

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

ISSN: 2521-2125

**NUMERO
SPECIAL
JANVIER 2019**



ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'UAO
- Konan KOUASSI, Maître-Assistant à l'UAO
- Dhédé Paul Eric KOUAME, Maître-Assistant à l'UAO
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître-Assistant à l'UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître-Assistant à l'UAO
- Kouakou Hermann Michel KANGA, Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- HAUHOUOT Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- ALOKO N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- AKIBODÉ Koffi Ayéchoro, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- BOKO Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOTCHO Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- DIOP Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- SOW Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- DIOP Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- WAKPONOU Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- KOBY Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Maître de Conférences, UL (Togo)

EDITORIAL

Un regard critique sur l'évolution du monde, depuis l'époque contemporaine, laisse transparaître une pluralité de crises de différents caractères, dans pratiquement tous les Etats en général, et dans ceux de l'Afrique subsaharienne en particulier.

D'abord dans les campagnes subsahariennes, l'agriculture est à un carrefour. Alors que les impacts du changement climatique sur la production alimentaire sont de loin négatifs, selon les scientifiques et les observateurs avisés, la demande agricole ne fait qu'augmentée avec la population. Ne pas la satisfaire, à la mesure de sa demande, renforcerait l'insécurité alimentaire, tandis que poursuivre sur le même rythme d'une agriculture itinérante sur brûlis associant l'utilisation mal contrôlée de pesticides accélérerait le réchauffement du climat. Les populations courent le risque de se retrouver dans une spirale de pauvreté – faim – dégradation de l'environnement – conflits, etc. Dès lors, la question de la sécurisation de l'agriculture subsaharienne se révèle être d'actualité.

Ailleurs, les villes subsahariennes occupent une place de premier plan dans le débat relatif aux enjeux environnementaux. Au fur et à mesure qu'elles se complexifient, en raison des activités relatives au développement socioéconomique qui se multiplient, elles sont susceptibles d'avoir des effets négatifs sur l'environnement. Face à leur étalement, conjuguée à la concentration démographique et à la production industrielle, les niveaux de pollution ne font que s'élever et la biodiversité court le risque de s'effriter. Parvenir à une absence de menaces contre l'environnement urbain, essentiel au bien-être des populations et au maintien de son intégrité fonctionnelle, s'avère nécessaire.

Il ne faut pas omettre l'actualité sanitaire de l'Afrique subsaharienne. La résurgence répétée de l'épidémie d'Ebola dans plusieurs pays, révèle par exemple que la sécurité sanitaire est menacée. Selon l'OMS (2017), 80% de la charge de morbidité due au paludisme pèse sur cette partie du globe. Pourtant, tous ces Etats, après leur indépendance, ont réussi à mettre en place, pour leurs populations, des systèmes de santé. Cependant, leur fonctionnement reste encore problématique. Se préserver des problèmes de santé passe par un renforcement de la capacité des pays à prévenir les menaces sanitaires actuelles et futures, à les détecter et à y répondre efficacement. Alors, comment parvenir à une sécurité sanitaire en Afrique subsaharienne ?

Ce tableau non exhaustif de la situation sanitaire, sécuritaire et socio-environnemental en l'Afrique subsaharienne révèle combien de fois il est plus qu'opportun de mener des réflexions actualisées sur les questions de sécurité

dans le contexte actuel des ODD. C'est dans ce cadre que s'inscrit ce numéro spécial de RIGES. Pour ce numéro spécial de janvier 2019, la Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES) a lancé un appel à contribution sur le thème : « Les questions de sécurité en Afrique subsaharienne » regroupé autour de ces axes suivants :

- Axe 1 : Développement agricole et sécurité alimentaire ;
- Axe 2 : Gouvernance foncière et sécurisation de la cohésion sociale ;
- Axe 3 : Milieu urbain et assainissement ;
- Axe 4 : Territoire, sécurité et enjeux de pouvoir ;
- Axe 5 : Société, environnement et sécurité sanitaires.

KANGA Kouakou Hermann M.

YEBOUE Konan Thiéry St Urbain

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

Sommaire

AXE 1 : DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE	8
NASSIHOUNDE C. Blaise, HOUINSOU T. Auguste, GIBIGAYE Moussa, KPATOUKPA K. Bienvenu, DOSSOU GUEDEGBE V. Odile Contribution des marchés vivriers de la dépression d'Issaba au développement local des communes de Pobe, Ouinhi et Adja-Ouere au sud-est du Benin	9
Ayi Yves Césaire AJAVON Importances socio-économiques de la production des hypocotyles du ronier (<i>borassus aethiopum mart.</i>) dans la commune de Savé au centre du Benin (Afrique de l'ouest)	31
Kopeh Jean-Louis ASSI, Tchognenga Charles SORO, N'zué Pauline YAO, Joseph-P. ASSI-KAUDJHIS Approche SIG du potentiel agricole pour la production de l'ananas dans le département de Grand-Bassam	49
YEO Yakatienguelpou, YEO Siriki , ASSI-KAUDJHIS Joseph P. Les conflits liés à l'exploitation agricole et minière dans le département de Katiola (côte d'ivoire)	71
AXE 2 : GOUVERNANCE FONCIERE ET SECURISATION DE LA COHESION SOCIALE	85
Sidia Diaouma BADIANE Femmes et agriculture dans la forêt classée de mbao (Dakar) : contribution à la préservation d'une forêt classée et d'une zone de moyens d'existence	86
Guy Sourou NOUATIN, Omokunmi Floriane Sylfata OREYICHAN Conseil à l'exploitation familiale et autonomisation des femmes dans la commune de N'dali (nord du Benin)	101
SILUE N'wangboho Fousseni, KOFFI Brou Emile Gestion coutumière et accessibilité aux espaces agricoles urbains et périurbains dans la région de Gbêkê	126
AXE 3 : MILIEU URBAIN ET ASSAINISSEMENT	148
Kouacou Fohondi Constantin, Brenoum Kouakou David, Atta Koffi Lazare Impact de l'autoroute du nord sur la ville de Toumodi	149

KOUAME Konan Lopez, ASSIDJO Nogbou Emmanuel Simulation en regime temporel de la sedimentation de particules en suspension dans l'eau à SANIA_cie (Abidjan-Côte d'Ivoire)	174
Félix Grah BECHI Les déterminants du revers de l'harmonie urbaine dans l'espace communal de cocody (Abidjan - Côte d'Ivoire)	187
AXE 4 : TERRITOIRE, SÉCURITÉ ET ENJEUX DE POUVOIR	203
KOFFI Assoumou André Luc, GAHIÉ Gnantin Mathias, KOFFI Brou Émile, LOUKOU Alain François Services mobiles money et leurs retombées socioéconomiques pour les populations de la ville de Dimbokro	204
DJOMO Armel Konan Kouassi, KONÉ Kapiéfolo Julien, ADOU Bosson Camille, KOFFI Brou Émile, LOUKOU Alain François La problématique de l'e-participation citoyenne dans le district de yamoussoukro	218
KOFFI Kouassi Antoine, ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Joseph P. Les mutuelles de développement et l'habitat dans les villages de la commune de Bocanda	232
Alida Gwladys DIEME, Firmain Kouakou N'GUESSAN, Noel Kpan VEI, Émile Brou Koffi Production foncière à travers les lotissements villageois à Bouaké : quel bilan ?	251
KALOU Bi Kalou Didier, ZAH Bi Tozan Les bakor-bakors (mototaxis) : de nouvelles offres de transports collectifs à Vavoua (Côte d'Ivoire)	268
KOUADIO Kouakou Abraham, GOGBE Téré Potentialités et contraintes du développement du tourisme dans le département de Tiassalé (Côte d'Ivoire)	285
AXE 5 : SOCIÉTÉ, ENVIRONNEMENT ET SÉCURITÉ SANITAIRES	305
KOUASSI Konan, SREU Eric, KOUA Asseman Médard Les camps de prière : quelle soupape de sécurité sanitaire dans un désert d'offre de soins psychiatrique dans la région sanitaire de Gbêkê (Centre-Côte d'Ivoire) ?	306
Dr Hervé Bonaventure Métonmassé GBÉNAHOU Mécanismes de mobilisation des ressources financières face aux maladies sévères et faibles adhésions aux structures mutualistes (zou- Benin)	327

Kouamé Sylvestre KOUASSI, Symphorien ONGOLO Politiques de conservation de la biodiversité, migrations et conflictualités en Côte d'Ivoire : l'exemple du parc national de la Marahoué	340
Rachad Kolawolé Foumilayo Mandus ALI Diversité et formes d'utilisations des plantes médicinales vendues dans le marché de Agbokou dans la commune de Porto-Novo au sud-est du Benin, Afrique de l'ouest	358
APPOH Kouassi Menzan Williams, ASSUÉ Yao Jean-Aimé, ASSI KAUDJHIS Joseph P. Difficultés d'accès aux soins modernes par les ruraux du département de Koun-fao	378
TOHOZIN Côovi Aimé Bernadin Contribution du sig pour le diagnostic des vallons et la lagune de Porto-Novo, Benin	393
Djibril Tenena YEO, Nambégué SORO, Marie-Solange TIEBRE Dynamique de l'occupation du sol de la «zone dense» de Korhogo de 2000 à 2015 (nord de la Côte d'Ivoire)	405
Pélagie Mongbo-Gbénahou, Gauthier Biaou Pauvreté et construction du self chez les enfants de 5-14 ans au sud du Benin	424

LES BAKOR-BAKORS (MOTOTAXIS) : DE NOUVELLES OFFRES DE TRANSPORTS COLLECTIFS A VAVOUA (COTE D'IVOIRE)

KALOU Bi Kalou Didier
Doctorant, Université Alassane Ouattara,
bikaloudidier@yahoo.fr

ZAH Bi Tozan
Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara,
thozane@hotmail.com

RESUME

Phénomène nouveau dans le paysage des transports collectifs ivoiriens, les mototaxis sont apparues à la faveur de la crise militaro-politique de 2002 qu'a connue la Côte d'Ivoire. Elles sont actuellement dans tous les compartiments des transports collectifs ivoiriens (transport urbain et dessertes villageoises). Vavoua, l'une des anciennes zones occupée par les Forces Armées Forces Nouvelles (FAFN) n'a pas été en marge de ce phénomène. À la différence de leurs confrères des autres régions de Côte d'Ivoire, des particularités existent au niveau des mototaxis de Vavoua. Elles ont un nom (bakor-bakor) à l'image de celles du Bénin, du Cameroun et du Togo. Aussi, les mototaxis de Vavoua sont-ils quasi-uniquement dans les dessertes villageoises. Ainsi cet article vise-t-il à analyser leur inscription spatiale dans le département de Vavoua. Pour y arriver, une méthodologie reposant sur une approche mixte qui alterne recherche documentaire et enquêtes de terrain a été adoptée. Des travaux de recherche, il en ressort que l'émergence des bakor-bakors est une réalité alternant ressemblance et différenciation. Ces offres de transport sont aussi de véritables facteurs d'intégration spatiale à Vavoua. Et enfin, les bakor-bakors qui sont perçus comme un atout pour le développement socioéconomique de Vavoua présentent en réalité plusieurs contraintes.

Mots-clés : Vavoua, village, bakor-bakor, mototaxis, réseau, desserte.

ABSTRACT

As a new phenomenon in the Ivorian public transport landscape, the mototaxis appeared in favor of the 2002 military-political crisis in Côte d'Ivoire. They are currently in all compartments of Ivorian public transport (urban transport and village services) .Vavoua, one of the former areas occupied by the Forces Nouvelles Forces Armées (FAFN) will not be on the sidelines of this phenomenon. Unlike their colleagues in other regions of Côte d'Ivoire, there are some special features in the Vavoua mototaxis. They have a name (bakor-bakor) like those of Benin, Cameroon and Togo. Also, Vavoua mototaxis are almost exclusively in the village services. Thus, this article aims to analyze their spatial inscription in the department of Vavoua. To achieve this, a methodology based on a mixed approach that alternates

between desk research and field surveys has been adopted. From research, it emerges that the emergence of bakor-bakors is a reality alternating resemblance and differentiation. These transport offers are also real factors of spatial integration in Vavoua. And finally, bakor-bakors have several externalities.

Keywords: Vavoua, village, bakor-bakor, mototaxis, network, dessert.

Introduction

La situation sociopolitique de la Côte d'Ivoire en générale et celle du département de Vavoua en particulier comme d'ailleurs de toutes les anciennes zones occupées par les FAFN depuis 2002 a fait émerger de nouvelles offres de transport collectif (les mototaxis). Ces offres viennent comme toute autre offre de transport en réponse à des situations auxquelles les offres usuelles (badjan, dina et taxis-brousse) ne pouvaient plus répondre. Car pour ADOLEHOUME et ZORO (2002, p.3), l'essor d'une offre de transport dans un paysage territorial s'explique par diverses raisons. Ainsi, la défaillance des offres habituelles de Vavoua à partir 2002 a fait émerger les mototaxis. Elles sont actuellement les plus originales des offres de transport collectif qui connaissent un fort dynamisme dans ce département à l'image de toute l'Afrique noire et de l'Asie du sud-est (NGUYEN, 2011, p90).

En fait, depuis plusieurs décennies les mototaxis se sont rapidement développées à travers toute l'Afrique et sont connues sous diverses appellations : *Zémidjan* au Bénin, *Oléyia* au Togo, *Okada* au Nigéria, *Kabu□kabu* au Niger, *Boda□boda* en Ouganda et au Kenya, *Kupapatas* en Angola, *Bend-skin* au Cameroun, etc. À Vavoua, elles sont connues sous le nom de « Bakor-bakor ». Cette appellation a fait l'objet de plusieurs explications. Selon certains bakormanes (*conducteur de bakor-bakor*), le nom « Bakor » est d'origine malinké. Il se composerait de deux syllabes : « m'bla y ko », qui veut dire littéralement "*mets-moi au dos*". Pour d'autres, il serait d'origine Baoulé à savoir « ba ou bla » (vient) et « ko » (va), c'est-à-dire "*vient-va*". En réalité, l'origine baoulé (ba ko) du nom « *bakor-bakor* » des mototaxis de Vavoua apparaît plausible. Car cette appellation "*bakor-bakor*" symbolise le fait que pendant la crise, le manque ou la diminution des offres habituelles était compensé par les motos personnelles qui faisaient les allées et retours entre les nombreux campements baoulé et la ville de Vavoua. Ces mouvements incessants étaient liés au fait que ces allogènes faisaient évacuer une partie de leurs parents des brousses via cette ville pour les localités sûres à cause de l'insécurité récurrente dans la zone.

Dans l'objectif de décrire le maillage spatial du département de Vavoua par les bakor-bakors, cette étude soulève les questions suivantes :

- Comment les bakor-bakors sont-ils apparus à Vavoua ?
- Quel est leur ancrage territorial dans le département de Vavoua ?

➤ Quelles sont les externalités qu'ils suscitent ?

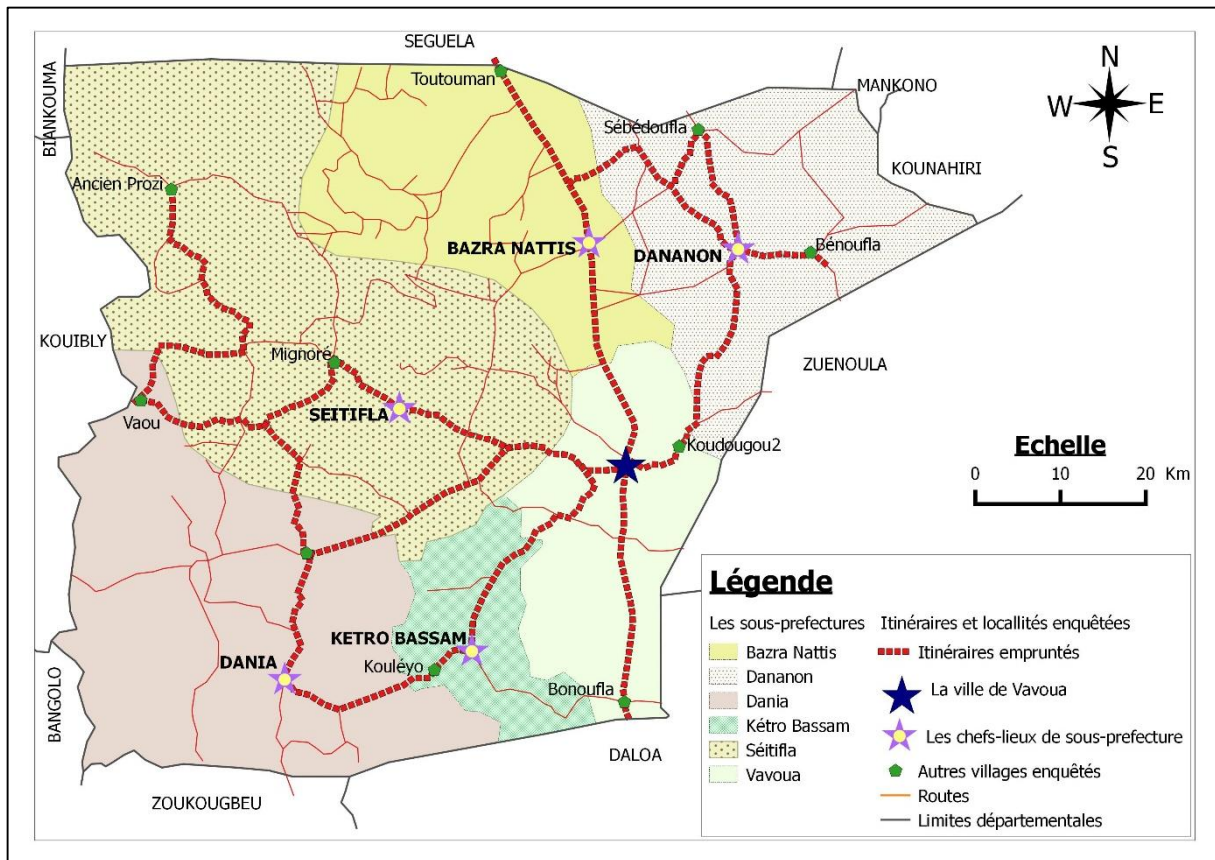
La méthodologie adoptée pour répondre à ces questions repose sur la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. Elle a permis d'obtenir des résultats pertinents qui structurent cet article.

1. Méthodes et matériels

Dans le souci d'analyser l'activité des bakor-bakors dans le département de Vavoua, 16 localités dont la ville de Vavoua, 5 chefs-lieux de sous-préfecture et 10 villages ont été enquêtés (figure 1). Le choix des dites localités s'est fait selon la méthode de choix raisonnés. Les arguments de base sont leur rôle politico-économique, leur poids démographique et leur éloignement des autres villages et de la ville centrale.

De façon pratique, 98 bakormanes représentant 75,4% des 130 bakormanes enregistrés auprès des services compétents (syndicat et mairie) ont été enquêtés. Parallèlement, 38 personnes composées des autorités locales et des leaders communautaires ont été interrogées en vue de cerner l'impact des bakor-bakors dans le département. À ceux-là, s'ajoutent les 64 usagés dont 4 par localités enquêtées (carte1), interrogés afin de cerner leur perception de l'activité bakormane.

Carte1 : Les localités enquêtées dans le département de Vavoua



Source : Nos enquêtes, 2016

Conception et réalisation : KALOU Bi K Didier, 2018

Les données recueillies ont été traitées et organisées afin de faciliter leur utilisation. Alors, des recours au traitement informatique ont eu lieu. La saisie du texte s'est faite à l'aide de Word 2013. Le traitement statistique a permis la réalisation d'un graphique à l'aide du logiciel Excel 2013. Quant à l'analyse cartographique des données, le logiciel QGIS2.8 a été utilisé. De ces traitements, il se dégage les résultats ci-dessous.

2. Résultats et Analyse

2-1 L'émergence des bakor-bakors : une réalité alternant ressemblance et différenciation

2-1-1 L'émergence des mototaxis à Vavoua : un copié-collé modéliste

C'est à la faveur de la crise militaro-politique de 2002 que les mototaxis vont apparaître dans le système des transports collectifs du département à l'image de toutes les zones occupées par les FAFN. En effet, la baisse des activités des offres traditionnelles est le premier ingrédient de l'émergence des mototaxis à Vavoua, une réalité à toutes les anciennes zones occupées. Cependant, l'apparition de ces moyens de transport dans ce département est un peu opportuniste, voire du copié-collé. Car c'est Bouaké, la plus grande ville occupée par les FAFN qui en est le pionnier. À Bouaké, dès les premières heures de la crise, les taxis-villes et les minibus « gbakas » qui assuraient l'essentiel des déplacements ont fait défection. Les propriétaires et les chauffeurs ont préféré garer leurs véhicules, par crainte de représailles ou de confiscation de leurs biens par les forces nouvelles, tandis que d'autres ont fait le choix de quitter la ville pour s'établir ailleurs. La situation va ainsi engendrer les mototaxis dans cette ville (KASSI, 2013, p.109).

La réussite de Bouaké sera suivi par d'autres grandes villes du nord notamment Korhogo et Séguéla. Vavoua suivra un peu plus tard, bien vrai que toutes les conditions y étaient réunies. Les mototaxis sont devenues une véritable activité à Vavoua malgré la fin de la crise militaro-politique. Leur début morose dans la zone est en grande partie lié aux combats réguliers ou sporadiques qui opposaient les forces gouvernementales aux forces nouvelles. Cela est soutenu par les propos d'un enquêté : « *Mon frère, ici on ne faisait pas véritablement de mototaxis à cause des bombardements des hélicoptères des loyalistes. Même après les accords de Ouagadougou, les forces nouvelles d'ici ne voulaient pas ces accords et il a fallu des combats entre eux et les gens de Bouaké pour les amener à accepter. Pendant la crise, ceux qui roulaient, le faisait un peu un peu* ». L'activité des bakor-bakors a véritablement démarré avec la fin de la crise. Elle se situe dans le courant des années 2012.

2-1-2 Les mototaxis (bakor-bakors) de Vavoua : une apparition quelque peu différenciée

L'apparition des mototaxis à Vavoua est différente de celle des autres zones occupées par les FAFN, notamment de Bouaké et de Korhogo. Où ces transports de crise ont émergé de façon spontanée pendant la guerre pour répondre aux demandes à la fois individuelles que collectives de mobilité dans lesdites localités. L'irruption des mototaxis dans le système de transport collectif de Vavoua s'explique par trois grandes réalités à savoir : *les difficultés chroniques d'assurer les liaisons de toutes les contrées du département par les offres habituelles avant et après la guerre, la non assurance des dessertes de certaines lignes à cause de l'occupation rebelle de la zone et l'utilisation des motos par les allogènes pour l'évacuation rapidement de leurs parents pendant la guerre.* Cette utilisation a montré l'adaptation des motos aux routes du département.

Autre particularité des bakor-bakors est qu'ils ne sont pas la résultante directe de la crise, mais plutôt émanent de ses conséquences. Ils sont apparus comme une alternative à l'insertion des ex-combattants. En effet, pour encourager les combattants à déposer les armes, chaque démobilisé reçoit une prime de 800.000 FCFA de l'Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réintégration (ADDR) dans l'objectif qu'il puisse s'insérer dans la vie civile en exerçant une activité rentable. Certains agents des Forces Nouvelles de Vavoua, dans l'objectif de se réinsérer dans le tissu socio-économique, vont acheter des motos avec cette prime et se transformer en bakormane. Depuis la fin de la crise en 2011, ils sont d'utilité publique pour certaines parties de Vavoua dont la crise a forcé l'enclavement car délaissées par les transports traditionnels (badjan, dina et taxis-brousse).

Il faut retenir que les bakor-bakors ou mototaxis de Vavoua, de par leur naissance alternent uniformité et spécificité. Leur émergence dans ce département n'est pas spontanée, elle s'est faite progressivement. Un autre pan de leur spécificité est leurs zones de dessertes.

2-2 Les bakor-bakors : facteurs d'intégration des espaces

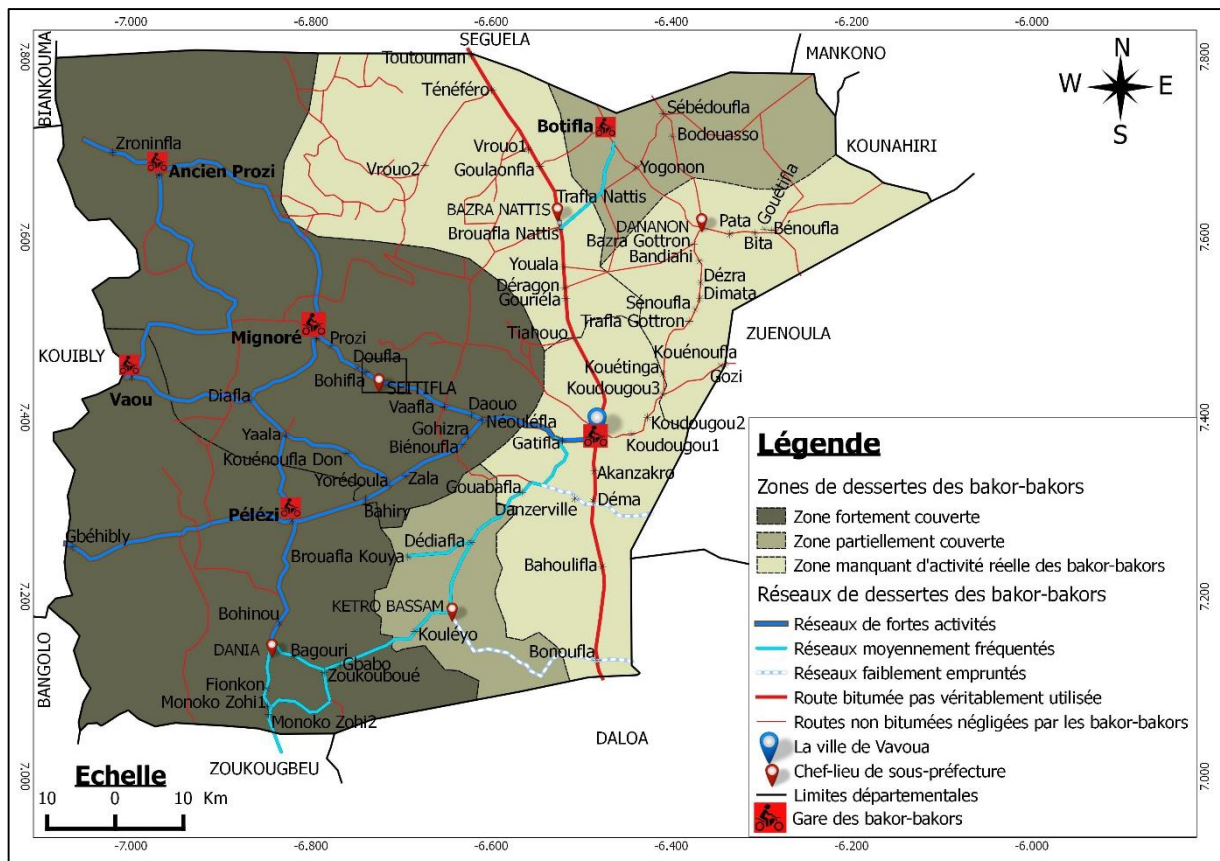
2-2-1 La facilitation des liaisons entre les différentes localités du département

L'activité des bakor-bakors connaît une progression exponentielle et supprime actuellement certaines offres habituelles comme les taxis-brousse. Leurs réseaux de lignes couvrent une grande partie du département avec une forte concentration à l'ouest dans les sous-préfectures de Dania et Séitifla (carte 2). Ici, à l'image des offres traditionnelles (badjan, dina et taxis-brousse), ils se diffusent principalement au-delà du cercle de la ville de Vavoua, bien qu'elle ne dispose pas de transport urbain.

Les mototaxis sont depuis 2011 des opportunités pour ceux qui n'ont accès qu'épisodiquement à la voiture. Aussi, à la différence des autres offres (minicars et taxis-brousse) qui ne font que des services de localité à localité, ils sont les seuls qui

permettent aux habitants de se déplacer d'un point à un autre du département ou de rallier une localité mal/non desservie car ne se situant pas sur les artères desservies par les offres traditionnelles (ZAMBLE, 2014, p.91). En brisant le monopole quasi-inefficace de la circulation automobile dans les relations ville-village, la mobilité de nombreuses personnes est plus que jamais facilitée dans ce département. Ce sont de véritables possibilités de liaisons entre la ville de Vavoua et certaines bourgades d'une part et d'autre part celles-ci entre elles (carte 2).

Carte 2: Réseaux et zones d'influence des mototaxis dans le département de Vavoua



Source : Nos enquêtes, 2016

Conception et réalisation : KALOU Bi K Didier, 2018

Les bakor-bakors sillonnent le département de Vavoua avec des intensités différentes qui partent des zones de forte couverture à celles faiblement couvertes (carte2). Il y a des parties qui sont leurs zones de prédilection et des endroits qu'ils desservent irrégulièrement. Les liaisons inter villages et entre villages et la ville de Vavoua sont devenues très régulières dans certaines parties du département comme c'est le cas des villages des sous-préfectures de Dania et Séitifla. Ces sous-préfectures sont des zones de forte activité des bakormanes. Concernant le canton Bronon, il est moyennement desservi par les mototaxis à cause de nombreux barrages des FAFN. Quant aux sous-préfectures de Bazra Nattis, Dananon et Kéto Bassam, elles sont

faiblement desservies parce qu'elles sont majoritairement couvertes par les voitures (Badjan et Dina).

Les bakor-bakors empruntent rarement les lignes couvrant les sous-préfectures (Bazra Nattis et Kéto) et le font que sous conditions de location. Ou lorsque les voyageurs sont pressés ou encore lorsqu'ils sont en retard sur le dernier véhicule desservant leur localité. Il n'est pas aussi rare de voir des mototaxis relier la ville de Daloa (chef-lieu de région). Mais comme souligner plus haut, leur zone de prédilection reste les sous-préfectures de Dania et Séitifla. Aussi dans le périmètre sous-préfectoral de Vavoua, discutent-ils les dessertes de Dédiafla, Gouabafla, Gozi etc. avec les taxis-brousse.

2-2-2 Le rôle des bakor-bakors dans les relations ville/campagne : cas des sous-préfectures de Dania et Séitifla

Les liaisons assurées par les bakor-bakors entre la ville de Vavoua et les campagnes se perçoivent majoritairement qu'entre les sous-préfectures de Dania, de Séitifla et la ville centrale (carte 2). Ces deux sous-préfectures situées à l'ouest de cette ville sont de véritables pôles d'attraction tant au niveau de la population que de l'économie. En dehors de la ville centrale, la plupart des grands marchés ruraux se situent dans cette partie de Vavoua. Ces deux sous-préfectures abritent 16 des marchés ruraux permanents sur les 37 que compte le département (enquêtes, 2016). Aussi, regroupent-elles une frange non négligeable de la population totale de Vavoua (170725 habitants, soit 42,58%).

En effet, depuis 2002, ces sous-préfectures ne sont que partiellement desservies par les minicars à cause de la dégradation très avancée des routes. Aucune route les reliant n'est bitumée. Aussi malgré la fin de l'occupation de la zone, les projets de reprofilage des routes de Vavoua, bien soient-ils exécutés, sont encore loin de la moyenne, aux dires d'un responsable du conseil régional du Haut Sassandra : *« les programmes de reprofilage des routes de la région avancent avec cependant des pourcentages d'exécution différents. Choses que nous nous attelons à corriger. Nos grands retards dans presque tous les projets se trouvent au niveau du département de Vavoua et cela est lié aux énormes besoins qu'éprouve ce département vu qu'il est resté longtemps sans rien »*. Ces problèmes de routes freinent le ravitaillement permanent des sous-préfectures de Dania et Séitifla par les minicars (Badjan et Dina).

Etant donné que les motos peuvent rouler sur n'importe quel chemin, les bakor-bakors sont devenus une voie de salut pour les habitants de Dania et Séitifla. Avec les bakor-bakors, les villages de Mignoré (sous-préfecture de Séitifla) et de Pélési (sous-préfecture de Dania), de véritables pôles économiques qui autrefois étaient difficilement desservis sont régulièrement reliés à la ville centrale à la satisfaction des opérateurs économiques dont les marchandises sont permanemment livrées. En un

mot, les villages des zones de fortes influences des bakor-bakors connaissent depuis leur avènement une régularité dans les dessertes.

2-2-3 Les lieux de stationnement des bakor-bakors : des espaces auto-procrés

Comme tout le secteur des transports collectifs à Vavoua, l'activité des mototaxis est frappée par cette réalité : *l'absence de véritables gares*. Tout espace permettant de retrouver ou de se fait repérer par la clientèle fait office de gare pour eux. Les bakormanes occupent généralement les abords des sites qui font références de gares aux minicars. Ainsi, qu'on soit en ville ou dans les grands villages qu'ils desservent (Ancien Prozi, Diafla, Pélézi ...), ils se regroupent à des carrefours stratégiques au nombre de deux ou trois motos créant ainsi une gare.

Photo1 : La gare des bakor-bakors en bordure de la gare routière de Vavoua



Clichés : KALOU Bi K Didier, 2016

Partant de là, on ne peut dénombrer avec exactitude les gares des bakor-bakors. Elles se créent en tout lieu et à tout vent, pourvu qu'il y ait de la clientèle. Cette implantation s'appuie sur une logique qui consiste pour les chauffeurs, la capacité à pouvoir capter la clientèle (ZOUHOULA, 2012, p.129). Même, l'Association des Bakormanes de Vavoua (ABV), ne dispose pas de nombre réel sur les gares. Elle ne se focalise que sur le nombre des adhérents. Là encore de nombreuses tares demeurent car au regard de l'étendu spatial du département et vue que tout est centralisé à Vavoua-ville, le nombre de 130 acteurs qu'avance cette association parait un peu sous-estimé.

Dans ces lieux auto-crés, les négociations de stationnement si elles ont lieu se font entre bakormanes et généralement à l'écart des autorités. D'ailleurs, partout en Côte d'Ivoire, l'autorité qu'elle soit Etatique ou locale (municipale) n'existe vraiment pas dans l'organisation des transports collectifs, d'où sa qualification d'informel (KASSI, 2007, p.244). Les quelques lieux considérés comme faisant offices de gares des bakor-

bakors sont les endroits où le nombre de motos dépasse la vingtaine. Cette considération s'est faite de façon aléatoire sans aucune considération véritable, simplement le critère du nombre. Dans ces lieux de stationnement (gares), croyants et persuadés qu'aucun déguerpissement n'est pour demain, jouissant d'un laisser faire sans précédent et profitant du laxisme ambiant qui prévaut au niveau administratif, les bakor-bakors organisent leur activité à leur guise.

C'est à partir de ces lieux auto-procrées que les dessertes sont organisées. En principe, chaque gare correspond à une ligne bien précise. Mais, certaines motos fonctionnant parfois de manière rotative peuvent dans leur recherche de clients se retrouve sur une ligne qu'elle dessert rarement. Sinon en général, les chargements se font dans les gares à tour de rôle et en fonction d'arrivé de la moto à la gare. Il est rare, mais arrive souvent que le taxi-moto en position de chargement laisse la place au suivant si la localité indiquée par le client n'est pas dans son programme. Selon un bakormane sur la ligne de Pélézi : « *ici on est tous des frères et lorsque tu as déjà fait un allé- retour, il faut permettre à l'autre dont la moto était en panne d'avoir un peu. Ce que Dieu a dit que tu vas gagner aujourd'hui, quel que soit la situation, tu l'auras* ». Ces propos en dit long sur une certaine solidarité entre les bakormanes.

On sent entre eux une certaine paix, chose que les wôrô-wôrô et gbakas d'Abidjan connaissent peu. À Abidjan, la domination syndicale est l'objet d'affrontement entre les acteurs des transports collectifs (ZOUHOULA, 2010, p.5). Les syndicats pullulant le secteur des transports collectifs abidjanais se livrent à des guerres de chefs dans l'objectif de contrôler la gare et donc la rente. Au niveau des bakor-bakors, on note l'existence d'une association qui fait office de syndicat (ABV). C'est cette association qui coordonne l'activité dans tout le département, bien qu'elle ne maîtrise pas tous les acteurs. En dépit de cela, les responsables de cette association ont à l'esprit de vouloir assainir leur activité. Avec le manque réel de droit de regard des autorités (Etatique comme municipales), cette activité comme tout secteur informel a diverses externalités.

2-3 Activité bakormane : des externalités différentes

Nouveau phénomène dans les transports collectifs urbains comme ruraux de certains départements de Côte d'Ivoire dont Vavoua, le taxi-moto se développe parce que certaines conditions lui créent un contexte favorable. Depuis la fin de la crise et de l'occupation du département de Vavoua par les FAFN, ces nouvelles offres de transport rentrent peu à peu dans les habitudes des populations dudit département et constituent aujourd'hui pour certains villages les offres les plus disponibles. Elles apparaissent comme une réponse à une situation de manque et tente de s'imposer tout azimut dans la conquête de l'espace territorial de Vavoua d'où des externalités à la fois positives que négatives.

2-3-1 Les externalités positives des mototaxis (bakor-bakors)

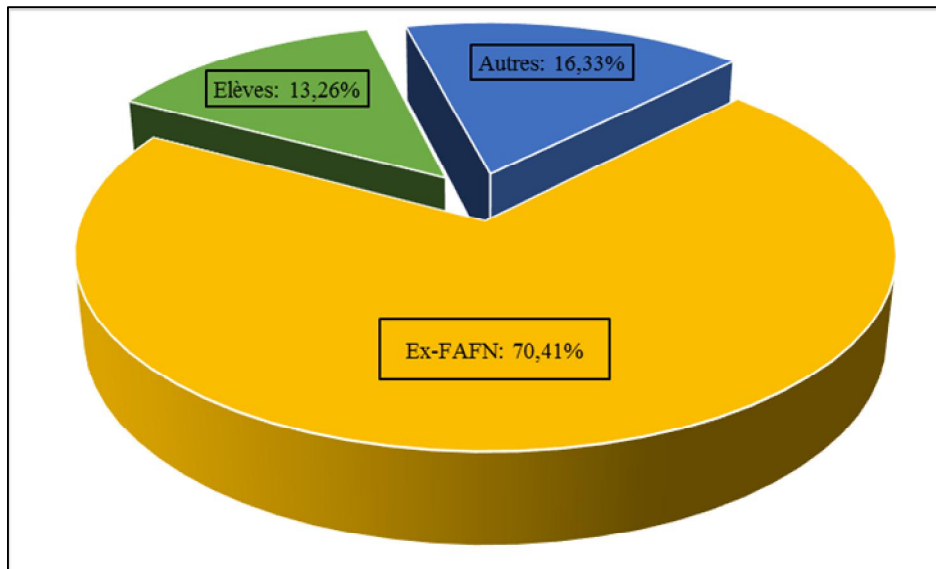
Les bakor-bakors ont leur importance dans le département de Vavoua, parce qu'ils comblent grandement certaines lacunes des offres traditionnelles, notamment la desserte d'un certain nombre de villages avec une acuité particulière pour les villages des sous-préfectures de Dania et Séitifla. Ils se montrent ici comme des moyens très pratiques. Car, ils arrivent à desservir des zones considérées comme fermées à cause des routes complètement dégradées. Cette réalité est soutenue par un habitant de Kouléyo dans la sous-préfecture de Kéto-Bassam : « *ce sont les bakor-bakors qui nous permettent de nous déplacer rapidement. Car les dina sont rares et lorsqu'ils arrivent, il faut qu'ils soient chargés avant de repartir ou, ils arrêtent trop en route pour prendre d'autres passagers et cela met les gens en retard. Aussi, les déplacements à moto s'avèrent plus commodes et plus pratiques sur nos routes* ». Effectivement, les bakormanes n'éprouvent aucune difficulté à relier n'importe quelle partie de Vavoua, malgré le mauvais état du réseau. Contrairement aux minicars (Badjan et Dina) et taxis-brousse qui choisissent que les axes reliant les localités, les bakor-bakors peuvent à tout moment se faufiler sur un chemin menant au campement du client.

Ce sont les offres qui réalisent mieux que toute autre la médiation entre ville et campagne, pour paraphraser AGOSSOU (2004, p.140) : « *Le taxi-moto favorise une interpénétration des économies, sociétés et modes de vie urbain et rural. Pour lui, l'exploitant comme le voyageur peut effectuer leurs courses en ville et retourner au village à volonté* ». Désormais, toute route, tout chemin, tout sentier, toute piste rurale est devenue lieu de transport, aisément emprunté et facilement accessible. C'est fort de cela que les bakor-bakors sont de plus en plus adoptés par la population et deviennent incontournables dans la mobilité des zones de Vavoua totalement enclavées. En plus des avantages de dessertes des zones, les bakor-bakors sont également flexibles sur leurs prix. Contrairement aux offres traditionnelles qui ont des tarifs prédéfinis, les tarifs des bakor-bakors à l'image de leurs confrères mototaxis des autres espaces sont négociables en fonction des courses.

En effet, en fonction de la distance du parcours indiquée par le client, le bakormane donne un prix généralement indicatif sur lequel il est possible de discuter. À cela, il faut ajouter que ce secteur se positionne comme un milieu d'absorption du chômage. Le chômage des jeunes est une situation reconnue en Côte d'Ivoire comme dans la totalité des pays africains et la situation ivoirienne s'est encore plus aggravée à Vavoua avec la décennie de crise que ce pays a traversée (PND-CI 2012-2015). Ainsi donc, le phénomène de taxi-moto apparaît-il pour beaucoup de jeunes de Vavoua comme un corps de métier où il faut s'insérer sans trop se poser de questions. Il permet au moins de vivre au jour le jour en attendant des lendemains meilleurs. Bien vrai qu'il est difficile de donner un chiffre exact sur les emplois directs créés par les bakor-bakors, ils sont néanmoins d'une importance capitale pour la zone. Cette

assertion se vérifie par la multitude des origines socioprofessionnelles des bakormanes malgré une nette domination des ex-FAFN (figure1).

Figure1 : Professions antérieures à l'activité bakormane



Source : Nos enquêtes 2016

Les ex-FAFN sont les initiateurs et les premiers bénéficiaires de cette activité. Au niveau des emplois indirects, le constat est le même avec de nombreuses baraques de vente des produits pétroliers dans tous les recoins de la ville centrale et de nombreux villages (photos2 et 3).

Photo2 : Un revendeur de carburant au quartier de Diallo dans la ville de Vavoua préfecture de Kéto-Bassam



Photo3 : Une étagère de vente Kouléyo dans la sous-préfecture de Kéto-Bassam



Clichés KALOU Bi K Didier, 2016

Des baraques ou étagères de vente informelle de carburant ont toujours existé à Vavoua pour plusieurs raisons, principalement le déficit de stations-services. Mais avec l'arrivée des bakor-bakors, cette activité connaît un essor sans précédent dans la zone. Cela se vérifie dans les propos un revendeur au quartier Diallo : « Ce sont les

bakormanes qui sont mes vrais clients. Car moi je leur fais des crédits et après ils viennent payer, alors qu'en station cela n'est pas possible. C'est de cette manière de faire que je m'en sorte. Mais le terrain n'est toujours pas facile ».

À Vavoua où aucune unité industrielle digne de ce nom n'existe, le salut des jeunes de la région se trouve dans l'activité bakor-bakor. Célestin KAFFO et al (2007, p.1) à propos du rôle incontournable des mototaxis disent ceci : « *En Afrique subsaharienne, le malaise socio-économique a exercé de puissants effets sur les modes d'accès au marché du travail, les revenus allant jusqu'à rendre problématique le déplacement des personnes et des biens suite à la fermeture des principales sociétés de transport public là où elles ont existé. Comme palliatif, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est comptée parmi les activités du secteur informel les plus prisées* ». Aussi, avec les nombreux démobilisés que compte la zone, que faire ? Sinon que les laisser exercer ce métier pour la sécurité de Vavoua et au-delà du pays.

Devant la domination de ce secteur par ces populations à risque, les autorités locales les encouragent au grand-dame de leurs concurrents (Badjan, Dina et Taxis-brousse). Les bakormanes ex-combattants ne payent aucune taxes même sur les barrages routiers légaux comme illégaux. Etant donné que tout secteur notamment le secteur informel a en dépit de ses avantages des externalités négatives, quelles sont celles des bakor-bakors ?

2-3-2 Les externalités négatives des bakor-bakors

Bien qu'incontournables dans la desserte de certains villages, les bakor-bakors créent un certain nombre de problèmes qu'il faudra forcément juguler pour le bien-être des voyageurs. Les bakor-bakors à l'image de leurs confrères mototaxis des autres localités ivoiriennes, voire d'Afrique sont responsables de nombreux maux dont souffrent les régions dans lesquelles ils exercent. Bien vrai que certains problèmes existaient avant, les mototaxis les ont aggravés davantage. Ces problèmes partent de l'insécurité routière à la pollution atmosphérique en passant par la non-uniformisation des tarifs.

Sur le plan de la sécurité routière, étant donné que le secteur de mototaxis est non réglementé, il est à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation dans le département de Vavoua. En effet, selon l'un des responsables des urgences à l'hôpital général de Vavoua, les bakormanes sont impliqués dans $\frac{3}{4}$ des accidents de circulation dans la ville centrale (enquêtes, 2016). De façon générale en Côte d'Ivoire, il n'existe pas de réglementations pouvant astreindre les conducteurs de mototaxis à des obligations rigoureux en matière de code de la route, bien que ces offres soient prohibées dans les transports collectifs (DRT-HS¹, 2016). À l'image de toute l'Afrique, dans le secteur des mototaxis, on observe un laisser-aller ; voire un laisser-faire que

¹ Direction Régionale des Transports du Haut Sassandra

même les forces de l'ordre n'arrivent pas à contrôler (passivité des autorités). À Vavoua, la situation est encore plus grave.

Ici, contrairement à leurs confrères des villes comme Cotonou, Porto-Novo, Lomé, Bouaké etc., on note l'absence d'obligation de port d'uniforme identifiant et même de casque. De plus, aucun bakormane de l'échantillon d'enquête (98 personnes) ne dispose de permis de conduire. Ces bakormanes, en plus de ne pas avoir le permis de conduire et de ne pas porter des casques, n'hésitent pas à transporter deux voire trois passagers (parfois plus) ou à surcharger leur moto en plus du passager avec de gros colis qui les empêchent de bien maîtriser leurs guidons. Ils mettent ainsi en danger eux-mêmes leur vie et celle des passagers. En termes de statistiques sur les accidents causés par les bakormanes, aucun chiffre n'est disponible. Mais, il ressort aux dires des autorités médicales et des populations qu'ils sont responsables de beaucoup d'accidents de la circulation dans la zone.

Au niveau de la tarification, les bakormanes s'illustrent ici par des comportements qui ne sont pas dignes d'eux. En fait, leurs tarifs changent en fonction du client. Quand un bakormane constate que le client en face de lui est nouveau et ne connaît pas les prix normaux, il fait monter le tarif. Ils n'ont pas un prix fixe et ils apparaissent comme étant les offres de transport les plus chères. Par exemple, 2500frsCFA pour Vavoua - Mignoré contre 1800frs en minicars. Ils se présentent alors comme les offres de transport des personnes fortunées ou de la classe moyenne (commerçants, fonctionnaires, et quelques grands planteurs). Ceux-ci, ils ont le privilège d'être seul sur la moto avec le conducteur. Sinon, dans la masse populaire, au vu des tarifs, il n'est pas rare de voir un bakor-bakor avec plus de deux passagers. Ces derniers se mettent ensemble pour pouvoir peser sur le tarif qui est ensuite fracturé entre eux voire trois.

Aussi, dans la logique que ce secteur est le milieu des démobilisés, les bakormanes ne se sentent pas dans l'obligation de payer les taxes. Ils s'opposent même à la mairie sous prétexte qu'ils n'exercent pas exclusivement dans le périmètre communal. On peut même dire qu'une exception révoltante leur est faite et ils se voient tout permis. Cela se voit dans les propos d'un collecteur à la mairie de Vavoua chargé des transports collectifs : « *Etant à majorité ex-combattants, les bakormanes se croient au-dessus de tous et ne se reconnaissent qu'en leurs responsables syndicaux. Ils sont violents et refusent de se soumettre à l'autorité municipale* ». Ces paroles en disent long sur le comportement des bakormanes vis-à-vis de l'autorité municipale.

En plus, il faut noter que les bakor-bakors constituent l'un des facteurs d'enlaidissement de la cité. Exemple dans la ville de Vavoua, l'arrivée d'une voiture de voyageurs est le lieu d'un spectacle hallucinant. Les bakormanes se ruent vers cette voiture, se précipitent sur les passagers en créant un véritable tohu-bohu qui met de fois mal à l'aise le nouveau venu. Aussi, il y a le problème de la pollution

atmosphérique. Les mototaxis sont responsables pour beaucoup de la pollution de l'air dans les villes africaines. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder les fumées que se dégagent des moteurs de leurs motos, quand ils les ronronnent dans les rues. Même si à Vavoua il n'y a pas de données sur cette pollution, on peut néanmoins être convaincu qu'elle est réelle.

La situation n'est d'ailleurs pas différente à Vavoua que dans les autres régions d'Afrique en générale et de la Côte d'Ivoire en particulier. Car les mototaxis ont en commun l'utilisation d'essences vendues par les détaillants qui sont de fois des essences de contrebande moins chère et souvent de mauvaise qualité. Malgré ces quelques externalités négatives, l'activité de bakor-bakor a plus que jamais des avantages surtout pour un département comme Vavoua où les problèmes de mobilité sont réels (problèmes de voirie, difficulté de desserte ...). Ce secteur mérite d'être encadrer et bien organiser pour le bonheur de la population (passagers et acteurs directs).

3 Discussion

Le phénomène de mototaxis est vu sous plusieurs angles par nombres de chercheurs. Certains évoquent les conditions de son apparition, d'autre le décrivent comme une réponse à la double situation de crise que connaît l'Afrique dans sa globalité depuis 1980, à savoir crise de transport et d'emplois. Les méfaits de ce nouveau mode de transport ne sont pas moins négligés. Les mototaxis sont décrits comme les principaux responsables des accidents de la circulation sur les routes africaines et aussi ils sont incriminés dans la pollution atmosphérique notamment des grandes villes où ils exercent.

Ainsi, pour KUMAR (2001, p.8), le déclin des systèmes organisés des transports en commun s'est-il traduit par un développement rapide des moyens de transports non conventionnels, notamment les minibus et les taxis/camionnettes collectifs et plus récemment, les motocyclettes. Ceci dit, pour KUMAR la principale cause de la naissance des mototaxis serait la disparition des sociétés publiques. Or, KASSI (2013, p.109) et TRAORE (2015, p.1) évoquent comme cause de l'apparition des mototaxis en Côte d'Ivoire, la crise militaro-politique de 2002. Selon leurs thèses, cette crise a fragilisé le système de transport collectif urbain de Bouaké (capitale de la rébellion), ville berceau des mototaxis. En effet, le dysfonctionnement du système de transport de cette ville a été influencé par les actions des forces nouvelles qui confisquaient les voitures qu'ils soupçonnaient de transporter les infiltrés. Par crainte de confiscation de leur bien de la part des rebelles, certains propriétaires ont préféré garer leurs véhicules, tandis que d'autres ont fait le choix de quitter la ville pour s'établir ailleurs (KASSI, 2013). Pour TRAORE (2015, p.1), durant la crise, la majorité des infrastructures de la ville ont été détruites ou dégradées notamment les routes. Réalité qui favorise les mototaxis adaptés et plus pratiques sur les mauvaises routes.

TUBLU (2010, p.1), lui parle des conséquences des grèves de 1992 et 1993 comme causes de l'émergence des mototaxis (Zémidjan) au Togo. Pour lui, l'inadéquation entre l'offre et la demande de mobilité urbaine à Lomé conduira dans les conditions particulières de la grève générale illimitée de 1992, à l'émergence des Zémidjan. Pour DIAZ et al (2007, p.3), le transport à deux roues n'est pas tout à fait nouveau en Afrique. Ils évoquent l'ancêtre des mototaxis, le vélo-taxi. En effet, selon eux, au Benin le transport de l'akassa se faisait à bicyclette (kèkè-kannan). En Afrique de l'Est, au Kenya et en Ouganda, le boda-boda est apparu dès les années 1960 dans les zones autour de leur frontière commune. Il permettait alors le transport en toute discrétion des personnes et des produits entre les deux pays, évitant ainsi les démarches administratives requises pour les véhicules motorisés.

Bien que d'utilité publique, les mototaxis sont décriés pour certains manquements et comportements. Pour GUEZERE (2007, p.9), à Lomé, avec la forte implication des mototaxis dans les accidents et du comportement irresponsable des conducteurs, il est urgent de mettre en place un plan de sécurité routière. Aussi, l'activité des Zémidjan est non réglementée, ils sont à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation (TUBLU, 2010, p.8). Selon, il n'existe pas pour les Zémidjan un permis de conduire qui les astreint à des obligations rigoureux en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler. Quant à LOPES (2004, p.249), les coûts d'insécurité routière et environnementale qui résultent de l'activité des kupapata à Huambo sont jusqu'ici très limités car le nombre de taxi-moto est encore très réduit. Mais ces problèmes pourront s'accroître au fur et à mesure que le trafic deviendra de plus en plus congestionné vu le comportement des conducteurs de mototaxis.

Conclusion

Bien qu'étant une offre de transport qui a émergé avec la crise qu'a traversée la Côte d'Ivoire, les mototaxis (bakor-bakors) sont une chance pour le département de Vavoua où le système de transport dans sa globalité est médiocre. En dépit des reproches faites à ces offres de transport à savoir une augmentation des accidents de la circulation, une tarification disproportionnée, une intensification de la pollution etc. Leurs avantages sont très énormes particulièrement leur capacité à aller partout en dépit du mauvais état des routes, leur capacité à absorber le chômage et à atténuer certaines crises sociale. Les bakor-bakors représentent une chance remarquable pour Vavoua à tout point de vue. L'efficacité des dessertes qu'ils assurent et l'enjeu économique qu'ils représentent pour ce département en sont quelques raisons. Il est donc hors de question de penser un jour à leur suppression dans cette partie du pays. Il faut aussi admettre que de par leur souplesse et leur rapidité, les mototaxis sont chargés d'une vocation particulière à générer une forte mobilité, incarnant ainsi la satisfaction des besoins de déplacement des populations de Vavoua.

Bibliographie

ADOLEHOUME (A), ZORO (B.N), 2002, *A comme Abidjan ou le système Gbakas*, in « GODARD », *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris/Arcueil, Karthala/INRETS, pp.23-35.

AGOSSOU (N.S.A), 2004, *Les taxis-motos Zémidjan à Porto-Novo et Cotonou*, in « Autrepart », n°32, Armand Colin/IRD, Paris, pp.135-148.

DIAZ (O.L), PLAT (D), POCHET (P), SAHABANA (M), 2007, *La diffusion des mototaxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*, XLIIIème colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, les 11,12 et 13 juillet, 17p.

GUEZERE (A), 2007, *Les taxis motos de Lomé, un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité ?*, in « CODATU » XIII, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00087800>, 11p.

KAFFO (C), KAMDEM (P), TATSABONG (B), DIEBO (L.M), 2007, *L'intégration des mototaxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*, 17p.

KASSI (D.I), 2013, *Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)*, in « Géotransports » n°1-2, pp.105-114.

KASSI I., 2007, *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Université de Bordeaux 3, Thèse soutenue le 18 juillet, 311p.

KUMAR (A), 2001, *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : une perspective d'économie politique*, in « Document d'analyse SSATP » n°13

LOPES (C.M), 2004, *Les kupapata dans le système de transports en commun routiers à Huambo*, in « Capitulo » n°9 pp.238-252.

NGUYEN (T.T. H), 2011, *Éléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoi*, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, Thèse soutenue le 14 décembre, 449p.

PND-CI, 2012, *Tome II : Diagnostic Politique, Economique Social et Culturel 2012-2015*, <http://www.pdfcomplete.com/cms/hppl/tabid/108/Default.aspx?r=q8b3uige22>, 125p.

TRAORE (P.I), 2015, *Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du taxi-moto à Bouake (Côte d'Ivoire)*, in « CODATU », 11p.

TUBLU (K.N.F), 2010, *Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ?*, in « CODATU » XIV, 12p.

ZAMBLE Bi (I.E), 2014, *L'essor des taxis motos dans le système de transport collectif à Bouaké*, Université Alassane Ouattara, Mémoire de Master soutenue le 30 Octobre, 152p.

ZOUHOULA Bi (M.R), 2010, *Les fondements de la légitimité de l'emprise des corporations syndicales sur la frange informelle des transports urbains à Abidjan*, Colloque CODATU XIV, 25-26 octobre, Buenos Aires, 19p.

ZOUHOULA Bi (M.R), 2012, *Dynamique urbaine et desserte des quartiers périphériques d'Abidjan*, Université de Cocody (Abidjan-RCI), Thèse soutenue le 09 Mai, 354p.