

ISSN 1012-7062

**Université Marien Ngouabi**  
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines  
Département de Langues Vivantes Etrangères

*Revue Lettres et  
Sciences Humaines*

# La saison des pluies



N° 12 - Décembre 2018    Brazzaville - Congo

**LA SAISON DES PLUIES**  
Revue Lettres et sciences Humaines  
Université Marien Ngouabi  
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines  
Département des Langues Vivantes Etrangères  
BP 2426 Email : lasaisondespluies@gmail.com  
Brazzaville- Congo

COMITE DE REDACTION

Directeur de publication : Dr Arcade Loumboudzi , *Chef de département*  
Rédacteur en Chef : Pr Basile Marius Ngassaki  
Rédacteur en chef adjoint : Pr Jean-Pierre Nkara

SECRETARIAT DE REDACTION :

- Jean- Marie Soungoua
- Edouard Lonongo
- Philippe Samba
- Edouard Ngamountsika

COMITE DE LECTURE

Pr Basile Marius Ngassaki	Pr Scholastique Diazinga,
Pr Charles Bowao,	Pr Jean-Luc Aka Evy,
Pr Jean-Pierre Nkara,	Pr Yolande Berton Ofoueme
Pr Dieudonné Tsokini,	Pr Benjamin Evayoulou,
Pr Gertrude Ndeko,	Pr Omer Massoumou,
	Pr Anatole Mbanga

**ISSN 1012-7062**

Dessin couverture *Ekani*  
Conception maquette et mise en pages: *Nkanakwono*  
Courriel: *congolismes@gmail.com*  
(0)2018

## TABLE DES MATIERES

EPOUNDA Mexan Serge & NGASSAKI Basile Marius, Distribution of characters in Chinua Achebe's <i>No Longer At Ease</i> .....	5
ZOH Lambert, Le phénomène de la migration dans la pensée de Adalbert von Chamisso : une étude critique du cas Peter Schlemihl dans le contexte de la mondialisation.....	19
TANDELE MAKIAZEL Jean, The scientificity of a literary study.....	35
NGUIA ONIANGUE Gemma Cliff & NGASSAKI Basile Marius, A contrastive analysis of English and Koyo's taboo language.....	59
SOUANGA Kouadio Denis, Die Frage der Abrüstung des Nazideutschlands am Ende des 2. Weltkrieges: Welche Versicherung um einen nachhaltigen Weltfrieden? in <i>Die Lügen der Alliierten und die deutschen Wunderwaffen</i> von Edgar Mayer und Thomas Mehner.....	73
MOKOKO AKONGO Louis Marain & NGASSAKI Basile Marius, Christianity in Flora Nwapa's fiction: Case of <i>One is enough</i> .....	85
TOPPE Eckra Lath, Expressionismus im Film. Analyse expressionistischer Merkmale am Beispiel des Themas in einigen Werken von Rainer Werner Fassbinder.....	103
MOATILA Omad Laupem et Yolande Berton-Ofouemé, Les incidences de l'inaccessibilité à l'eau potable dans le département des Plateaux (Congo).....	123
NIAMA Célestin Désiré & VOUNOU Martin Pariss, L'ivresse du pouvoir est la Règle en Afrique Contemporaine.....	141

<b>BECHI Grah Félix, OUATTARA Teninan &amp; SAGNON Ibrahima,</b>	
Modes de transport urbain à Bouaké (Côte d’ivoire) : complémentarité ou compétition ?.....	155
<b>TOA AGNINI Jules Évariste,</b>	
Analyse du conflit médiatique dans une organisation politique : de l’allégorie du ‘micro’ et du ‘haut-parleur’ au PDCI-RDA..	173
<b>KANAZOE Sénon</b>	
Étude de la langue de Ferdinand Oyono à travers son œuvre romanesque <i>Une vie de boy</i> (1956).....	173
<b>GNATO Sia Modeste</b>	
Référents, sens et effet de sens de la suite « vieux père, voilà ton petit / tes petits » dans le français de Côte d’Ivoire.....	189
<b>KAKOU ADJA Epse Assi,</b>	
La femme dans le proverbe ivoirien.....	227
<b>TOURE Kignigouoni,</b>	
Activités d’expression et création à l’école primaire en Côte d’Ivoire.....	243
<b>NGAMOUNSIKA, Edouard,</b>	
Quelques aspects morphosyntaxiques du français dans la presse écrite congolaise.....	259

## **MODES DE TRANSPORT URBAIN À BOUAKÉ (CÔTE D'IVOIRE) : COMPLÉMENTARITÉ OU COMPÉTITION ?**

BECHI Grah Félix, OUATTARA Teninan & SAGNON Ibrahima,  
Université Alassane Ouattara, Cote d'Ivoire  
*felixbechi@yahoo.fr; ouattarateninan@gmail.com*  
*ibrahimasagnon3@gmail.com*

**Résumé :** *Phénomène historique de la modernisation des sociétés, l'urbanisation reste au 21<sup>ème</sup> siècle, un véritable défi dans les pays en développement. À l'instar des pays d'Afrique subsaharienne, la Côte d'Ivoire connaît une urbanisation comme en témoigne la ville de Bouaké. Marquée par un processus d'extension spatiale rapide, la deuxième ville du pays suscite une forte mobilité de sa population en perpétuelle croissance. Ainsi, voient le jour différents modes de transport urbain pour accompagner cette croissance. Cependant, cette diversité de modes de transport à Bouaké traduit un épineux problème d'insécurité routière. Le présent article vise à analyser le rapport entre les différents modes de transport urbain à Bouaké. Pour y parvenir, l'étude s'est appuyée sur des sources secondaires, des enquêtes par questionnaires, des entretiens et des observations de terrain. Les résultats de l'étude révèlent une prédominance du privé dans le transport à Bouaké. Ils soulignent également l'insertion des motos dans le transport collectif comme un mal nécessaire pour la collectivité locale et les populations de ladite ville.*

**Mots clés :** *Bouaké, mode de transport, urbanisation, mobilité, insécurité.*

**Abstract:** *Historical phenomenon of the modernization of the companies, the urbanization remains at the 21st century, a real challenge in the developing countries. Following the example of the countries of sub-Saharan Africa, the Ivory Coast knows an urbanization as evidenced by the city of Bouake. Marked by a process of space extension, this second city of the country causes a strong mobility of its population in perpetual growth. Thus, the day various modes of transport see road in the course of time. However, this diversity of modes of transport in Bouake translates a thorny problem of road insecurity. This article aims at analyzing the relationship between the various modes of road transport in Bouaké. For that purpose, this study was based on secondary sources, investigations by questionnaires, of the talks and the observations of ground. The results of the study reveal a predominance of private in road transport with Bouake. They also underline the insertion of the motorcycles in public transport like a necessary evil for the local government agency and the*

*populations of the aforesaid city.*

*Keywords: Bouake, mode of transport, urbanization, mobility, insecurity*

## **Introduction**

La Côte d'Ivoire s'inscrit pleinement dans le contexte de l'urbanisation fortement en cours dans les pays en développement. En 2014, elle atteint un taux d'urbanisation de 50,3% (RGPH, 2014) suite à l'explosion démographique de plusieurs localités et son corollaire d'extension spatiale accélérée. Bouaké, deuxième ville du pays, est passée d'un modeste village au début du XX<sup>ème</sup> siècle à un espace urbain à forte dynamique spatio-démographique. Mais, la couverture déficitaire en moyens et infrastructures de transport reste une clé de lecture d'une urbanisation mal maîtrisée à Bouaké. À la faveur de la crise militaro-politique de 2002, l'irruption d'un mode de transport informel dans la mobilité urbaine ne présente pas plus d'avantages que d'inconvénients. Quels sont les modes de transport qui ont accompagné cette dynamique urbaine ? En d'autres termes, comment Bouaké répond-elle aux besoins de mobilité de sa population en l'absence d'un système conventionnel de transport collectif ? Quels sont les enjeux de l'évolution de l'offre de transport ?

### **1. Méthode et matériels**

Les résultats de cette étude proviennent 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 de l'urbanisme nous avons eu connaissance des différentes politiques d'urbanisation mises en place par l'administration. 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 enquêtée. 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, les formes de mobilité mais aussi les facteurs accidentogènes qui prévalent dans la circulation de Bouaké. 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 1.

**Tableau 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, des questionnaires ont été adressés à 75 personnes sélectionnées sur la base d'un échantillon aléatoire. Ces personnes se composent entre autres du 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), les chauffeurs (30), les syndicalistes (5) et les usagers (35).

Les données récoltées ont été traduites en carte à partir du logiciel Qgis 2.18 et en graphique avec le logiciel Excel. Et enfin, l'usage d'un appareil photo numérique et d'un GPS a été également indispensable. Ces outils ont permis d'effectuer des levés de terrain et de prendre des photos.

## 2. Résultats

### 2.1. Une diversité de modes de transport *dominé par le privé de 1960 depuis l'indépendance*

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 correspond 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.

### 2.1.1. Les modes de transport de 1960 à 2002

Les moyens de transport collectif de Bouaké sont composés, pendant longtemps de taxis communaux et de minicars «Gbakas». 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.

A 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 & 2).

Photo 1 : Les taxis communaux en pleine circulation à



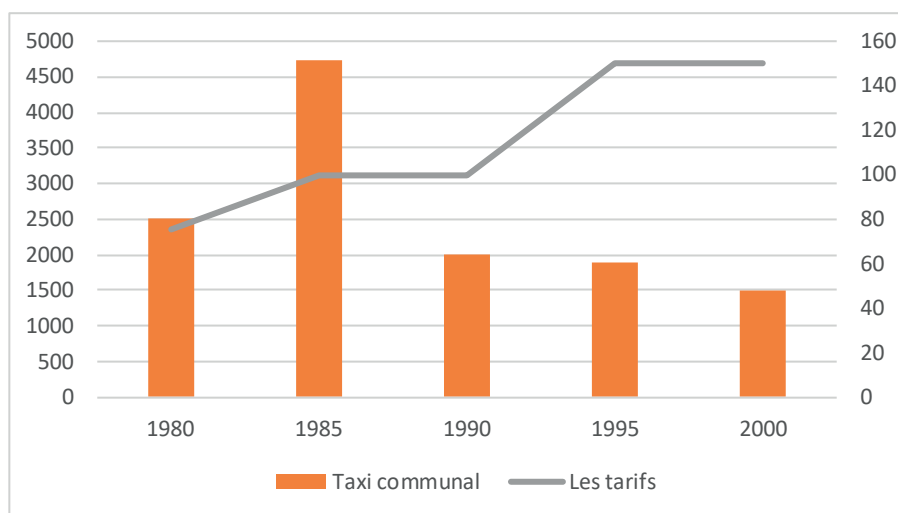
Photo 2 : Un taxi communal stationné à la



Source : Teninan,

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 (Godard, 2004). Le transport urbain à Bouaké a connu deux phases dans son évolution de 1980 à 2002. La première période (1965 à 1985) est marquée par une augmentation du parc des taxis communaux tandis que la seconde (1985 à 2002) traduit une régression (Graphique 1).

Graphique 1 : Evolution de l'offre de transport des taxis communaux de 1980 à 2000



On remarque que l'offre de transport des taxis communaux a connu une évolution progressive de 1980 à 1985 à cause du fort pouvoir financier dont bénéficier les acteurs du transport. Mais à partir de 1985 à 2000, on observe une évolution régressive. Elle est due en partie à la crise économique des années 1980 et à la crise socio-politique que la Côte d'Ivoire a connue. Pendant que le nombre de taxi est en pleine régression, le prix du transport connaît une hausse. On est passé de 75 frs en 1980 à 150 frs en 2000. Cette évolution des prix est le fruit de l'inflation pétrolière mondiale et aussi de la cherté de la vie. Ainsi, cette paupérisation de la population va faire naître à Bouaké un autre mode de transport.

Les minicars comme appui aux taxis communaux, les minicars ou « Gbakas » (Photo 3 & 4) sont des véhicules le plus souvent usagés d'une capacité de charge de 18 places, 22 places et de 32 places assurant le transport urbain de passagers. A Bouaké, les Gbakas ont presque tous une capacité de 18 places assises.

Photo 3

**Photo 3 : Un Gbaka sur la voie bitumée de Beaufort**



**Photo 4 : Un Gbaka en chargement à la gare routière**



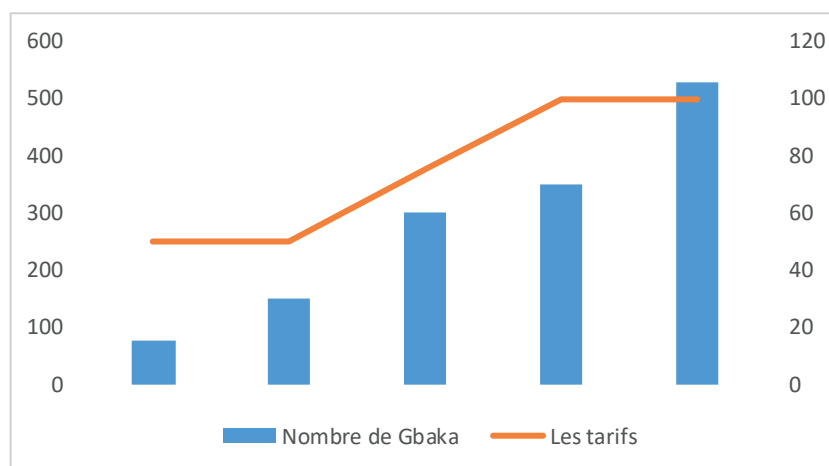
*Source : Teninan, 2016*

L'apparition des « Gbakas » dans le transport urbain de Bouaké est relativement récente par rapport aux taxis communaux. Copié 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 organes 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 est facturé à l'époque à 50 frs. Cette ligne vient 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 «Gbakas» 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'Ahognanssou, 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 « Gbakas» 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 «Gbakas», considérés 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 hausse (Graphique ci-après).

**Graphique 2 : Evolution de l'offre de transport de "Gbaka" à Bouaké**



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 doté d'infrastructures de communication vont être l'élément catalyseur du développement des Gbakas. En même temps que le nombre de véhicule Gbaka augmente, les tarifs connaissent aussi une fluctuation avant de se stabiliser en 1995 à 100. Après l'an 2000, la ville de Bouaké connaît des perturbations sociopolitiques qui vont induire l'entrée massive des motos dans le transport urbain.

### ***2.1.2. L'insertion des motos dans le transport collectif à partir de 2002***

A Bouaké, c'est à l'occasion de la crise militaro-politique de 2002 que cette offre de transport collectif est apparue dans le paysage urbain, ainsi que dans les grandes villes du nord et dans certaines villes de l'ouest du pays. Ils sont apparus comme une alternative à la crise des transports. Ils ont été d'utilité publique pendant la guerre au moment où les autres offres de transport traditionnel de locomotion étaient quasi inexistantes. Les motos taxis apparaissent comme des moyens de substitution temporaire. Ainsi donc, « 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... » (Dubresson et al, 1998). 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 (Photo 5).

**Photo 5 : Les chauffeurs de motos taxis stationnés devant la gare routière**

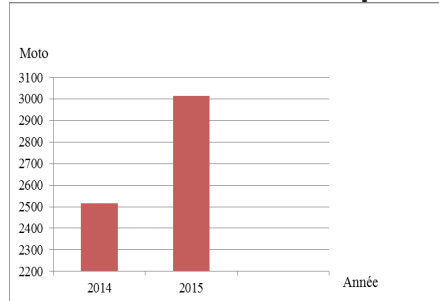


*Source : Teninan, 2016*

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 motos taxis se sont depuis lors solidement intégrées 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 motos taxis dans la ville de Bouaké est remarquable sur deux années, ce sont entre autre 2014 et 2015. Cependant entre 2002 à 2013, il n'y a pas eu de statistique sur le parc des moto-taxis (Graphique 3).

**Graphique 3: Evolution des moto-taxis après la crise politique**



A l'examen de la figure ci-dessus, 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 taxi-motos offrent un service de porte à porte c'est-à-dire que le taxi-moto 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. Les accidents de la circulation et les facteurs accidentogènes dans la ville de Bouaké***

L'accident de la route peut être défini comme étant le dysfonctionnement du système de circulation composé de l'homme, du véhicule/ engin à deux roues et de la route. Un accident n'a presque jamais une cause unique, mais résulte d'un processus générateur complexe ; imbrications des facteurs physiques et humains. Selon les Sapeurs-pompier, les taxis motos sont à la base des nombreux accidents de circulation dans la ville de Bouaké. Bien que les taxis motos constituent la proportion la plus forte en matière des accidents, il existe des accidents avec les autres modes de transport (Cf. tableau 2)

**Tableau 2 : Les statistiques des accidents des modes de transport de 2015-2016**

Les cas d'accidents de circulation	Années		Total
	2015	2016	
ACC/CIR moto et piéton	174	155	329
ACC/CIR taxi communal et moto	206	261	467
ACC/CIR moto et véhicule particulier	133	238	372
ACC/CIR moto-taxi dérapage	125	133	258
ACC/CIR collision entre moto	206	170	376
Total	844	957	1801

*Source : Sapeur-pompier, 2017*

Au vu du tableau ci-dessus, il ressort que les accidents entre moto-taxi et véhicules particuliers ; les accidents entre taxi moto et piétons sont les plus nombreux. Les accidents impliquant les moto-taxis sont les plus courants dans la circulation de Bouaké. Le graphique ci-après nous présente les cas d'accidents enregistrés en 2015 dans la ville.

On observe à travers la figure ci-dessus que l'ensemble des quartiers qui concentrent le plus d'accident de la circulation (Air France, Commerce, Dougouba et Dar-Es-Salam) se trouve sur l'axe routier A3 (Abidjan-Korhogo). Les accidents enregistrés dans ces quartiers sont majoritairement générés par les taxi-motos (80%). En effet, la majorité des accidents de la route sont liés à plusieurs facteurs.

2.2.1-Les comportements, l'état dégradé des routes et la pluviométrie : sources d'accidents

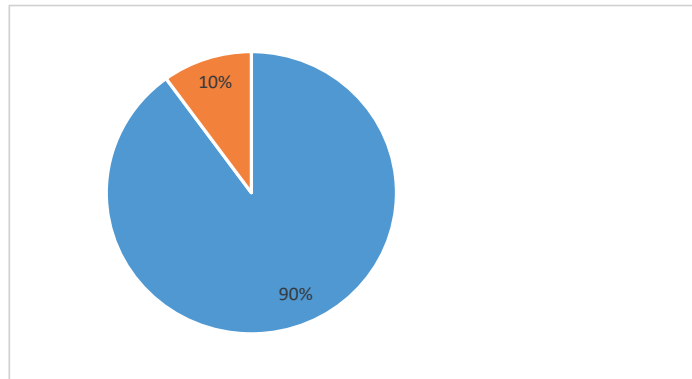
Selon certaines études, les causes des accidents sont entre autres : le très jeune âge des chauffards (15 à 20 ans), la conduite sous l'effet de psychotropes, le non-respect voire la méconnaissance du code de la route, la délivrance de permis de conduire dans des conditions obscures, le mauvais état des routes et du matériel roulant. À Bouaké, les résultats des tests du Khi carré révèlent que les collisions entre les motos et les piétons sont significativement dépendantes des facteurs pluviométriques ( $p = 0,02$ ), de l'excès de vitesse ( $p = 0,001$ ), de l'incivisme des conducteurs ( $p = 0,001$ ), de

la densification du flux humain ( $p = 0,01$ ) et de l'intensification de la charge du trafic routier ( $p = 0,01$ ). Selon les Sapeurs-pompiers, les taxis motos sont à la base des nombreux accidents de circulation dans la ville de Bouaké. Bien que les taxis motos constituent la proportion la plus forte en matière des accidents, il existe des accidents avec les autres modes de transport.

### **2.2.2-L'utilisation du gaz butane en lieu et place du carburant**

L'utilisation du gaz butane en lieu et place du carburant est punie par loi n°92-469 du 30 juillet 1992, portant répression des fraudes en matière de stockage et distribution des produits pétroliers. Cependant, à Bouaké les véhicules de transport (taxi-ville, taxi brousse et Gbaka) dans leur ensemble (90%) roulent au gaz butane. Dans un contexte marqué par une crise de gouvernance, les préoccupations économiques sont au cœur du jeu des acteurs de ce secteur au regard surtout de la rude concurrence que leur livrent les taxis-motos. Pendant que les taxis (communaux et brousses) doivent disposer des pièces de dédouanement, d'immatriculation, la visite technique, l'assurance, la patente et la vignette pour assurer le transport des usagers, les moto-taxis quant à elles possèdent le droit de circuler de la mairie qui ne réclame que la quittance "4 000 frs" et la taxe mensuelle "3 000 frs". En plus des nombreux papiers administratifs jugés coûteux par les conducteurs de taxis, le carburant constitue un handicap. En effet, un conducteur roulant à l'essence ou au gasoil dépense en moyenne 25 000 frs/jour. Alors que l'utilisation du gaz butane lui revient à 10 000 frs/Jour. Vu que toutes ces conditions contribuent à réduire les recettes des conducteurs de taxis, ils se voient dans l'obligation de transgresser les règles en utilisant le gaz butane (Photo 6) afin résister à la concurrence.





Selon nos enquêtes, 75% des conducteurs de moto-taxi ont moins de 30 ans. La profession de moto-taxi est pour l'essentiel assurée par les jeunes sans emploi et aussi élèves. L'abondance de cette main d'œuvre jeune dynamise la profession. De plus, face à la tolérance des autorités devant ce mode de transport, 90% des jeunes conducteurs ne jugent pas utile de disposer de permis de conduire. Cependant, l'inconscience qui caractérise bon nombre de ces jeunes aggravée par leur faible niveau d'éducation reste un problème entier pour la sécurité des usagers et pour eux-mêmes.

### **2.3- Des impacts spatiaux et socio-économiques des modes de transport à Bouaké**

#### **2.3.1-La desserte des quartiers périphériques de Bouaké**

La plupart des villes de Côte d'Ivoire ont bénéficié d'un important investissement en infrastructures, Bouaké fait partie de ces villes. Pendant longtemps le réseau routier de la ville de Bouaké a subi une forte dégradation due au manque d'entretien. Avec le programme présidentiel d'urgence, la ville de Bouaké en générale et plus précisément certains de ces quartiers ont bénéficié de nouvelle voie bitumée et d'autres ont vu leurs routes être reprofilées ou rebitumées. Tous les quartiers de la ville ont des voies qui les relient au centre-ville. Entre les différents quartiers, il existe aujourd'hui des interconnexions. Avec la réhabilitation des voies de la commune de Bouaké, il devient très facile pour les populations de rentrer chez eux avec l'aide des différents modes de transport. Le bitumage des voies inter-quartier a permis la réduction des prix du transport. La montée dans un Gbaka aujourd'hui est à 100 frs si vous l'empruntez de votre quartier au centre-ville, cependant seule la ligne de Tierekro est à 150 frs. Aujourd'hui la circulation dans la ville de Bouaké peu importe le mode de transport est devenu très facile. Bien que des évolutions furent enregistrées dans certains quartiers, d'autres demeurent cependant dans un enclavement à cause du mauvais état des routes et aussi de l'aménagement du quartier.

#### **2.3.2-L'apport financier considérable des modes de transport routier dans les recettes municipales**

Le secteur du transport constitue un enjeu majeur pour les autorités et aussi pour les acteurs qui animent le domaine du transport en particulier. A Bouaké, les différents modes de



breloques et babioles).

### 3. Discussion

De nombreux auteurs ont montré à travers leurs travaux l'interrelation entre le transport urbain et l'étalement de la ville. Selon Wolkowitsch (1992), 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 mesure que la ville s'agrandit il y a une forte demande en transport.

Pour Lahouri (1993), les transports marquent l'espace de deux façons : d'abord, à travers l'espace qu'ils occupent eux-mêmes ; ensuite, à travers les formes d'occupation de l'espace qu'ils induisent. C'est le cas de Bouaké où les transports ont accru l'espace communal. Selon l'auteur, les gares dans les villages environnants permettent une extension de la ville par le fait qu'elles entraînent des nouveaux pôles d'attractions hors de la ville. Allant dans la même veine, Aloko (2001), 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. Abordant dans le même sens, Kassi (2007), montre que l'urbanisation accélérée en périphérie est devenue une sorte de moteur pour le système de transport. Selon l'auteur l'augmentation incontrôlée des distances dans la ville accroît les besoins de déplacements motorisés. Les transports sont des catalyseurs de la croissance spatiale en ce sens qu'ils permettent aux villes de s'agrandir en surface. 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. Ces métiers s'adressent en priorité aux jeunes, aux citadins les moins instruits et aux couches les plus défavorisées de la population. 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 principales externalités négatives du transport routier, dans tous 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 Diaz Olvera et al (2017), la multiplication des motos-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 que ce mode de transport est à l'origine de 80% des accidents de la circulation. Cette forte proportion est due à plusieurs facteurs : le mépris 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 veine Kouassi (2016) 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

Au terme de cette étude, il importe de retenir que la forte croissance économique de la Côte d'Ivoire a eu un impact sur la croissance démographique et sur l'extension de certaines villes de l'intérieur. Ainsi, l'urbanisation de Bouaké s'est faite de façon progressive suscitant une forte mobilité des populations de ladite ville. Les réalités sociales, économiques, démographiques et spatiales ont influencé les modes de déplacement de ces habitants. Dès la première moitié des années 1960, sont apparus les taxis communaux pour répondre à une croissance urbaine et spatiale rapide. Dans les années 1980, avec une croissance démographique de 4,7% et une superficie qui se multiplie par 3 tous les 10 ans, les taxis communaux ne pouvant plus répondre à eux seuls aux attentes des populations, se voient seconder par l'arrivée des Gbakas. En l'absence de société de transport urbain public, c'est l'artisanat qui assure depuis toujours cette fonction essentielle d'échanges et de facilitation de la mobilité urbaine. En 2002, la Côte d'Ivoire est frappée par une crise socio-politique. Le système de transport de la ville de Bouaké s'en est trouvé profondément altéré. A cette situation de crise, répond l'apparition des deux roues : c'est-à-dire les motos taxis. Cependant, dans la desserte des quartiers de la ville, la cohabitation de tous ces modes de transport fait place à une concurrence déloyale qui induit de nombreux accidents de circulation. Au vu de ces constats, il importe de mieux organiser le système de transport afin assurer une protection des populations.

#### Références bibliographiques

- ALAIN M., DUBRESSON A., et RAISON J-P, 1998, « L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement. », In *Revue de géographie alpine*, Paris, Armand Colin, tome 86, n°4, pp. 143-144.
- ALOKO N'GUESSAN J., 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 K., 1978, Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké (Côte d'Ivoire), *Thèse de doctorat*, Paris : ORSTOM, 296 p.
- BAMAS S., 1995, Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : la recherche d'une Articulation, Université Bordeaux 3, 356 p.
- BECHI G., 2010 « Le «Système D»: quand une pratique de crise menace le service public à Attécoubé (Côte-d'Ivoire) », premier trimestre, in « *Lettres d'Ivoire* », n°008, pp.187-201.
- DIAZ L., POCHEP P., PLAT D., ADOLEHOUME A., 2017, « Private and public use of motorcycles in cities of SubSaharan Africa », in *Public Transport Trends*, Bruxelles, pp. 103-105.
- DIAZ O. et al, 2007, « La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara », XLIII<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 17 p.
- DIAZ O. et al, 2002, « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne », l'exemple de Niamey, in BUSSIERE, Démographie et transport :

- Villes du Nord et Villes du Sud, Paris, Harmattan, pp. 147-175.
- KING N., MORENCY P. et LAPIERRE L., 2005, *Les impacts du transport sur la santé publique*, 8 p.
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Paris, édition Karthala-INRETS, 243 p.
- GODARD X., 1992, *Mobilité et transports dans les villes en développement, transfert de modèles et échanges économiques Nord-Sud*, CODATU, Paris, l'harmattan, 232 p.
- GODARD X., 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 X., 2007, « Contribution du transport artisanal à la mobilité urbaine », in *Revue Ville en développement*, n° 78, 12 p.
- KASSI I., 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », In *Cahiers d'Outre-mer*, n°25, pp. 391-402.
- KASSI I., 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.
- KOFFI E., 2008, « Le transport de personnes et la structuration de l'espace urbain de Daloa », In *Le Journal des Sciences Sociales* n° 5, pp. 127-142.
- KOUASSI K., 2016 « Evolutions tendanciennes croissantes des incidences des accidents de motos à Bouaké : diagnostics et perspectives », in *Revue de Géographie du Lardymes*, n°16, pp. 209-219.
- KOUASSI K., 2014, « Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké », *European Scientific Journal*, édition vol.10, pp. 257-271.
- MINISTERE D'ETAT, MINISTERE DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, 2010, *Rapport national sur l'Etat et le devenir de la Population de la Côte d'Ivoire ; Urbanisation et développement: défis et perspectives pour la Côte d'Ivoire*, 190 p.
- TRA BI Z. et al, 2015, « Variation du microbioclimat de 2000 à 2014 : étude des interactions entre climat, environnement et agriculture intra-urbaine à Bouaké », In *Revue Baobab*, 18 p.
- WOLKOWITSCH M., 1992, *Géographie des transports: aménagement et environnement*, Armand Colin, 191 p.
- ZAMBLE BI I. E. 2014, *L'essor des taxis motos à Bouaké*, mémoire de maîtrise, Université Alassane Ouattara, 152 p.