de l'article, nom complet du journal, numéro et volume, les numéros de première et dernière page.

**Ex :** Koffi Sidi & Ali Mar .2019. « Logique sociale et défis culturels en milieu universitaire africain ». Revue PLURAXES/MONDE, Lyon (France), n°5, pp.200-210.

**Livres :** Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet du livre, éditeur, maison et lieu de publication.

**Actes de colloques :** Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet de l'article et des proceedings, année et

lieu du congrès ou symposium, maison et lieu de publication, les numéros de la première et dernière page.

**Ex :** Koffi Ganyo AGBEFLE. 2017. « Le statut trompeur des langues coloniales en Afrique». Actes des 5e Assises européennes du plurilinguisme, Colloque scientifique international sur Plurilinguisme et Pluri-culturalité, du 15 au 17 octobre 2023 à l'Université de Cadix, Espagne. Collection PLURILINGUISME, OEP, Paris France, N° 6, Tome 1, Décembre.

## SOMMAIRE

Budget participatif et performance de l'action publique municipale au Cameroun : l'exemple de la commune d'arrondissement de Yaoundé 6 .....12

**DJIBRILLA Issa** \_\_ Djibrillaissa89@yahoo.ca (*Cameroun*)

Les chauffeurs de l'état : un métier d'hommes ou à faible dominance de femmes ? .....29

**Siaka OUATTARA et Al** \_\_ siakov@gmail.com et Al (*Burkina Faso*)

Apports des systèmes d'information géographique dans la spatialisation de l'Aléa inondation au Nord-est de la ville de Douala .....46

**Gabriel NANFACK** \_\_ gabriel.nanfack@yahoo.fr (*Cameroun*)

Caractérisation de la variabilité et du changement climatique dans la Basse Vallée de la Traka, Centre-Est du Niger .....68

**MAHAMADOU MOUDI Rachid et Al** \_\_ moudirachid525@gmail.com & kabsoul@gmail.com (*Niger*)

Effets de la dynamique urbaine sur les structures familiales à Koira Tégui/Niamey/Niger .....86

**MOUSSA GALADIMA Mamane Bachar & ABDOURAHAMANE**

**Mohamed Moctar** \_\_ moussagaladima339@gmail.com & abdramane75@yahoo.fr (*Niger*)

Des quartiers aux marges des réseaux des services urbains dans l'arrondissement communal Niamey 5 : inégalité, disparité et marginalité spatiale .....103

**MOUSSA YAYE Abdoul-Bachirou** \_\_

moussayayeabdoulbachirou@gmail.com (*Niger*)

La problématique du statut de premier occupant à kudgo.....123

**Nongma Nestor ZONGO** \_\_ nestzongo@gmail.com (*Burkina Faso*)

Dynamique urbaine et offre de transport à Bouaké de 1965 à 2015 .....137

**OUATTARA Teninan Hugues et Al** \_\_ teninan.ouattara@ubkou.edu.ci et Al (*Côte d'Ivoire*)

Penser l'essor et le sort de l'Afrique face à la réalpolitique mondiale .....161

**Sékou COULIBALY** \_\_ seeku.ufhb@gmail.com (*Côte d'Ivoire*)

Analyse de la sécurité foncière dans la bande Sud-est du Niger : cas des communes rurales de Baoudetta et Koonna du département de Tessaoua dans la région de Maradi .....179

**ADAMOU SALEY Laouali et Al** \_\_ adamousaleylaouali213@gmail.com & illou.mahamadou@gmail.com (*Niger*)

## **Dynamique urbaine et offre de transport à Bouaké de 1965 à 2015**

**OUATTARA Teninan Hugues,**

*Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)  
teninan.ouattara@ubkou.edu.ci*

**N'GUESSAN Kacou François,**

*Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)  
nkfrancois72@gmail.com*

**SAGNON Ibrahima,**

*Université de San Pedro (Côte d'Ivoire)  
ibrahima.sagnon@usp.edu.ci*

### **Résumé**

*Ces dernières décennies sont fortement marquées par l'étalement urbain en Côte d'Ivoire. L'urbanisation de Bouaké résulte tant de l'augmentation de la population que de l'occupation horizontale de l'espace avec pour corolaire une insuffisance d'offre des équipements de base, des services en réseau et spécifiquement des infrastructures viaires. Ces dernières se mettant en place toujours en situation de rattrapage sur la croissance urbaine. Les dynamiques de rattrapage relèvent de moins en moins des autorités. Face à l'absence d'une orientation prospective des autorités publiques dans le domaine du transport des personnes et des biens surtout dans la couronne périphérique de la ville de Bouaké, le secteur artisanal tente, tant bien que mal d'assurer la desserte des quartiers difficilement accessibles. Ce sont les acteurs informels qui s'y investissent pour des raisons plus économiques que sociales. Cependant, la mobilité à Bouaké se caractérise par une adaptation urgente et quotidienne des populations qui aspirent à un lendemain meilleur.*

*La présente contribution se fixe ainsi pour objectif d'analyser l'évolution de l'offre de transport en rapport avec la dynamique urbaine à Bouaké, deuxième ville de la Côte d'Ivoire. Pour y parvenir, des données secondaires et primaires ont été mobilisées à travers les structures dédiées au transport et des enquêtes de terrain.*

*Dans les phases de sa progression spatiale, la ville de Bouaké s'est fait accompagner par différents modes de transport. Ils sont l'émanation d'acteurs privés qui assurent la desserte des différents quartiers de la ville. Ils ont longtemps constitué le catalyseur de l'économie en dépit de la vétusté des moyens de transport et l'insuffisance des infrastructures routières.*

**Mots clés :** *Dynamique, urbaine, offre de transport, urbanisation, artisanale, Bouaké.*

## Abstract

*The last decades have been strongly marked by urban sprawl in Ivory Coast. The urbanization of Bouake results both from the increase in population and from the horizontal occupation of space with a corollary of insufficient supply of basic equipment, network services and specifically road infrastructure. The latter are still catching up on urban growth. Catching-up dynamics are increasingly the responsibility of the authorities. Faced with the lack of a prospective orientation of public authorities in the field of transport of people and goods especially in the peripheral crown of the city of Bouake, the craft sector tries, The Commission has already taken a number of initiatives to improve the quality of the services provided by the European Community. It is the informal actors who are involved in this for economic reasons rather than social ones. However, mobility in Bouake is characterized by an urgent and daily adaptation of the populations who aspire to a better tomorrow. The objective of this paper is to analyse the evolution of transport supply in relation to urban dynamics in Bouake, the second largest city in Ivory coast. To achieve this, secondary and primary data were mobilized through transport structures and field surveys.*

*In the phases of its spatial progression, the city of Bouake has been accompanied by different modes of transport. They are the emanation of private actors who ensure the service of the different districts of the city. They have long been the catalyst of the economy despite the dilapidated transport and inadequate road infrastructure.*

**Keywords :** *Dynamic, urban, transport offer, urbanization, artisanal, Bouake*

## Introduction

La Côte d'Ivoire s'inscrit pleinement dans le contexte de l'urbanisation fortement en cours dans les pays en développement. L'extension rapide de l'espace urbain, sous la forme de l'étalement urbain, s'inscrit dans un contexte de crise économique à l'origine de la fragilisation des pouvoirs de l'État ivoirien en matière de production et d'aménagement de l'espace. En 2014, elle atteint un taux d'urbanisation de 50,3 % (INS, 2014, p. 49) suite à l'explosion démographique de plusieurs localités et son corollaire d'extension spatiale accélérée.

La ville de Bouaké n'est pas restée en marge de cette croissance urbaine. De 1960 à 1990, le taux de croissance urbaine de Bouaké supérieur à 5 % a atteint 4,5 % entre 1988 et 1998. Ce taux s'est stabilisé autour de 3 % pendant les années de crises

militaro-politique qu'a connu la Côte d'Ivoire en 2002 et 2011 (Urbaplan, 2017). La population urbaine de Bouaké a atteint respectivement 84 846 habitants en 1965, 173 189 habitants en 1975, 322 999 habitants en 1988, 416 618 habitants en 1998, 536 189 habitants en 2014 (INS, 2014, p. 49).

Cette dynamique démographique est soutenue par un étalement spatial remarquable. En effet, l'aire d'extension qui couvrait une superficie de 85 hectares en 1940 (ATTA, 1978, p.88) est passée à 29 250 hectares (INS, 2014). Ainsi donc, cette dynamique urbaine engendre une mobilité croissante et une forte demande en services, notamment les transports. Quels sont les facteurs de la dynamique urbaine à Bouaké? Quelles sont les offres de transport qui accompagnent cette dynamique urbaine? Quels sont les enjeux de l'évolution de l'offre de transport?

## **1. Méthode et matériels**

Les résultats de cette étude émanent de plusieurs sources de données : ce sont la recherche documentaire, l'observation de terrain, les interviews et les enquêtes par questionnaire. À travers ces sources nous avons recueilli des informations relatives à la démographie, aux équipements et infrastructures. Ensuite, à la direction en charge de l'urbanisme nous avons eu connaissance des différentes politiques d'urbanisation mises en place par l'administration publique. La méthode utilisée est l'enquête participante. C'est une technique de collecte d'informations qui permet de s'intégrer à la vie quotidienne de la population investiguée. Cette démarche consiste au choix raisonné de l'échantillonnage d'enquête. Les questionnaires adressés aux usagers du transport routier nous ont permis de connaître les raisons et les formes de mobilité. De plus, les différentes gares routières ont été des points focaux dans ces enquêtes. Elles se sont prolongées dans certains quartiers en fonction des critères mentionnés dans le tableau n°1.

**Tableau n°1 : Caractéristiques des quartiers investigués**

LES QUARTIERS	CARACTERISTIQUES
Le commerce	Forte attractivité Accès facile Présence des infrastructures administratives
Air France et Nimbo	Quartier de haut standing Présence de nombreuses voies bitumées
Zone et Dar-es-salam	Quartier périphérique populaire Zone peu attractive Mauvais état des voies
Broukro et N'dahkro	Faible absence de voirie et infrastructures

Source : Enquête personnelle, 2015

Pour parvenir à l'élaboration de notre travail, un guide d'entretien a été adressé au chef du service de transport de la mairie (1), le chef du service technique (1), le directeur régional du transport de Gbêkê (1), le secrétaire du Haut Conseil des Transporteurs de Bouaké (1), le directeur de la construction (1). Pour ce qui concerne le questionnaire, nous avons eu recours à la méthode accidentelle en raison du caractère mobile des acteurs professionnels. Ce sont 65 personnes qui furent interrogées. Nous avons entre autres les chauffeurs au nombre de 30 (46 %), 5 syndicalistes en raison de 8 % d'enquêtés et 35 usagers (54 %). Les données récoltées ont été traduites en carte à partir du logiciel Qgis 2.1 et en graphique avec le logiciel Excel. Ainsi, les résultats issus des investigations s'organisent autour de deux axes : la dynamique urbaine de la ville de Bouaké et l'évolution de l'offre de transport.

## 2. Résultats

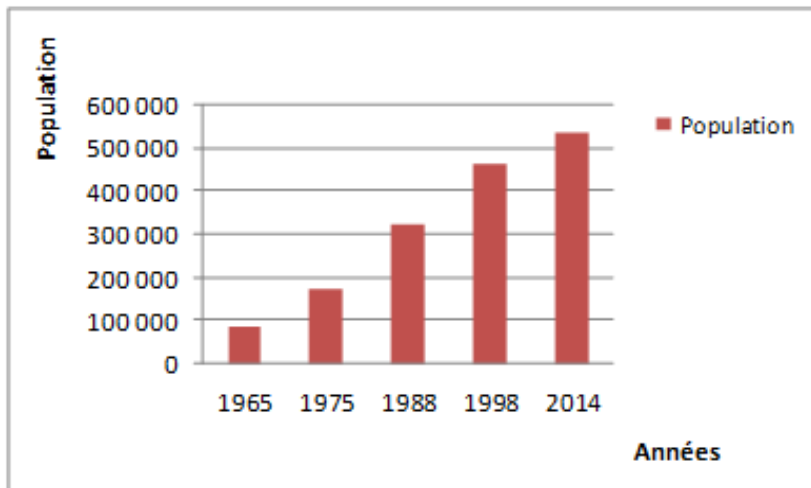
### **2.1. Bouaké : une forte dynamique urbaine de 1965 à 2014**

La dynamique urbaine à Bouaké se traduit par une forte croissance démographique, mais aussi par un accroissement du cadre spatial.

### 2.1.1 Une population à croissance rapide

Bouaké, deuxième grande ville de la Côte d'Ivoire après Abidjan, est située exactement entre les méridiens 5° 6'00 " et 4° 58'00 " de longitude Ouest et les parallèles 7° 45'00 " et 7° 38'00 " de latitude Nord. En 1965, elle comptait une population de 85 000 personnes. Cette population a atteint 536 189 personnes en 2014 : la ville a été multipliée presque par six en un demi-siècle. Pour s'imprégner de cette évolution rapide, il faut se référer à la figure n° 1.

**Figure n° 1 : Évolution de la population de Bouaké de 1965 à 2014**



Source : ATTA, 1977, INS, 2014

De 1965 à 1975, l'on a enregistré une croissance prononcée avec un taux d'accroissement moyen annuel de 7,4 %. Au Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 1988, ce taux a connu une régression de 5,15 % jusqu'à atteindre 3 % en 2014 (INS, 2014, p.49). Cependant, la population a connu une évolution rapide de 1965 à 2014 pour des raisons à la fois conjoncturelle et structurelle : forte croissance économique des années glorieuses, solde migratoire largement positif, taux de natalité élevé, une espérance de vie en augmentation (INS,

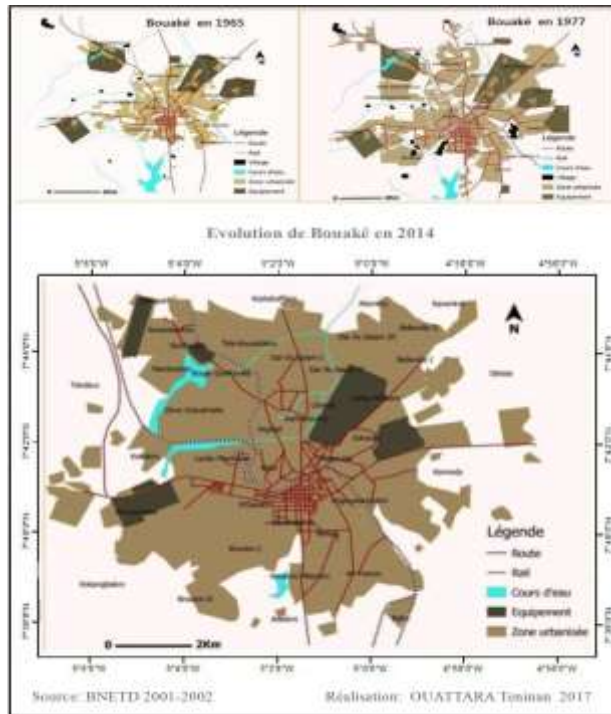
1998). À cela s'ajoute l'extraordinaire situation de la ville au croisement de plusieurs voies de communication (voie ferroviaire et voies bitumées) qui en font une ville carrefour. Elle joue à fond sa position de relais desservant deux régions économiques différentes et favorisant les échanges tant économiques que culturels pour les populations ivoiriennes et étrangères. La dynamique urbaine de Bouaké est le fruit d'une croissance démographique exponentielle dont la conséquence est l'extension spatiale rapide.

### **2.1.2 Une explosion spatiale entre 1965 et 2014**

À son origine, Bouaké était composée d'un poste militaire, de quartier européen et de trois villages. La création d'éléments structurants comme le chemin de fer en 1912 a permis d'impulser une dynamique à la croissance urbaine. De 1952 à 1966, le centre urbain a connu une forte densification et la croissance spatiale se poursuit au nord puis à l'ouest avec la transformation des principaux quartiers (Koko, commerce, Air-France et Dougouba). Bouaké dans sa progression autour de la couronne centrale absorbe des villages immédiatement accessibles (Urbaplan, 2014). Ceux-ci feront office de quartiers de bas standing, situés pour la plupart dans La couronne péricentrale de ladite ville. Ils offrent à leurs occupants une sécurité sur le plan foncier. Ce sont : Dar-Es-Salam, Belleville, Air France II, N'gattakro, Ahougnanssou, Nimbo, Broukro, Tolakouadiokro, N'dahkro et Djézoukouamékro.

De 1965 à 1998, les espaces urbanisés ont évolué de façon progressive de 23,32 km<sup>2</sup> à 80 km<sup>2</sup> (K. ATTA, 1978, p.92). Cela s'explique en partie par la présence de l'administration qui veille à une distribution rationnelle des terrains en fonction de la population qui augmente à un rythme régulier. Cependant, au cours des années de crise (1999-2014) des opérations illicites de ventes de terrain ont propulsé de façon exponentielle l'urbanisation de la ville. Cette situation sera à l'origine de la forte croissance des surfaces urbaines de 292,5 km<sup>2</sup>.

## Carte 1 : Dynamique spatiale spectaculaire de Bouaké de 1965 à 2014



La croissance spatiale de Bouaké est le fruit d'un long processus qui s'est fait à la fois par agglutination et par projection vers l'extérieur. Le développement de la ville s'est opéré de façon progressive vers les zones environnantes. Des villages environnants et leurs terroirs ont été engloutis et sont devenus ainsi des quartiers de la ville. En effet, Bouaké en se développant a fait disparaître les espaces de culture des villages absorbés. Des espaces de culture ont été détruits pour faire place à des lotissements urbains. En se multipliant, ces lotissements ont considérablement augmenté la distance par rapport au centre-ville. L'augmentation des distances dans la ville de Bouaké va accroître les besoins de la mobilité des personnes et des biens. Au regard du contexte d'occupation spatial qui agit sur les transports artisanaux, il apparaît opportun d'analyser les stratégies par lesquelles ce secteur essaie de répondre aux défis

multiples que lui impose la ville. Ces mécanismes d'ajustement et/ou d'adaptation permettent au système de se perpétuer.

## **2.2. L'offre de transport diversifiée mais artisanale**

Les modes de transports collectifs à Bouaké ont chacun une histoire. Ils sont apparus le plus souvent à des moments charniers du développement de la ville et correspondent à un besoin spécifique de mobilité. Leur diversité se présente certainement comme le gage d'un service différencié pour les différents secteurs de la ville et surtout la mobilité urbaine. Leur somme pourrait conduire à une situation favorable se traduisant par une mise en relation des divers compartiments qui s'agglomèrent pour former la ville.

Les transports populaires ont connu un développement grâce à la libéralisation du secteur des transports urbains. Les moyens de transport collectifs de Bouaké sont composés de taxis communaux et de minicars « Gbaka ». Ils sont apparus dans le paysage urbain de Bouaké à partir de 1965. Jusqu'en 2002, ces deux modes ont constitué l'ossature du transport collectif de la ville. Le succès rencontré auprès de la population, a permis à ces moyens de se développer rapidement pour atteindre un parc auto se chiffrant en 2000 à 1 490 taxis communaux et 530 minicars « Gbaka » (N. ALOKO, 2002, p.76).

### **2.2.1. Les taxis communaux à l'origine du transport urbain à Bouaké**

Les taxis communaux encore appelés wôrô-wôrô sont des véhicules de 5 places, rapides et pratiques qui permettent de circuler facilement en ville pour des besoins de service, de commerce, d'achats, d'études et de loisirs (Photo 1). Il s'agit d'un transport artisanal où l'exploitation du véhicule de transport se fait à une échelle individuelle dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires (X. GODARD, 2006, pp.181). Ce moyen de transport est apparu à Bouaké en 1965 et avait le monopole du transport jusqu'en 1980.

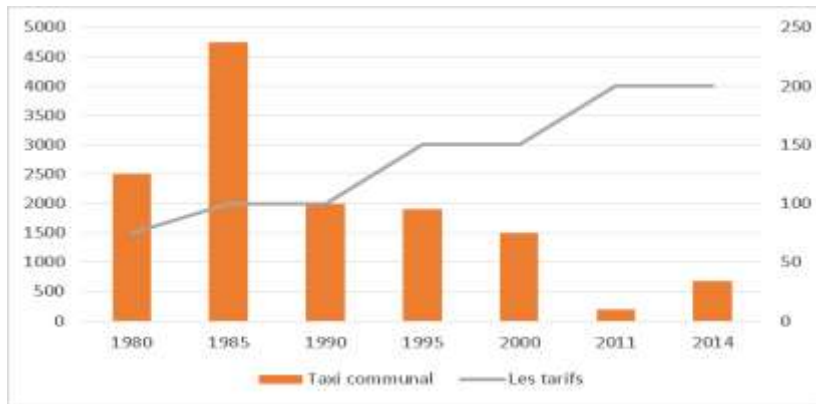
**Photo 1 : Taxis communaux circulant au rond-point de la préfecture de Bouaké**



*Source : Ouattara, 2015*

Le transport urbain à Bouaké a connu deux phases dans son évolution de 1980 à 2014. En effet, la croissance démographique galopante a entraîné une forte consommation de l'espace urbain. Face à cette situation, la réponse des systèmes de transport a été timide. Le nombre de taxis qui était de 2500 unités passe à 1490 unités entre 1980 et 2000. Cependant, la tarification a connu une hausse (Figure 2).

**Figure 2 : Évolution de l'offre de transport des taxis communaux de 1980 à 2014**



Source : Aloko, 2000 et service de transport, 2014

On remarque que l'offre de transport des taxis communaux a connu une évolution progressive de 1980 à 1985. De 1985 à 2014, l'on a observé une évolution régressive due en partie à la crise économique des années 1980 et à la crise sociopolitique que la Côte d'Ivoire en 2002. Pendant que le nombre de taxis connaissait quant à lui une régression, le prix du transport connaissait une hausse. On est passé de 75 F en 1980 à 200 F en 2014. Cette évolution des prix est le fruit de l'inflation pétrolière au plan mondial, mais aussi à une réduction du parc automobile du secteur du transport. En effet, pendant la crise de 2002, les véhicules étaient réquisitionnés par les soldats et parfois interdisent de circuler. Ainsi, cette paupérisation de la population va faire naître à Bouaké un autre mode de transport.

### **2.2.2 Les minicars comme appui aux taxis communaux**

Les minicars ou « Gbakas » (Photo 2) sont des véhicules, le plus souvent d'occasion d'une capacité de charge de 18 places ; 22 places ou 32 places assurant le transport urbain de passagers. À Bouaké, les Gbakas ont presque tous une capacité de 18 places assises.

**Photo 2 : Présentation d'un gbaka en stationnement près du grand marché de Bouaké**



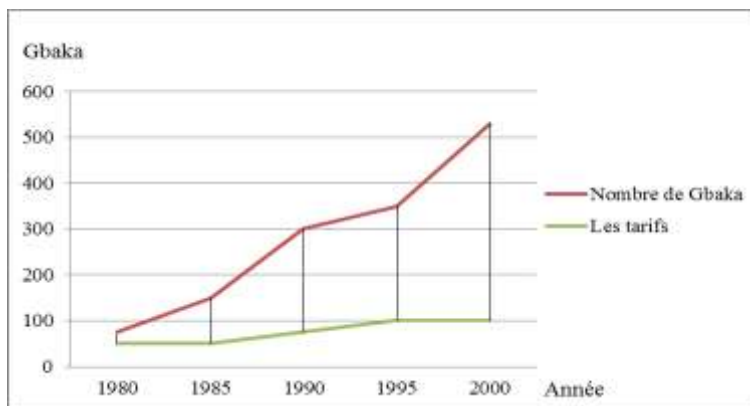
*Source : Teninan, 2015*

L'apparition des « Gbakas » dans le transport urbain de Bouaké est relativement récente par rapport aux taxis communaux. Copiés sur le modèle abidjanais, les Gbakas desservent les quartiers périphériques de la ville. En effet, l'arrivée des Gbakas est consécutive à la défaillance des taxis qui éprouvaient les pires difficultés à satisfaire la clientèle et à assurer la liaison entre les différents quartiers de la ville en perpétuelle recomposition. En 1979 est mise en place la première ligne de Gbaka. Elle relie le quartier Dar es Salam au Marché central. Le prix du trajet était facturé à l'époque à 50 F CFA. Cette ligne venait ainsi soulager les populations de cette partie de la ville rejetées par les taxis communaux en raison de la distance et du mauvais état de la voirie.

Très vite, les « Gbaka » connaissent un succès remarquable, à cause du développement spatial et démographique de la ville. C'est dans cette dynamique de succès que sont créées successivement plusieurs autres lignes, notamment : les lignes d'Ahougnanssou, de Broukro et même d'Air France, avec comme point de convergence la place du marché central.

Ainsi, les Gbakas jouent un rôle discret et efficace dans la topologie sociale de la ville. Ils favorisent et maximisent l'interaction sociale, consolident les traditionnels circuits de transport et participent à l'animation de la vie urbaine. Les « Gbaka » deviennent alors des canaux incontournables dans la circulation des hommes, des biens, des informations et des flux financiers à toutes les échelles de l'espace de Bouaké. La symbiose hommes/espace qui s'est accompagnée d'un état d'esprit dont l'expression marque un enracinement culturel des populations peut être portée au crédit des « Gbaka » considéré comme un moyen de transport de masse. Depuis son apparition dans la ville de Bouaké, le nombre de Gbaka n'a fait que connaître une augmentation (Figure 3).

**Figure 3 : Évolution de l'offre de transport de "Gbaka" à Bouaké**



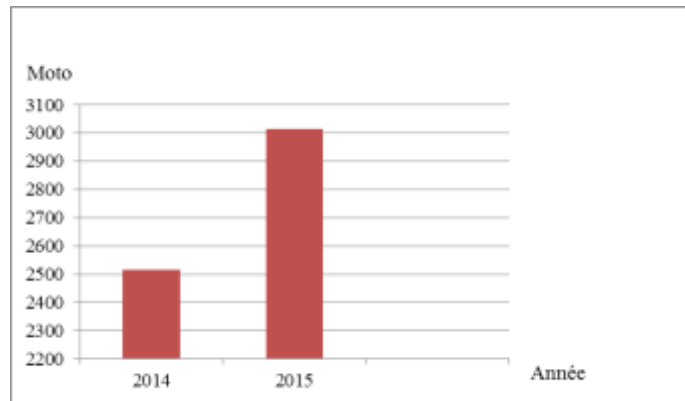
Source : Aloko, 2000

De 1980 à 2000, le nombre de Gbaka connaît une évolution régulière. Elle se justifie par la floraison des quartiers périphériques de la ville de Bouaké. La crise économique faisant, les populations à faible revenu trouvent refuge dans les quartiers périphériques. Ces quartiers n'étant pas dotés d'infrastructures de communication vont être l'élément catalyseur du développement des Gbakas. En même temps que le nombre de véhicules Gbaka augmente, les tarifs connaissent aussi une fluctuation avant de se stabiliser en 1995 à 100 F CFA.

### **2.2.3 Les moto-taxis : un mode de transport généré par la crise armée de 2002**

À Bouaké, c'est à l'occasion de la crise militaro-politique de 2002 que les moto-taxis ont été intégrés dans le transport collectif à Bouaké, ainsi que dans les grandes villes du nord et dans certaines villes de l'ouest du pays. Ils sont apparus comme une alternative aux besoins accrus de la mobilité. Ils ont été d'utilité publique pendant la guerre au moment où les autres offres de transport traditionnel de locomotion étaient quasi inexistantes. Les moto-taxis apparaissent comme des moyens de substitution temporaire. Ainsi, « au plus fort des crises avec l'ingéniosité du désespoir parfois, les africains qui font preuve d'une remarquable capacité d'adaptation et de résistance ont relevé le défi... » (A. Dubresson et al, 1998, p.143). En effet, la débrouille s'est exprimée vivement durant la période de crise armée à Bouaké par l'adoption d'une innovation pratique. Les deux roues commerciales sont apparues en réaction à l'abandon de la desserte par les modes artisanaux traditionnels que sont les taxis wôrô-wôrô et les mini cars. Ce mode de transport issu des effets de la crise politico-militaire n'a cependant pas pris fin avec celle-ci. Au contraire d'une posture conjoncturelle, ces moto-taxis se sont depuis lors solidement intégrés au transport urbain à Bouaké. Une cohabitation difficile s'est donc installée entre ce mode et les modes artisanaux traditionnels préexistants. De cette multi modalité, s'ouvre des perspectives pour étudier plus en profondeur la question globale des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération à Bouaké.

L'évolution des moto-taxis dans la ville de Bouaké est remarquable sur deux années, ce sont entre autres 2014 et 2015. Cependant entre 2002 et 2013, il n'y a pas eu de statistique sur le parc des moto-taxis (Figure 4).

**Figure 4 : Évolution des moto-taxis après la crise politique**

Source : Service transport, 2015

À l'examen de la figure 4, l'on note que le phénomène des moto-taxis est en pleine expansion. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette augmentation. D'une part, nous notons la flexibilité des prix. En effet, le client peut discuter le prix du trajet avec le conducteur. Ce qui n'est pas le cas chez les taxis communaux ou Gbakas où le prix est connu d'avance. D'autre part, ils offrent un accès facile à des zones ou quartiers inaccessibles (absence ou mauvais état de la voirie). De plus, ils sont implantés dans tous les carrefours des quartiers de la ville de Bouaké. Leur positionnement géographique dans les quartiers offre un accès facile à la population. Enfin, les moto-taxis offrent un service de porte à porte c'est-à-dire que le moto-taxi peut conduire le client jusqu'à son domicile même s'il n'est pas situé sur une grande voie.

Ainsi, ce mode de transport s'est imposé comme une alternative crédible dans le transport collectif grâce à son utilité et en dépit des externalités hautement négatives qu'il soulève.

#### **2.2.4. Une offre formelle : Les autobus, une alternative de lutte contre les moto-taxis**

La Société de Transport Urbain de Bouaké (STUB) née en octobre 2009 est une initiative de l'ex-maire M. FANNY Ibrahima. À cette société vient s'ajouter la SOTUB (Société de Transport Urbain de Bouaké), apparue en 2013 avec l'arrivée du président Alassane OUATTARA dans la région du Gbêkê. Ces modes de transport urbain avaient pour but de desservir les quartiers de la ville de Bouaké (Photo 3 & 4). Sociétés qui faisaient la fierté et le bonheur de la population sont aujourd'hui en plein déclin en raison du temps d'attente trop long et du temps de passage très irrégulier des bus.

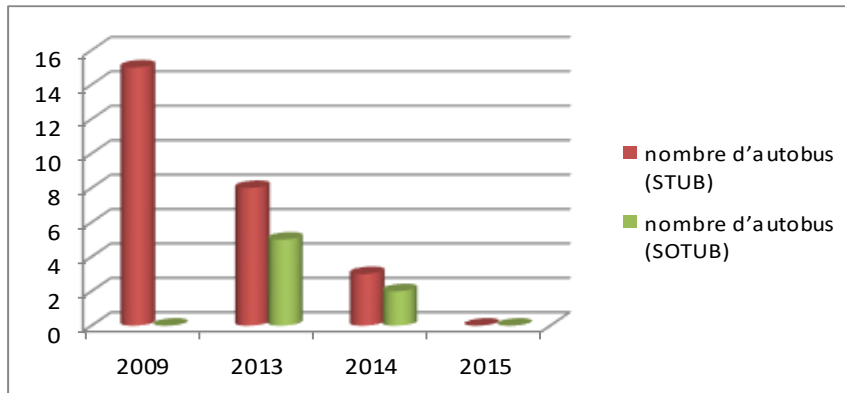
**Photo 3 : Autobus de la société STUB de la société SOTUB**

**Photo 4 : Autobus**



*Source : Teninan, 2015*

Depuis leurs arrivées, ces véhicules n'ont enregistré qu'une baisse de leur parc automobile (Figure 5).

**Figure 5 : Évolution du parc autobus de la SOTUB et STUB**

Source : Mairie, 2015

La réduction des bus est en partie liée aux effets de la crise électorale de 2010. En effet, à la faveur des manifestations politiques de février 2010 suite à la dissolution du gouvernement des manifestants incontrôlés en ont profité pour piller et saccager le dépôt des autobus. Les bus restants sont en très mauvais état et même ne suffisent pas pour satisfaire la demande des usagers. La vétusté des véhicules, les longs temps d'attentes (40 min ou 1 heure en moyenne) et les passages irréguliers aux arrêts sont les facteurs qui ont contribué au déclin puis à la disparition des autobus urbains à Bouaké. L'ensemble de ces facteurs a poussé les populations riveraines à adopter l'usage des moto-taxis et taxis communaux pour assurer leur déplacement. Ces modes de transport ne renferment-ils pas des avantages et des inconvénients dans l'espace urbain de Bouaké ?

## **2.2. Les enjeux de l'évolution de l'offre de transport dans la ville de Bouaké**

Les transports génèrent indéniablement des avantages économiques considérables. Les plus évidents sont le gain de temps, la réduction des coûts de transport, l'élargissement de l'aire d'influence pour le travail et les achats. Le transport permet

aussi d'améliorer la qualité de vie des acteurs. Mais outre ces avantages manifestes liés aux transports, il existe des inconvénients induits par l'évolution de l'offre de transport dans nos villes. Ces inconvénients multiples sont observables au niveau spatial, au niveau de la santé publique et même au niveau sécuritaire.

### **2.3.1. L'amélioration de la qualité de vie et des recettes fiscales**

Le secteur du transport constitue un enjeu majeur pour les autorités et pour les acteurs qui animent le domaine du transport en particulier. À Bouaké, les différents modes de transport génèrent de nombreux emplois directs et indirects. Il permet aux différents acteurs de subvenir aux besoins familiaux. En effet, le salaire de l'employé est fonction de l'état du véhicule. Il peut varier entre 30 000 F CFA et 70 000 F CFA par mois. Hormis les transporteurs, le secteur du transport constitue une source économique importante pour la municipalité (Tableau 2).

**Tableau 2 : Apport financier des taxis motos à la caisse de la Mairie**

Mois d'encaissement	Recette de la taxe mensuelle (F CFA)	Nombre de moto-taxi pour la taxe	Recette de la quittance (F CFA)	Nombre de moto-taxi pour la quittance	Total de la recette mensuelle
Février	735.000	245	752.000	188	1.487.000
Mars	3.066.000	1.022	2.804.000	701	5.870.000
Avril	3.675.000	1.225	1.620.000	405	5.295.000
Mai	3.036.000	1.012	1.120.000	280	4.156.000
Juin	2.664.000	888	752.000	188	3.416.000

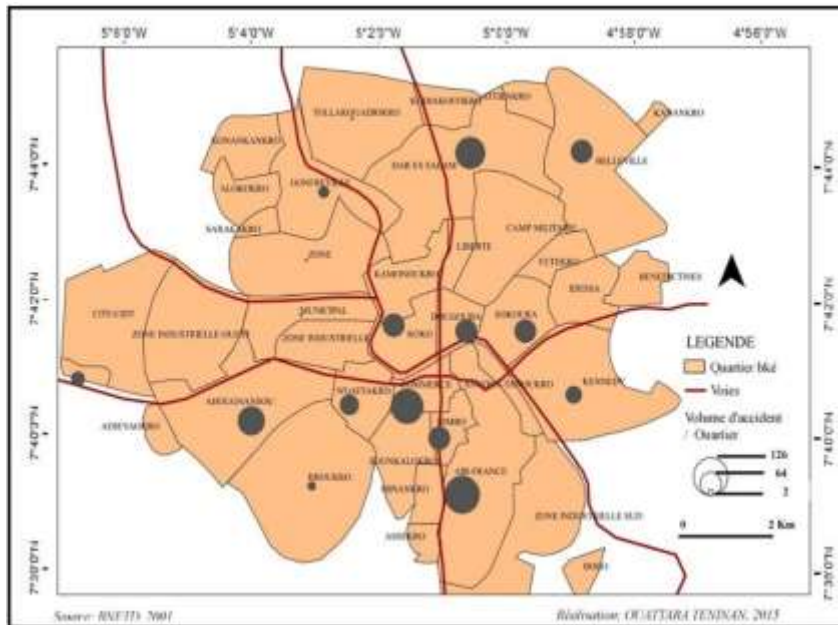
Source : Mairie de Bouaké, service transport, juillet 2014.

À travers le tableau ci-dessus, on perçoit mieux que les moto-taxis participent à la consolidation des recettes municipales. C'est l'un des moyens de transport les plus dynamiques en termes de contribution financière. Il n'est plus négligeable dans le budget communal de Bouaké. Par ailleurs, un renforcement du contrôle de ces engins pourrait augmenter les recettes, car beaucoup de conducteurs profitent de la faiblesse des services municipaux pour échapper aux taxes.

### **2.3.2. Les effets négatifs de l'offre de transport : Bouaké une ville accidentogène**

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les accidents de la route sont devenus l'une des principales causes de décès et de morbidité dans le monde, tuant ou blessant grièvement plus de 20 millions de personnes chaque année. Même si la mortalité routière est en déclin depuis une trentaine d'années dans les pays industrialisés, les collisions restent l'une des premières causes de mortalité, surtout chez les jeunes (OMS, 2009, p.55). Un accident est un événement imprévu et soudain qui entraîne des dégâts, met en danger (de blessure, d'invalidité, de mort). Ainsi, un accident peut être causé par un choc, une chute, une collision ou une explosion. Les accidents peuvent varier selon les modes de transport (un accident de voiture, de train, d'avion, accident de personnes). À Bouaké, les déplacements de personnes sont assurés par différents modes de transport. Nous avons les taxis communaux, les Gbakas, les moto-taxis, les vélos, les motos et les voitures personnelles. Selon les Sapeurs-pompiers, les moto-taxis sont à la base des nombreux accidents de circulation dans la ville de Bouaké (Carte 2). Bien qu'ils constituent la proportion la plus forte en matière d'accident, il existe des accidents avec les autres modes de transport.

## Carte 2 : La répartition des accidents dans les quartiers de Bouaké entre 2013 et 2014



On observe à travers la figure ci-dessus que l'ensemble des quartiers qui concentrent le plus d'accidents de la circulation (Air France, Commerce, Dougouba et Dar Es Salam) se trouve sur l'axe routier A<sub>3</sub> (Abidjan-Korhogo). Les accidents enregistrés dans ces quartiers sont majoritairement générés par les moto-taxis (80 %). Le taux élevé des accidents dans ces quartiers est lié à un faisceau de causes. D'une part, les conducteurs de moto-taxis ne disposent pas de permis de conduire, ce qui entraîne la méconnaissance du code de la route. D'autre part, ces chauffeurs pratiquent des excès de vitesse, se livrent à la prise de stupéfiant avant et pendant le service.

### 3. Discussion

De nombreux auteurs ont montré à travers leurs travaux l'interrelation entre le transport urbain et l'étalement de la ville. Selon M. WOLKOWITSCH (1992, p.191), la croissance spatiale est indissociable du développement des transports. Pour lui

l'étalement de la ville ne peut se faire sans les moyens de transport. En d'autres termes, au fur et à mesure que la ville s'agrandit, il y a une forte demande en transport. Selon notre étude, les transports sont des marqueurs de l'espace.

J. ALOKO (2002, p.77), affirme que les transports informels participent à l'étalement de la ville en desservant la périphérie. Ainsi, les wôrô-wôrô et les Gbakas ont joué un rôle important dans l'étalement de la ville d'Abidjan et de Bouaké. Ils desservent les parties de la ville où les moyens de transport conventionnels n'ont pas accès. Ils participent donc à l'intégration de la périphérie dans la ville. Selon lui le fait que les Gbakas assurent cette liaison a permis la couverture du périmètre urbain de Bouaké en moyen de transport. Abondant dans le même sens, I. KASSI (2007, p.311), montre que l'urbanisation accélérée en périphérie est devenue une sorte de moteur pour le système de transport. Pour elle, l'augmentation incontrôlée des distances dans la ville accroît les besoins de déplacements motorisés. La croissance spatiale n'est pas le seul facteur de développement du transport dans les villes. Le transport urbain constitue un important vecteur de développement économique et social, dans la mesure où il facilite la mobilité des individus et participe à l'amélioration des conditions de vie de la population. À Bouaké, il aide également à l'intégration des couches sociales vulnérables. Le transport génère de nombreux petits métiers, dont la précarité est encore plus importante que celle des transporteurs. Dans la même optique, notre étude a montré que l'évolution de l'offre de transport contribue au développement des collectivités, améliore le quotidien des populations. Bien que des analyses pour mesurer l'ampleur du phénomène font défaut, une simple observation permet de constater l'envahissement des rues de nos villes africaines par des petits réparateurs, des colleurs de roues, des petites boutiques, des vendeurs de pièces détachées, de carburant et de lubrifiants mécaniques ou encore de laveurs de voitures dont l'activité dérive du transport artisanal. Les accidents de circulation et la pollution atmosphérique sont les principaux effets négatifs du transport routier dans les pays du monde. Le phénomène d'insécurité routière, caractéristique de ces accidents et de la pollution due au transport routier affecte considérablement le développement des villes. Selon O. DIAZ et

al (2007, p.17), la multiplication des moto-taxis pose de nombreux problèmes environnementaux et de santé publique. En effet, par leur rejet de fumé, ils contribuent fortement à la pollution atmosphérique et nuisent à la santé des populations. Dans la ville de Bouaké, il ressort de notre étude que les moto-taxis sont à l'origine de 80 % des accidents de la circulation. Cette forte proportion est due à plusieurs facteurs : le non-respect des règles les plus élémentaires de la circulation routière, entre autres : le respect des feux tricolores, le respect de la priorité à droite, le port de casque, la prescription de clignoter pour signaler un changement de direction. Abordant dans la même veine K. KOUASSI (2016, p.214) affirme que la survenue des accidents de motos à l'échelle de la ville de Bouaké résulte des facteurs pluviométriques et comportementaux ainsi que de la densification de la charge du trafic routier et de l'étroitesse des voies routières.

## **Conclusion**

Les transports sont l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et de développement durable. Le secteur des transports est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie et influence leur évolution. Aujourd'hui plus que jamais, le transport occupe une place de choix dans la politique de l'État de Côte d'Ivoire qui ménage de grands efforts pour améliorer le quotidien de sa population. Les transports, tous modes confondus, constituent des facteurs d'intégration physiques et économiques d'un pays. C'est l'un des vecteurs du développement de la promotion des échanges et de la cohésion sociale. Les transports artisanaux constituent un enjeu majeur pour les populations ivoiriennes. La politique libérale du pays a facilité l'importation des engins de transport afin de répondre à une demande sans cesse croissante. Cette croissance de la population et de l'espace urbain ont permis l'évolution de l'offre de transport. Ainsi, le transport artisanal contribue au développement des activités économiques à Bouaké. Ils améliorent également la qualité de vie des populations Bouakoise en offrant des emplois à une jeunesse en proie au chômage. Elle facilite également la

desserte des localités urbaines et extra urbaines. Cette offre de transport, bien que bénéfique pour les populations urbaines et rurales demeure aussi une source d'insécurité pour ceux-ci. Sur les routes urbaines et extra urbains, les modes de transport qui assurent le transport des populations occasionnent de nombreuses pertes en vie humaine. Les statistiques des dernières années montrent une tendance à l'augmentation rapide du nombre des accidents dans la zone de couverture de la compagnie des sapeurs-pompiers de Bouaké. 1/3 des accidents implique une voiture et un deux roues, alors que 23 % des accidents n'impliquent que des deux roues.

### Références bibliographiques

**ALOKO-N'GUESSAN Jérôme**, 2002, « Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké », *in recherche transports sécurité*, n°74, Abidjan, institut de géographie tropicale, pp. 67-84.

**ATTA Koffi**, 1978. *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat, ORSTOM, Paris.

**BAMAS Stanislas**, 1995. *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : la recherche d'une Articulation*, Université Bordeaux.

**DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal, SAHABANA Maïdadi**, 2007. *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*, Grenoble-Chambéry.

**DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal**, 2002, « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne », l'exemple de Niamey, *in BUSSIÈRE, Démographie et transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, Paris, Harmattan, pp. 147-175.

**DUBRESSON Alain, MOREAU Sophie et RAISON Jean-Pierre**, 1998, « L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement. », *In Revue de géographie alpine*, Paris, Armand Colin, tome 86, n°4, pp. 143-144.

**GODARD Xavier**, TEURNIER Pierre, 1992. *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Karthala-INRETS, Paris.

- GODARD Xavier**, 1992. *Mobilité et transports dans les villes en développement, transfert de modèles et échanges économiques Nord-Sud*, CODATU, l'harmattan, Paris.
- GODARD Xavier**, 2001, « Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement », *In les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, pp. 15-41.
- GODARD Xavier**, 2006, « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du sud », *In DORIER APPRILL E., ville et environnement*, Paris, SEDES, pp. 169-196.
- INS**, 2014. *Le Recensement General de la Population et de l'Habitat 2014*, Abidjan.
- INS**, 2022. *Le Recensement General de la Population et de l'Habitat 2021, résultats définitifs par localités*, Abidjan.
- KASSI Irène**, 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *In Cahiers d'Outre-mer*, n°251, pp. 391-402.
- KASSI Irène**, 2011, « Les taxis motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *In Géotransport, Transport et développement des territoires*, n°1-2, pp. 105-144.
- KOUASSI Konan**, 2016 « Évolutions tendanciennes croissantes des incidences des accidents de motos à Bouaké : diagnostics et perspectives ». *Revue de Géographie du Lardymes*, N°16, pp 209-219.
- LABORIE Jean-Paul**, 1997, « L'étalement urbain et le retour de la domination des infrastructures de transport dans la planification urbaine », *In : Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n°2, pp. 153-158
- ORGANISATION MONDIALE de la SANTÉ**, 2009. *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir*, Genève.
- TRA BI Zamblé, ASSUE Yao Jean-Aimé et DIARRASSOUBA Bazoumana**, 2015, « Variation du microbioclimat de 2000 à 2014 : étude des interactions entre climat, environnement et agriculture intra-urbaine à Bouaké », *In Revue Baobab*, pp. 270-285.
- SDU 2030**, 2014. *Diagnostic stratégique*, Urbaplan, Bouaké, Abidjan.

**WOLKOWITSCH Maurice**, 1992. *Géographie des transports : aménagement et environnement*, Armand Colin, Cours Géographie.