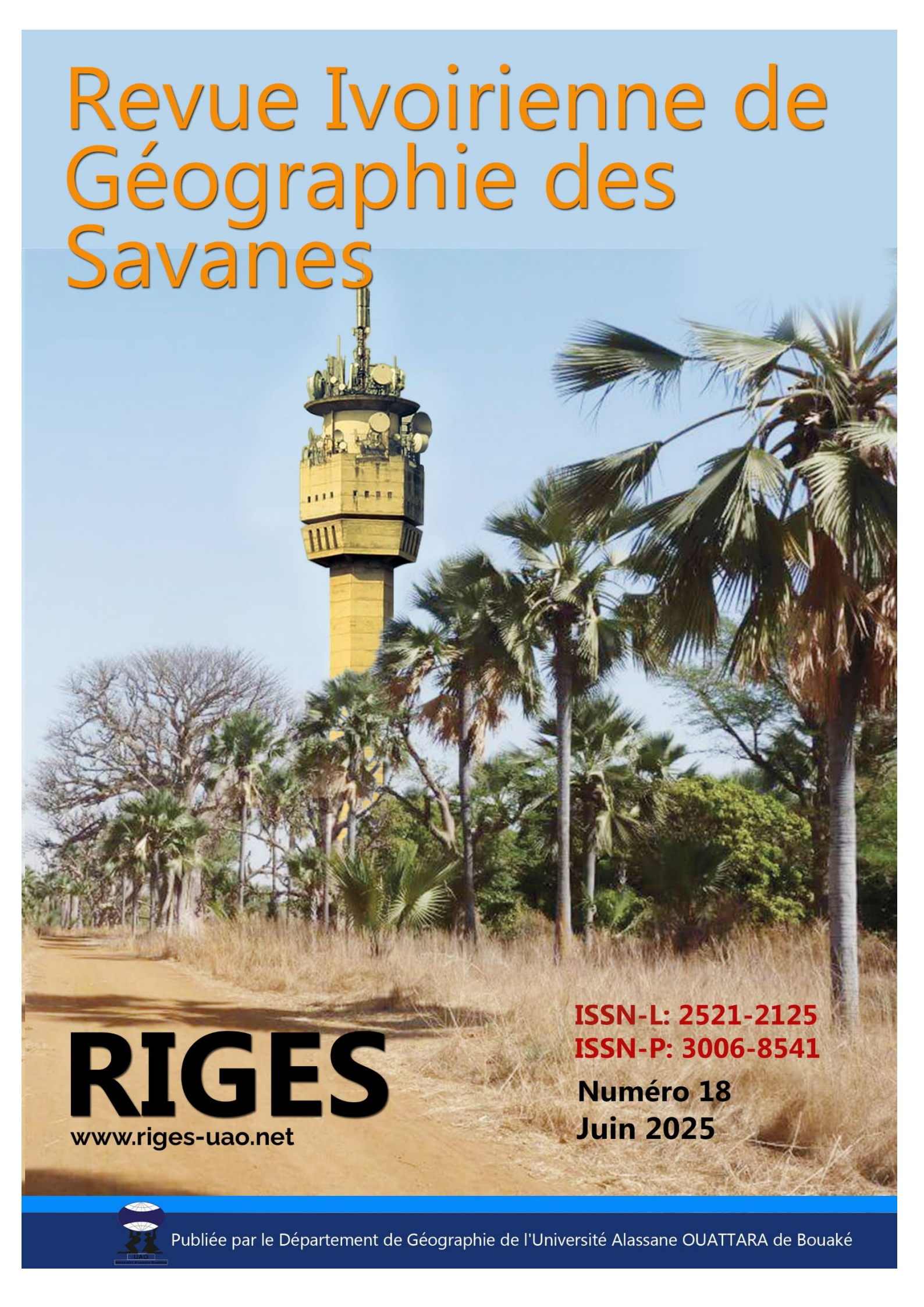


Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125

ISSN-P: 3006-8541

Numéro 18

Juin 2025



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATIONS INTERNATIONALES



ADVANCED SCIENCE INDEX

<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12202>

Impact Factor: 1,3

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 8,333 (2025)

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (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**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences 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)
- **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)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan

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, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, 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)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO

Sommaire

Kouamé Firmin KOSSONOU, Akoua Assunta ADAYÉ, Kiyofolo Hyacinthe KONÉ <i>Adaptations des riziculteurs face aux contraintes agricoles dans la région de l'Agnéby-Tiassa (sud de la Côte d'Ivoire)</i>	9
HASSANE KAKA Ibrahim <i>Contribution de la géomatique dans la résolution des problèmes d'inondation dans la ville de Tahoua, Niger</i>	32
Cheldon-Rech NKALA-KOUTIA, Guerchinie Vardhelle E. NKOUNKOU, Christ Charel NZIHOU-TSIMBA <i>Technologies de l'environnement : cartographie des têtes d'érosion et analyse de l'efficacité des méthodes antiérosives face aux risques environnementaux dans le quartier Nkombo à Brazzaville (R. Congo)</i>	53
Thomas Mathieu DIABIA <i>Disponibilité en eau potable et observation de l'hygiène des mains dans la ville de Bouaflé (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	77
Abdoul Aziz DOUBLA 1 <i>Migrations hydriques et gestion collective des eaux souterraines, une crise cachée dans le bassin versant du Mayo-Tsanaga (Extrême-Nord Cameroun)</i>	93
BALOUBI Makodjami David <i>Gouvernance du foncier urbain à Akpro-Misséré (Sud-Est du Bénin) : enjeux et perspectives</i>	118
KOUA-OBA Jovial <i>Condition de vie et résilience des étudiants migrants à Brazzaville</i>	136
Labaly TOURE, Moussa SOW, KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, Mouhamadou Lamine Diallo <i>Analyse spatiale de la typologie et des modes de résolution des conflits fonciers dans les régions de Kaolack et Kaffrine (Centre du Sénégal)</i>	153
KONÉ Diaba, ZUO Estelle épouse DIATE, KOFFI Brou Émile <i>Problématique d'accès aux structures sanitaires publiques dans l'espace rural et urbain de la sous-préfecture de Bouaké (Centre, Côte d'Ivoire)</i>	172

Assane DEME, Frédéric BATIONO, <i>L'exploitation des périmètres maraîchers dans la commune de Tenado au Burkina Faso : entre contraintes de gestion de l'eau et stratégies d'adaptations des usagers</i>	189
Konan Norbert KOFFI, Affoué Sonya ALLA, Tchan André DOHO BI <i>Aménagement des périphéries urbaines et déterminants de l'insuffisance des infrastructures et équipements de base à Katiola (Centre-Nord Côte d'Ivoire)</i>	210
SIP Sié Jean Pierre <i>Les enjeux de la décentralisation en Côte d'Ivoire : Quelle stratégie de gestion des problèmes environnementaux par les autorités municipales de la ville de Bouna ?</i>	228
DONFACK Olivier <i>Résilience énergétique et autonomie locale : le recours au solaire comme stratégie d'adaptation dans la ville de Bafoussam (Ouest-Cameroun)</i>	243
BAKANA Adachi Larissa <i>Mode de vie et santé des enfants en milieu défavorisé : cas des quartiers Case- Barnier, Itsali, Massina et Moutabala de l'arrondissement 7 Mfilou en république du Congo</i>	263
BROU Hokouassi Kouassi Juste <i>Les bâtiments logistiques dans la structuration spatiale en zone portuaire à Abidjan</i>	277
AUBIN BEFRUDE SESSOMISSOU ADJAKIDJE, GBODJA HOUEHANOU FRANÇOIS GBESSO, SEDAMI IGOR ARMAND YEVIDE, GILDAS N'DIKOU IDAKOU, CAROLLE AVOCEVOU-AYISSO, ADANDE BELARMAIN FANDOHAN <i>Connaissances et perceptions des populations locales sur les usages, la valorisation et l'introduction de <i>Ritchiea capparoides</i> (andrews) britten dans les espaces verts urbains au Bénin</i>	301
DJENAISSSEM NAMARDE Thierry, AHOLOU Coffi Cyprien, NYONKWE NGO NDJEM Marie Louise Simone, ALLARANE Ndonaye <i>Analyse de l'habitat dégradé dans les quartiers anciens d'Aného au Togo</i>	320
BOKO Nouvêwa Patrice Maximilien, GOLO BANDZOUZI Alphonse Cédrique Bienvenu, DARE Gamba Nana, VISSIN Expédit W., HOUSSOU Christophe Sègbè, BŁAŚEJCZYK Krzysztof <i>Evaluation de l'impact du bioclimat humain sur la prévalence des maladies diarrhéiques chez les enfants de 0 à 5 ans à Godomey (Abomey-Calavi, Bénin)</i>	341
BOULY SANE, Tidiane SANE, Cheikh FAYE <i>Potentiel hydrique et usages de la ressource en eau dans le bassin-versant d'Agnak (Basse Casamance méridionale, Sénégal)</i>	359

ATOUNGA Macy Rick, PAKA Etienne, BERTON-OFOUEME Yolande <i>Vendeurs et consommateurs des médicaments de la rue dans l'arrondissement 9 Djiri (Brazzaville, République du Congo)</i>	375
SANGARÉ Nouhoun, GBOCHO Yapo Antoine, AFFORO Guy Matthieu Ettien <i>Implications socio-économiques et spatiales du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	396
Robert NGOMEKA, Clémence DITENGO, Dyvin Gloire Horis NKODIA <i>Les déterminants d'occupation des zones à risques dans l'Arrondissement 7 Mfilou-ngamaba à Brazzaville (République du Congo)</i>	416
KRAMO Yao Valère <i>Analyse des facteurs incitatifs et répulsifs de recours aux centres de sante conventionnels dans la ville de Katiola (Centre Nord de la Côte d'Ivoire)</i>	430
KOUTCHICO Patrice, GBENOU Pascal <i>Les systèmes alimentaires territorialisés : une alternative durable aux systèmes agroindustriels ?</i>	452
KOUASSI Charles Aimé, KOUAKOU Kouakou Philipps, KAMBIRE Bèbè <i>Impacts environnementaux du fumage de poissons sur le front lagunaire Ebrié d'Abobo-Doumé (Abidjan, Côte d'Ivoire)</i>	468
Florence BEIBRO AKA, SILUÉ Tangologo, YAPO Florence <i>Le commerce des vivriers dans les petits marchés et l'autonomisation des femmes dans la ville de Korhogo</i>	491
MIFOUNDU Jean Bruno, OKOUYA Claver Clotaire <i>La précarité dans le quartier périphérique de Simba-pelle à Talangai-Brazzaville (République du Congo)</i>	506
LINGUIONO Chelmyh Duplosin <i>Commercialisation des poissons d'eau-douce frais par les commerçants détaillants sur le marché dédragage à Brazzaville (République du Congo)</i>	520
Salé ABOU, Yakouba OUMAROU <i>Déterminants de l'adoption des variétés de cultures résistantes à la sécheresse dans la région semi-aride de Kibwezi au Kenya</i>	538
KOUAKOU Kan Rodrigue, TRA Bi Zamble Armand, DEMBELE Malimata <i>Systèmes de culture du palmier à huile et de l'hévéa et transformation du paysage dans les départements de Bongouanou et d'Arrah (Centre-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	555

Tcheutchoua Tchendji Céline, Mediebou Chindji <i>Dynamiques urbaines et mutations socio-spatiales dans la ville de Bafoussam-Cameroun</i>	568
KOFFI Guy Roger Yoboué <i>Femme et vivrier dans un contexte de redynamisation de l'économie des ménages ruraux dans la sous-préfecture de Katiola</i>	583
Kanga Konan Victorien <i>Le port d'Abidjan, un Hub port sur le Côte Ouest Africaine ?</i>	597
KONE Tanyo Boniface, AYEMOU Anvo Pierre, APPIA Épse Niangoran Edith Adjo, KOUASSI Kouamé Sylvestre <i>Quartiers périphériques à Bouaké (Côte d'Ivoire) : entre difficultés d'assainissement et risques environnementaux et sanitaires, cas du quartier Maroc</i>	615
DOLLOU Andréa Cyrielle Blailatien, DIARRASSOUBA Bazoumana <i>Les centres de santé de la ville de Yamoussoukro sous l'emprise d'une gestion mitigée des déchets biomédicaux</i>	628
BRISSY Olga Adeline, KOUASSI Yao Privat, OURA Ahou Tatiana, KOUASSI Konan <i>Malnutrition chez les enfants de moins de 5 ans et résilience des mères dans le District Sanitaire de Bouaké Nord-Est (Centre, Côte d'Ivoire) dans un contexte de reconstruction post-crise</i>	644
Banto Fernand PEYENA, Yéboué Koissy Stéphane KOFFI, Joseph P. ASSI-KAUDJHIS <i>Filière manioc et autonomisation économique des femmes dans les villages de la sous-préfecture d'Adiaké</i>	658
Djiby SOW, Dimitri Samuel ADJONOHON, Tatiana MBENGUE, Cheikh Samba WADE, Madoune Robert SEYE, Derguène MBAYE, Moussa DIALLO, Lamine NDIAYE Pablo De ROULET, Jean Claude MUNYAGUA, Jérôme CHENAL <i>Jeunes et fractures numériques à Saint-Louis (Sénégal) : entre inégalités territoriales, vulnérabilités sociales et dynamiques d'adaptation</i>	677
Jean SODJI, Pierre OUASSA, Renaud Jean-Eudes Tundé MITCHOZOUNOU, Euloge OGOUWALE <i>Vulnérabilité de l'agriculture paysanne face aux événements hydro-climatiques dans la commune de Bonou au sud du Bénin (Afrique de l'Ouest)</i>	691
Louis G. SOHE, Euloge OGOUWALE, Placide CLEDJO <i>Régime hydrologique et processus d'eutrophisation de l'écosystème aquatique du lac Nokoué au sud du Bénin</i>	715
OKA Koffi Blaise <i>Prévalence du paludisme chez les exploitants de bas-fonds à Tiémékro (Centre-Est, Côte d'Ivoire)</i>	732

IMPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET SPATIALES DU DEPLOIEMENT DE LA SOTRA DANS LA VILLE DE BOUAKE (COTE D'IVOIRE)

SANGARÉ Nouhoun, Assistant

LaboVST, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)

Email : *sangarenouhoun3@gmail.com*

GBOCHO Yapo Antoine, Maître-Assistant

LaboVST, Université Alassane OUATTARA (Bouaké, Côte d'Ivoire)

Email : *agbocho@hotmail.com*

AFFORO Guy Matthieu Ettien, Assistant

LaboVST, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)

Email : *afforoguy@gmail.com*

(Reçu le 15 mars 2025 ; Révisé le 16 Avril 2025 ; Accepté le 31 Mai 2025)

Résumé

Face à la dynamique démographique et spatiale que connaît la ville de Bouaké au lendemain de la crise militaro-politique de 2002, l'État ivoirien a procédé, le 24 décembre 2021, à la mise en circulation des autobus de la SOTRA. Cet article vise à analyser les implications socio-économiques et spatiales du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké. À cet effet, la méthodologie adoptée est basée sur des données qualitatives issues de la fouille documentaire et d'enquête de terrain (entretiens semi-directifs et focus groups). Les résultats obtenus indiquent d'abord que le déploiement des autobus a offert des opportunités d'emplois directs et indirects aux jeunes, ensuite a favorisé un étalement urbain à travers la mise en valeur des espaces périurbains et enfin a engendré une augmentation des coûts des lots constructibles à plus de 50% dans les quartiers périphériques voire les villages rattachés à la ville par les bus de la SOTRA.

Mots clés : Déploiement, SOTRA, implications socio-économiques et spatiales, pauvreté, mutations urbaines, ville de Bouaké

SOCIO-ECONOMIC AND SPATIAL IMPLICATIONS OF SOTRA'S DOPLOYMENT IN THE CITY OF BOUAKE (COTE D'IVOIRE)

Abstract

Faced with the demographic and spatial dynamics experienced by the city of Bouaké in the aftermath of the 2002 military-political crisis, the Ivorian government introduced SOTRA buses on December 24, 2021. This article aims to analyze the socioeconomic and spatial implications of SOTRA's deployment in the city of Bouaké. To this end, the methodology adopted is based on qualitative data from documentary research and fieldwork (semi-structured interviews and focus groups). The results obtained indicate, first, that the deployment of buses provided direct and indirect employment opportunities for young people, second, that it promoted urban sprawl through the

development of peri-urban areas, and third, that it increased the cost of building lots by more than 50% in outlying neighborhoods and even villages connected to the city by SOTRA buses.

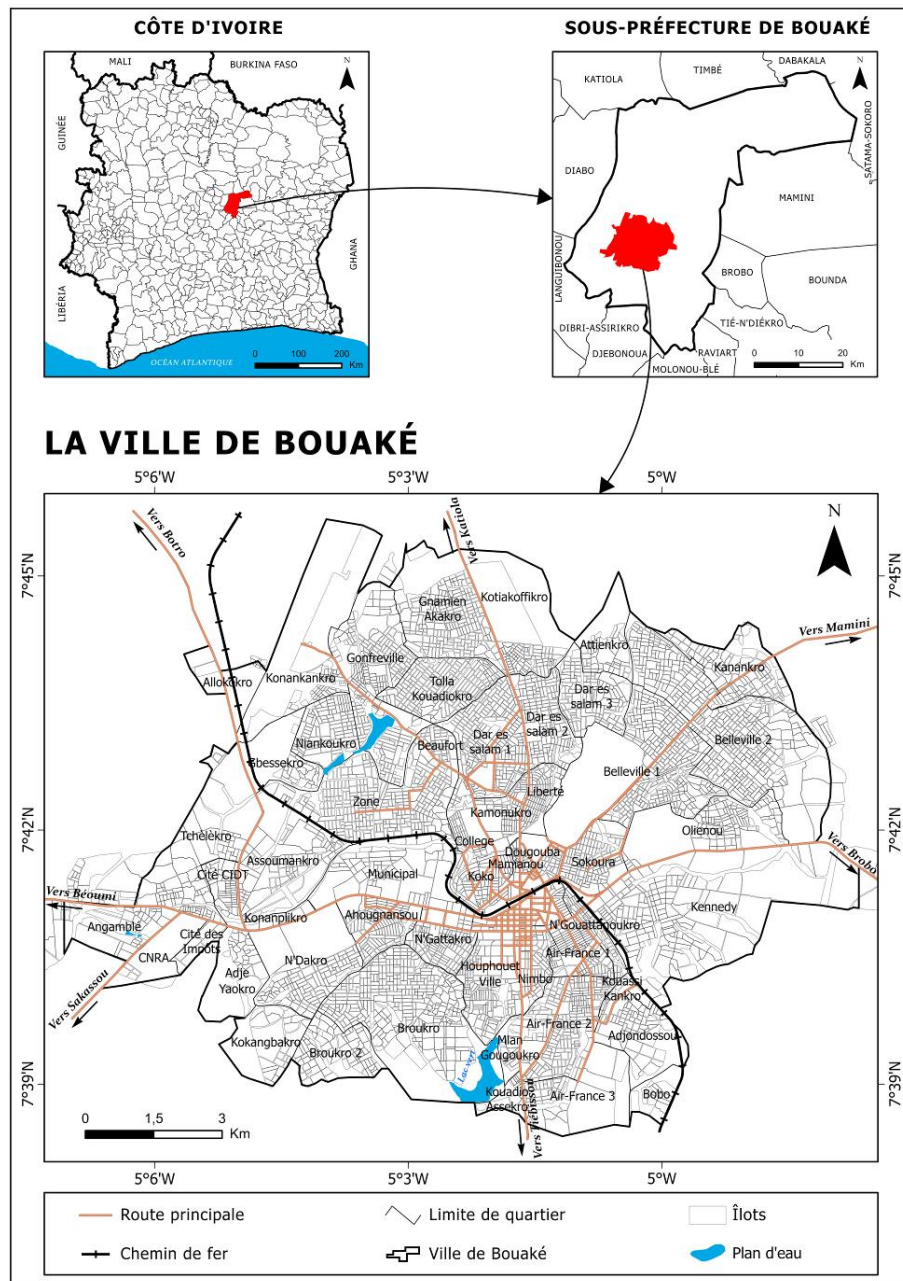
Keywords: Deployment, SOTRA, socio-economic and spatial implications, poverty, urban changes, city of Bouake

Introduction

L'urbanisation est l'une des transformations les plus profondes que connaîtra le continent africain au XXI^e siècle. Ces 30 prochaines années, la population urbaine connaîtra une croissance rapide en Afrique où, selon les données d'Africapolis, le nombre de citadins devrait presque doubler d'ici 2050, bondissant de 704 millions à 1,4 milliards, soit deux africains sur trois (OCDE et *al*, 2025, p.5). Elle est l'une des caractéristiques des pays d'Afrique subsaharienne et se manifeste par une accélération démographique et spatiale (K. D. YEBOUA et I. KASSI-DJODJO, 2023, p.71). Ce phénomène urbain induit une concentration d'hommes et d'activités sur des espaces plus ou moins étendus qui nécessitent d'importants aménagements (K. F. N'ZI et *al*, 2019, p.276). L'expansion des agglomérations urbaines s'accompagne alors d'une forte hausse de la demande de foncier, de logements, d'infrastructures et de services (OCDE et *al*, 2025, p.5). La Côte d'Ivoire n'est pas en marge de ce phénomène d'urbanisation. Le taux d'urbanisation est passé de 32% en 1975 à 42,5% en 1998 puis à 52,5% en 2021 (INS 1975 et 2021). Bouaké, deuxième plus grande ville du pays, est le reflet de cette urbanisation rapide. Sa population estimée à 173 246 habitants en 1975 est passée à 728 733 habitants en 2021 (INS 1975 et 2021). La capitale du Gbêkê connaît également une dynamique spatiale car sa superficie est passée de 5 000 ha à 8 000 ha entre 1975 et 1998. En 2021, la ville de Bouaké couvrait 29 000 ha (K. ATTA, 1978, p.78 ; INS 1998 et 2021). Dans ce contexte de dynamique spatio-démographique, la mobilité intra-urbaine est un enjeu majeur pour les autorités étatiques et municipales. Face à l'allongement des distances de déplacement dû à l'extension spatiale, au besoin croissant de moyen de transport lié à la croissance démographique et à la récurrence des accidents de circulation impliquant les motos à deux roues, l'État à travers le ministère du Transport a déployé, le 24 septembre 2021, les autobus de la SOTRA. Dès lors, quelles sont les implications socio-économiques et spatiales liées au déploiement de la SOTRA ? Quels en sont les motifs de ce déploiement d'une structure jusque-là confinée à Abidjan ? Ainsi, cet article analyse les implications socio-économiques et spatiales du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké. L'hypothèse de recherche stipule que le déploiement de la SOTRA a entraîné une profonde transformation de la ville de Bouaké à cause de ses implications sociales, économiques et spatiales. Bouaké est une ville située au centre de la Côte d'Ivoire. Elle est la deuxième grande ville du pays après Abidjan comptant 45 quartiers. Elle est le chef-lieu de la région du Gbêkê. Au vu de la dynamique de la ville, elle assure un rayonnement au-delà de sa propre région. Elle s'urbanise de plus en plus et intègre

dans son tissu urbain des villages environnants. La carte 1 indique la localisation de la ville de Bouaké en Côte d'Ivoire.

Carte 1 : Localisation de la ville de Bouaké en Côte d'Ivoire



Réalisateur : Auteurs, 2025

1. Matériels et méthode

1.1. Matériels

Pour la réalisation de cet article, les données sont issues des documents d'archives, des données cartographiques, des données de géo-positionnement, des entretiens semi-directifs, des focus groups et de l'observation du terrain. D'abord, les documents d'archives consultés ont concerné des thèses, des articles scientifiques et des rapports. Ils proviennent essentiellement de la fouille sur internet et des rapports de l'Agence

Nationale de la Statistique (AnSat) et du service technique de la mairie de Bouaké. Ces documents ont permis d'avoir une idée sur les étapes de la dynamique spatio-démographique de la ville et sur l'évolution du coût du foncier et du loyer.

S'agissant des données cartographiques, elles ont été réalisées grâce à un fond de carte provenant du Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU 2014) de Bouaké. Les logiciels Qgis 2.18 et ENVI 5.0 ont permis respectivement la réalisation de carte de localisation et de cartes d'occupation du sol et de dynamique spatiale sur différentes années. En ce qui concerne les données géo-positionnements, un récepteur GPS Garmin etrex 30 a servi à la levée des coordonnées géographiques de certains terminus et arrêts de bus. De plus, un guide d'entretien a été utilisé lors des échanges avec les responsables locaux de la SOTRA et du service technique de la mairie de Bouaké ainsi que lors des focus groups. Ces échanges ont permis d'avoir des informations sur l'impact du déploiement de la SOTRA à Bouaké. Enfin, l'observation du terrain s'est faite au moyen des logiciels Google Earth et GPS Map Camera. Le premier a permis d'observer la densification du bâti au niveau de certains fronts d'urbanisation et le second a servi pour les prises de vues au niveau des arrêts de bus afin de capter les affluences des usagers de bus.

1.2. Méthode

Pour aboutir aux résultats de l'étude et atteindre les objectifs fixés, deux (02) techniques ont été utilisées : la recherche documentaire et l'enquête de terrain. La première a permis l'acquisition de données secondaires au travers de l'atlas de la ville, des rapports, des thèses de doctorat et des articles scientifiques abordant la question et sur la zone d'étude. Ces documents ont permis de disposer de données sur l'évolution démographique, l'évolution de la tâche urbaine, sur le foncier et l'immobilier à Bouaké. Quant à la seconde technique, elle s'est déroulée en trois (03) étapes. D'abord, afin d'appréhender les effets induits de la mise en circulation des autobus de la SOTRA sur la dynamique spatiale, une observation directe sur le terrain fut réalisée. Elle a permis de concilier écrits antérieurs et réalités du terrain. Ensuite, la collecte des données secondaires s'est poursuivie dans les services grâce aux entretiens auprès des responsables de structures. À l'INS, les échanges ont permis la collecte d'informations sur l'évolution de la population urbaine, du nombre de quartiers et d'une carte de base de la ville. Aussi, les entretiens ont lieu à la Direction de SOTRA-Bouaké et au service technique de la mairie. À la SOTRA, les informations sur les différentes lignes, les dessertes, les kilométrages et le nombre d'employés ont également été recueillies. Elles ont permis de faire de comprendre les différentes mutations observées dans les périphéries urbaines. Dans les locaux de la mairie de Bouaké, notamment au service technique, les données sur les lotissements, les effets structurant de la mise en circulation des autobus de la SOTRA ont été collectées. Enfin, l'enquête de terrain, en plus des entretiens, a consisté à organiser des focus groups.

Ces focus groups ont été menés avec des usagers réguliers des bus SOTRA. Ils ont lieu au niveau des terminus mais également au niveau de certains arrêts au quartier commerce. Le choix de ces points d'échanges se justifie par l'affluence observée des usagers. Par ailleurs, la sélection des enquêtés a visé une diversité de profils notamment des étudiants, des travailleurs et des commerçants. La discussion a été conduite par un guide thématique couvrant l'usage, les coûts, le confort et les impacts quotidiens. Selon une logique thématique, les échanges ont été enregistrés, transcrits et analysés. L'objectif de ces focus groups était de mieux cerner les transformations socioéconomiques et spatiales du déploiement de la SOTRA. Au total, treize (13) focus groups ont été réalisés à travers la ville (tableau 1).

Tableau 1 : Liste des points de réalisation des focus groups à Bouaké

N°	Arrêts et terminus de bus
01	Kahankro
02	Kouassiblekro
03	Pitiessi
04	Tollakouadiokro
05	Kongodekro
06	Minankro
07	Air-France base CIE
08	Préfecture de police (face à la cathédrale)
09	Commerce face à la poste
10	Campus 1
11	Campus 2
12	Belle-ville
13	Broukro

Source : Enquêtes de terrain, 2025

2. Résultats

Le déploiement des autobus de la SOTRA à Bouaké découle de plusieurs raisons. D'une part, répondre aux besoins pressant de la mobilité urbaine face à la dynamique démographique et spatiale observée au lendemain de la crise et, d'autre part répondre à la question de crise d'emploi et assurer une mobilité urbaine plus durable. Toutefois, ce déploiement a entraîné une densification du bâti, un étalement spatial et une inflation du coût des terrains à la périphérie.

2.1. Les déterminants du déploiement de la SOTRA à Bouaké

Les logiques du déploiement de la SOTRA sont liées à la croissance démographique et spatiale rapide et à la récurrence des accidents de circulation urbaine.

2.1.1. Les autobus de la SOTRA : une réponse à la dynamique démographique post-crise

Après les crises militaro-politique de 2002 et post-électorale et la mutinerie de 2017, la ville de Bouaké connaît un changement significatif en termes de démographie. En clair, sa population connaît une augmentation de son effectif (Tableau 2).

Tableau 2 : Évolution de la population et du TAMA de 1975 à 2021

Années	1975	1988	1998	2014	2021
Populations	173 246	322 999	416 618	536 189	728 733
TAMA (%)	1975-1988	1988-1998	1998-2014		2014-2021
	5	3,2	1,6		4,5

Sources : INS 1975, 1988, 1998, 2014 et 2021 et calculs personnels, 2025

À la lecture du tableau 2, il ressort que la population urbaine de Bouaké connaît une augmentation au fil des années mais à un rythme différent. À cet effet, il convient de noter un ralentissement du rythme d'accroissement de la population pendant la décennie de crise militaro-politique de 2002. Toutefois, avec le retour à la normalité en 2012 et la redynamisation des activités administratives et économiques, l'effectif de la population urbaine à Bouaké a augmenté de façon très significative. Ainsi, le TAMA est passé de 1,6% entre 1998 et 2014 à 4,5% entre 2014 et 2021. Dans la même période, sa population estimée à 416 618 habitants en 1998 passe à 536 189 habitants en 2014 (soit une augmentation de 119 571 habitants en 16 ans) puis à 728 733 habitants en 2021 (soit une augmentation de 192 544 habitants en 7 ans) (INS, 1998 et 2021). Par ailleurs, la croissance démographique constatée à Bouaké est accompagnée par une dynamique spatiale nécessitant des moyens de transport collectif et de masse.

2.1.2. Une croissance spatiale nécessitant un déploiement des bus de la SOTRA

La ville de Bouaké se compose de quarante et cinq (45) quartiers ainsi que des villages phagocytés par l'urbanisation. Depuis la fin de la militaro-politique de 2002 en 2011, la capitale du Gbêkê se démarque par un accroissement de sa superficie urbanisée (tableau 3).

Tableau 3 : Superficie urbanisée de Bouaké entre 2002 et 2024

Années	2002	2016	2020	2024
Superficie urbanisée (en ha)	7 350	31 850	37 070	42 300

Sources : Images Landsat 7, 8 et 9, 2012, 2016 et sentinel 2A, 2020 et 2024

Ces chiffres témoignent d'une véritable dynamique spatiale de la ville de Bouaké. Au lendemain des crises militaro-politique de 2002 et post-électorale de 2011, le rythme d'accroissement de la superficie urbanisée est accéléré. En effet, d'une augmentation annuelle de 1 750 ha entre 2002 et 2016, la ville de Bouaké gagne 2 613 ha par an entre 2016 et 2024. Par conséquent, les populations parcourent de longues distances, parfois dans des conditions d'insécurité. Ainsi, dans ce contexte de forte dynamique urbaine (démographique, spatiale et économique), des problématiques urgentes se posent parmi lesquelles figure la question de mobilité et de transport sécurisé. Dès lors, le déploiement des autobus de la SOTRA, selon les autorités locales, est une réponse aux multiples problèmes induits par l'accroissement rapide de la population urbaine après la crise militaro-politique de 2002.

2.1.3. Le déploiement de la SOTRA : une solution pour freiner les motos à deux roues répandues mais à haut risque d'accident

Bouaké, à l'instar de nombreuses villes africaines, les transports informels tels que les moto-taxis dominant. Dans la capitale du Gbêkê, ce mode de transport a connu un essor à la suite de la crise militaro-politique de 2002. Il apparait comme une réponse au chômage dans les zones assiégées par ladite crise. Cependant, des problèmes émaillent ce secteur d'activité notamment les agressions des usagers par certains conducteurs, les accidents de circulation fréquents et les tarifs instables. À noter donc l'incivisme des chauffeurs de moto-taxi de plus en plus décriée et déplorée par les usagers. La planche photographique 1 montre des scènes d'accident de circulation impliquant des engins à deux-roues, parfois des moto-taxis.

Planche photographique 1 : Des cas de décès et de blessés liés aux accidents de circulation à Bouaké

Photo 1 : Une scène d'accident de circulation d'un moto-taxi en face du CHU de Bouaké



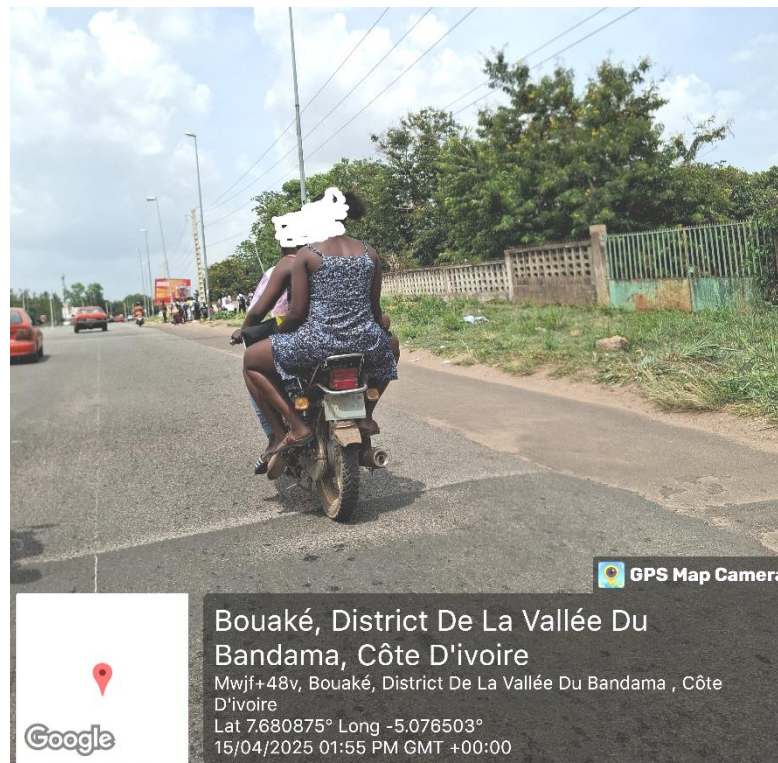
Photo 2 : Un décès lors d'un accident de circulation entre deux motos au quartier Koko



Prises de vue : Auteurs, 2024 et 2025

À travers ces photos, il ressort que les engins à deux roues constituent un mode de transport à haut risque. Il transparait des investigations au GSPM de Bouaké et au service des constats de la Préfecture de Police de Bouaké que ces accidents à répétition des engins à deux roues sont liés à l'incivisme et au non-respect du code de la route (Photo 1). En effet, les conducteurs surtout ceux des moto-taxis ne portent pas de casque, n'ont pas de rétroviseurs et procèdent à des surcharges. Ainsi, soucieux de la sécurité de ses populations, les autorités locales, à travers le déploiement de la SOTRA, proposent une alternative plus sécurisée, plus régulée et plus abordable. De ce fait, le déploiement de la SOTRA semble présenter des effets socio-économiques importants.

Photo 1 : Un conducteur de moto-taxi avec deux passagers sans casques et sans rétroviseurs



Prise de vue : Auteurs, 2025

2.2. La SOTRA à Bouaké : une offre de transport public aux multiples et diverses implications socio-économiques

Le déploiement de la SOTRA favorise une mobilité de masse et sécurisée. Il présente également une nouvelle source d'emploi à Bouaké. De plus, grâce à la desserte des quartiers, une densification du bâti suivie d'une expansion spatiale est observée dans la capitale de Gbêkê. Cependant, l'accessibilité géographique induite par la mise en circulation des bus de la SOTRA engendre une flambée et une spéculation foncière dans les quartiers périurbains et même dans les villages communaux desservis par la SOTRA.

2.2.1. Une mobilité intra-urbaine de grande envergure grâce aux autobus

La mise en circulation des bus de la SOTRA améliore la fluidité des déplacements dans une ville où les infrastructures routières sont limitées et le transport informel prédomine. De plus, elle permet une meilleure accessibilité aux services de base surtout les équipements éducatifs. À cet effet, les bus de la SOTRA permettent aux élèves et étudiants de se rendre à leur lieu d'étude dans des conditions plus garanties (planche photographique 2).

Avec un système de transport public, les trajets quotidiens deviennent plus rapides et plus fiables, réduisant le temps passé dans les déplacements pour les habitants.

Planche photographique 2 : Des usagers aux arrêts de bus à Bouaké

Photo 1 : Des élèves montant dans le bus 308



Photo 2 : Usagers en attente de bus devant le campus 2



Prises de vue : Auteurs, 2024 et 2025

À l'analyse de la planche photographique 2, il ressort que les autobus constituent un moyen de transport collectif mais de masse. Par ailleurs, des investigations à cet arrêt de bus situé au commerce non loin de la pharmacie Kodjo, les élèves affirment privilégier de plus en plus les autobus de la SOTRA au détriment des moto-taxi. Interrogé, une élève de collège Jean Nivet résidant à Tollakouadiokro répond en ces termes : « *je prends désormais le bus pour me rendre à l'école ; il est plus sécurisé surtout pour une fille comme moi car nous sommes souvent menacées par nos conducteurs de moto. De plus, le bus est plus économique dans la mesure où je ne paie que 3 000 frs CFA/mois au lieu de 12 000 frs CFA auparavant* ». Dans cette même veine, lors des échanges avec un groupe d'étudiants à l'arrêt de bus devant le campus 2, l'étudiante de 5^e année K. M. dit ceci : « *Je suis à Bouaké depuis 2020 et je vis à Belle-Ville 2 derrière fin goudron. Pendant ma première année, j'éprouvais assez de difficultés pour me rendre sur le campus. Il m'était impossible d'avoir un taxi direct, et à chaque fois, j'étais obligée d'emprunter 2 à 3 fois avant d'arriver au campus. Mais, cela reste un vieux souvenir car depuis l'arrivée des bus et de l'ouverture de la ligne Cité CIDT – Kahankro, grâce à ma carte de bus, je m'y rends plus facilement et souvent confortablement* ». Aussi, Monsieur S. A. enseignant résidant à Gnankoukro et Dame F. N., commerçante à Kongodekro ont tenu à souligner les divers avantages du déploiement des bus et de l'ouverture de plusieurs lignes reliant les différents quartiers de la ville mais également la ville à certains villages environnants. Ces propos témoignent des bénéfices socio-économiques du déploiement des autobus à Bouaké. Toutefois, ils ont été nombreux ces usagers qui souhaitent une plus grande ponctualité des bus et l'aménagement de certaines voiries notamment celle menant au quartier Zone industrielle.

2.2.2. La SOTRA : une structure pourvoyeuse d'emplois salariés dans une « ville martyre »

La SOTRA, depuis son déploiement à Bouaké le 24 septembre 2021, présente des implications d'ordre social mais aussi économique. Au plan social, le déploiement de la SOTRA à Bouaké a créé de nouvelles opportunités d'emplois directs (conducteurs, agents de maintenance, etc.) et indirects (soutien logistique, entretien des infrastructures, etc.). Le tableau 2 fait un état des lieux des emplois créés à la suite du déploiement de la SOTRA à Bouaké. À l'analyse du tableau 4, il faut noter que l'arrivée de la SOTRA a permis la création de plusieurs emplois directs et indirects. Ces emplois générés permettent de répondre aux problématiques de chômage et d'employabilité dans la ville de Bouaké. Au total, 372 emplois (directs et indirects) ont été créés dès l'annonce de l'arrivée de la SOTRA.

Tableau 4 : Récapitulatif des emplois créés par la SOTRA à Bouaké

Type d'emploi	Emploi	Nombre
Direct	Machiniste	275
	Agents de maintenance	37
	Secrétaire de direction	1
	Chargé de la gestion du personnel	1
	Caissier d'exploitation	6
	Agents commerciaux	24
	Tôlier-soudeur	5
Indirect	Assistance sociale	1
	Coursier	1
	Chef de service hygiène et médecine de travail	1
	Aide-soignante	5
	Infirmier	6
	Infirmier major	1
	Ambulancier	2
	Archiviste	1
	Manceuvres	4
Ensemble		372

Source : communiqué officiel mairie de Bouaké, le 19 Octobre 2021

La SOTRA, dans sa dynamique de structuration du transport urbain et de répondre aux besoins de la population en termes de mobilité, favorise donc la création d'emploi formel avec des économies formelles dans la ville de Bouaké. Des employés du secteur informel (chauffeur taxi-moto, mécanicien traditionnel, chauffeurs de taxi brousse et urbain...) ont vu leur statut socioprofessionnel s'améliorer à l'issue de la réussite au test de recrutements du personnel de la SOTRA à Bouaké. Ces emplois leur procurent un important salaire mensuel. Ces gains vont de 75 000 FCFA à plus de 350 000 FCFA. Ils sont fonction du poste occupé. En effet, les responsables ou chefs de services ont des salaires supérieurs à 350 000 FCFA. Quant aux autres, ils touchent entre 75 000 et 350 000 FCFA. En conséquence, il faut noter qu'à la SOTRA, quel que soit le poste occupé, le salaire est supérieur ou égal au SMIG fixé à 75 000 FCFA / mois. Par ailleurs, sur le plan économique, le déploiement de la SOTRA permet, non seulement aux employés d'avoir des salaires fixes et fiables, mais aussi de booster l'économie locale à travers la circulation des biens et des services à moindre coût dans

une ville en constance évolution. Ainsi, le prix des tickets sont fixés à 200 FCFA par ligne desservie et de 3 000 FCFA/mois pour les détenteurs de la carte de bus SOTRA. Ces différents prix permettent à la population d'amortir le coût élevé du transport urbain à Bouaké. Cela est également profitable pour les parents d'élèves avec des possibilités des cartes rechargeables. Par exemple, pour un élève qui habite au quartier Belleville et qui fréquente au lycée Djibo Soukalo au quartier Municipal, il faudrait que les parents déboursent en moyenne 1000 à 1500 FCFA/jour, si cet enfant utilise un autre moyen de transport (taxi-ville ou moto-taxi) pour joindre les deux quartiers. L'arrivée de la SOTRA est un soulagement pour tous les acteurs qui animent la vie sociale, éducative, sanitaire, économique, militaire de la ville de Bouaké. Elle est donc de faire des économies. Par ailleurs, les effets économiques induits par le déploiement de la SOTRA se perçoivent également et surtout, à travers la stimulation des petites entreprises c'est-à-dire le développement des commerces et des services au niveau des quartiers périphériques. En effet, en améliorant les déplacements et en favorisant la densification des espaces (quartiers périphériques), le déploiement des bus de la SOTRA, au travers des différentes dessertes, booste le potentiel économique de ces quartiers. Ces gains leur permettent de faire face à leur dépense quotidienne et d'investir dans d'autres secteurs d'activité permettant d'accroître et diversifier leur revenu. Une telle situation participe également à la transformation du paysage urbain surtout au niveau des fronts d'urbanisation.

2.3. Des périphéries mises en valeur au lendemain du déploiement de la SOTRA

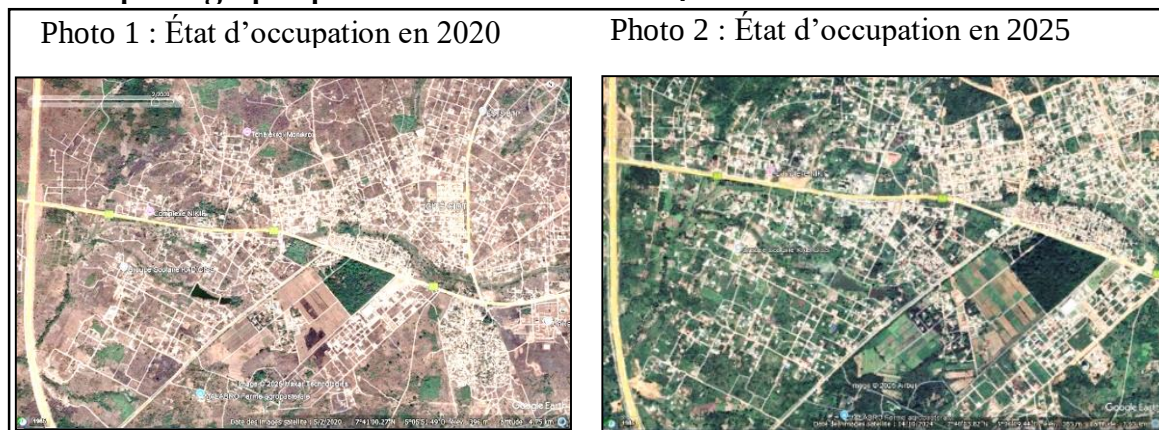
Le déploiement des bus de la SOTRA en 2021 a donné un coup d'accélérateur à la dynamique urbaine en cours à Bouaké. Cette dynamique est principalement marquée par un étalement urbain et une hausse des prix des terrains urbains dans les périphéries desservies par la SOTRA.

2.3.1. Une densification des espaces périphériques favorisée par les lignes de circulation

Dans les villes du Sud, l'une des principales difficultés des populations reste la mobilité intra-urbaine. En effet, la migration pendulaire (lieu de résidence-lieu de travail) constitue une grosse équation à résoudre au quotidien dans une ville où les moyens de transport collectif sont absents. Ainsi, le déploiement des bus de la SOTRA dans les villes de l'intérieur en général et à Bouaké en particulier permet de résoudre cette équation. Désormais, les populations acceptent de vivre à la périphérie et de travailler au centre-ville ou dans la couronne intermédiaire. Par conséquent, la construction de bâtis se multiplie dans les périphéries autrefois jugées inaccessibles ou trop éloignées des bassins d'emploi. Ce qui favorise une densification des quartiers périphériques. La planche photographique 3 fait ressortir cette densification à l'ouest de Bouaké. À ce propos, il faut signifier une transformation de l'espace entre 2020 et 2024. En effet, de 2020 à 2024, l'on note une densification de l'espace avec la construction de bâtis. Cette densification fait suite au déploiement de la SOTRA qui

favorise une accessibilité géographique des espaces périphériques ; laquelle accessibilité motive les personnes ayant acquis des terrains depuis fort longtemps de les mettre en valeur pour y habiter ou pour la location. Par exemple, Monsieur K. S., propriétaire d'un lot au quartier Tchèlèkro a affirmé ceci : « En 2013, j'ai acheté un terrain pour y construire ma maison car j'étais en location au quartier Zone industrielle. Mais, ce n'est à partir de 2018-2019 que j'ai commencé la mise en valeur à la suite de l'annonce du déploiement de la SOTRA. Les travaux d'identification des lignes, arrêts et terminus de bus ont donné un cours d'accélérateur à mon projet immobilier ».

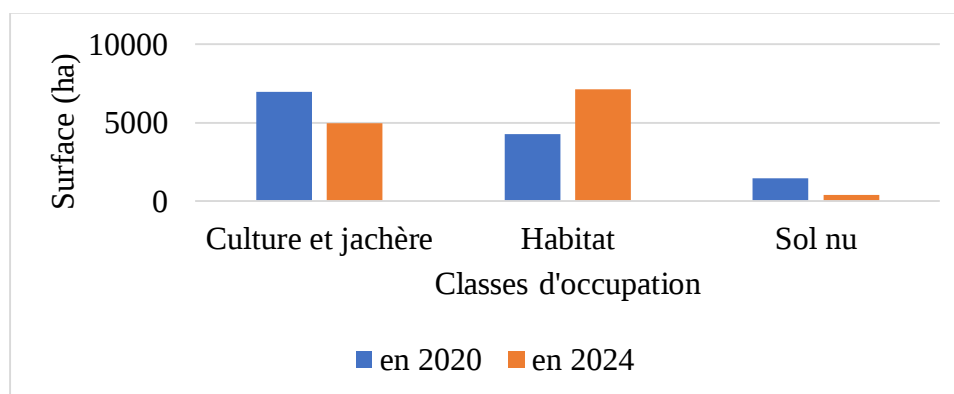
Planche photographique 3 : Densification des quartiers situés à l'Ouest de Bouaké



Source : Google Earth, 2025

Ainsi, l'arrivée de la SOTRA a suscité une dynamique immobilière dans les quartiers périphériques de Bouaké favorisant une densification de l'habitat. Aussi, la densification de l'habitat se perçoit à travers la réduction des superficies des sols nus à Bouaké entre 2020 et 2024. La figure 1 montre cette évolution des superficies d'habitat et de sols nus.

Figure 1 : Évolution des superficies d'habitat, des cultures ou jachères et de sols nus entre 2020 et 2024



Source : sentinel 2A, 2020 et 2024

À l'exception des superficies de l'habitat, celles des cultures et jachères et des sols nus enregistrent une baisse. En clair, ces baisses se font au profit de l'habitat qui se densifie davantage. Outre la transformation urbaine de l'espace, il faut noter un étalement urbain de Bouaké. De 2012 à 2016, la superficie de la ville de Bouaké est passée de 8 368

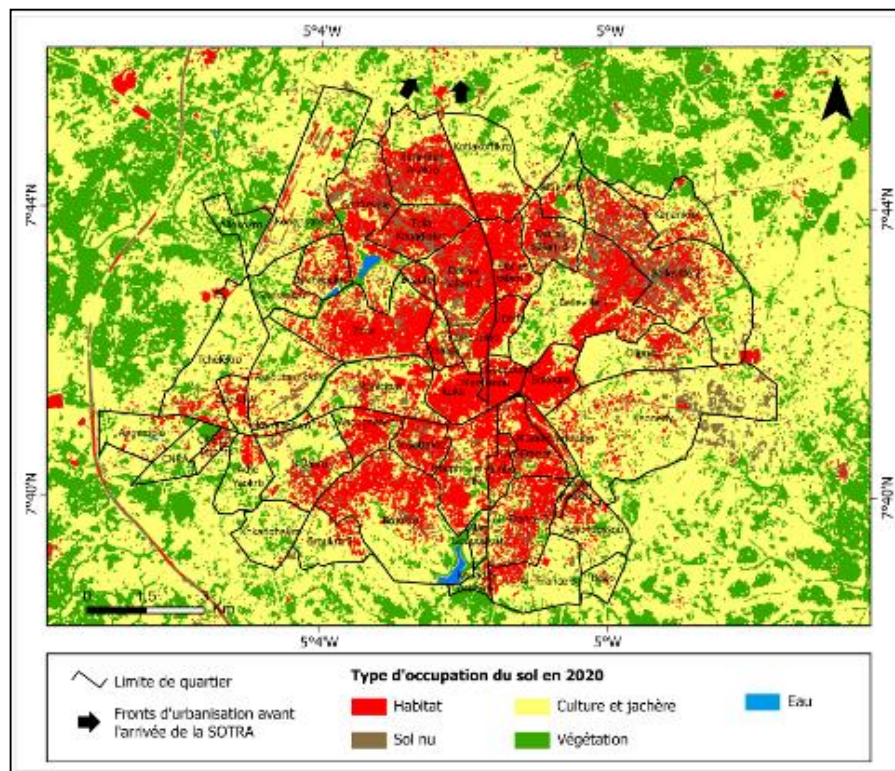
ha à 31 850 ha, soit une augmentation de 23 482 ha en 4 ans. Cette forte expansion résulte de la reprise de la dynamique urbaine au lendemain des crises militaro-politique de 2002 et post-électorale de 2011. Elle s'explique aussi par l'annonce de projets d'aménagement urbain notamment le déploiement de la SOTRA à Bouaké, qui malheureusement fut contrarié par les événements comme la marche contre la CIE et les différentes mutineries de 2017 et 2018. Par ailleurs, cet étalement urbain se traduit par une intégration de nouveaux quartiers et parfois de villages périphériques. De plus, de 2020 à 2024, bien que le rythme de croissance ait baissé, la superficie urbanisée a continué de croître. Cette croissance est liée à l'effectivité du déploiement la SOTRA. En effet, depuis le déploiement de la SOTRA en 2021, les espaces périphériques de la ville de Bouaké ont connu une dynamique en termes de mise en valeur. Désormais accessibles, les terrains acquis depuis longtemps mais non mis en valeur dans les quartiers périphériques comme Tchêlêkro ont été aménagés par leurs propriétaires avec la construction d'habitats. Ce qui marque l'ouverture de nouveaux fronts d'urbanisation.

2.3.2. De nouveaux fronts d'urbanisation activés

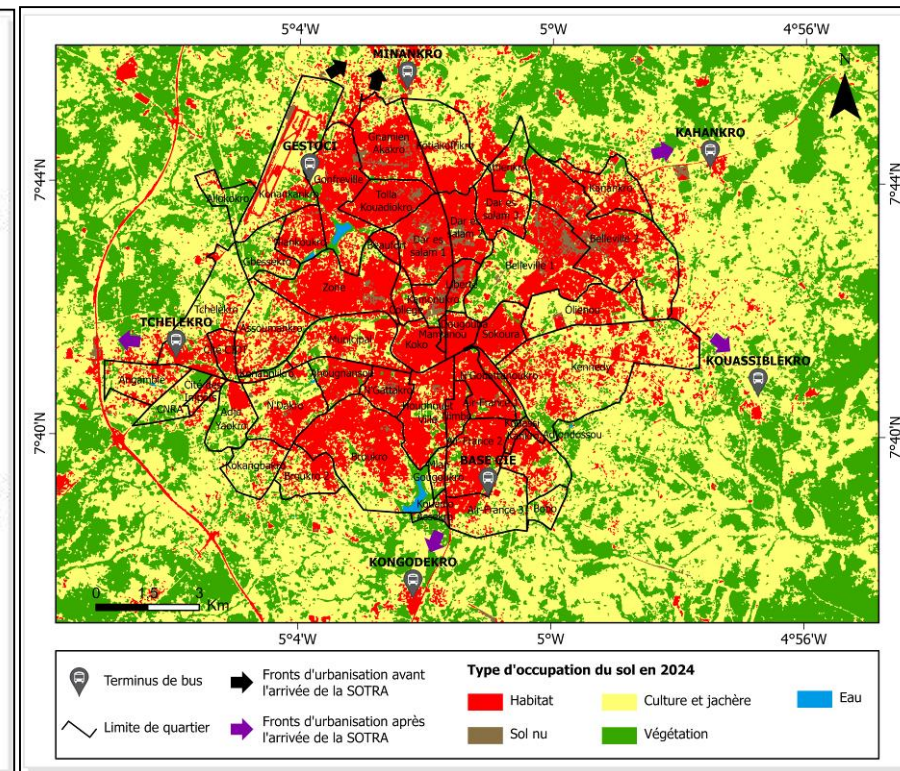
Suite à la reprise des activités administratives et économiques et de l'accroissement démographique au lendemain des crises militaro-politique de 2002 et post-électorale de 2011, la ville de Bouaké se caractérise par un dynamisme urbain marqué par l'activation de plusieurs fronts d'urbanisation. Cette urbanisation se perçoit à travers l'expansion simultanée de la ville dans plusieurs directions. En effet, la facilité de mobilité urbaine induit par le déploiement de la SOTRA a favorisé la multiplication des lotissements au niveau des anciens (Nord) et nouveaux (Ouest, Est, Sud) fronts urbains. La planche cartographique 1 montre la dynamique d'occupation du sol et les fronts d'urbanisation de Bouaké avant et après l'arrivée de la SOTRA. À l'analyse des cartes, il ressort une augmentation des surfaces bâties et la progression de ces surfaces vers les périphéries. Pendant longtemps, le Nord est resté le véritable front actif en raison de la topographie qui facilitait la mise en valeur des terrains. Quant aux autres fronts, ils sont restés jusque-là inactifs. Par exemple, au Sud, le rythme de progression de la ville vers Kongodekro fut ralenti par la présence du lac Kan. Cependant, la réalisation d'infrastructures de communication (la Nationale A3 en deux fois deux voies du Nord au Sud et le prolongement de l'autoroute du Nord passant à l'ouest de la ville) combinée au déploiement de la SOTRA ont actionné tous les fronts urbains « dormant ». Cette activation favorisée par une accessibilité géographique des espaces périphériques influe l'accessibilité financière de lots issus des lotissements de ces espaces.

Planche cartographique 1 : Occupation du sol et fronts urbains à Bouaké avant et après le déploiement de la SOTRA

Carte 1 : Occupation du sol et fronts d'urbanisation avant l'arrivée de la SOTRA



Carte 2 : Occupation du sol et fronts d'urbanisation après l'arrivée de la SOTRA



Source : Images sentinel 2A, 2020 et 2024

Réalisateur : Auteurs, Avril 2025

La planche cartographique 1 traduit le changement du paysage urbain de Bouaké. Ce changement se perçoit à travers la dynamique des classes d'occupation du sol avant et après le déploiement de la SOTRA à Bouaké. Le tableau 5 présente la matrice de changement des classes d'occupation à Bouaké entre 2020 et 2021.

Tableau 5 : Matrice de changement des classes d'occupation entre 2020 et 2024

CLASSES	2020	2024
Culture et jachère	6 953,08	4 949,27
Eau	39,96	43,75
Habitat	4 252,76	7 104,72
Sol nu	1 456,18	389,08
Végétation	1 209,02	1 424,18
Total	13 911	13 911

Source : Images sentinel 2A, 2020 et 2024

Il apparaît une réduction de la superficie des espaces dédiés aux cultures et jachères et aux sols nus au profit de l'habitat. Cela témoigne de la satisfaction des besoins de plus en plus croissants en espaces à construire. En conséquence, cette situation va entraîner une spéculation foncière dans ces espaces périphériques avec la flambée des prix des terrains constructibles.

2.3.3. Une plus-value donnée à un foncier périurbain négligé

En raison de la croissance démographique et du déploiement de la SOTRA, les terrains urbains périphériques ont pris de la valeur. En effet, le prix des terrains a augmenté dans les quartiers et villages périphériques desservis par les bus de la SOTRA. Le tableau n°6 montre le coût des terrains dans les quartiers et villages périphériques avant et après le déploiement de la SOTRA.

Tableau n°6 : Prix des terrains dans les quartiers et villages périphériques avant et après 2021

Quartiers / villages	Prix des terrains de 500 m ² (F CFA)	
	Avant 2021	Après 2021
Kouassiblekro	400 000 frs – 600 000 frs	800 000 frs – 3 500 000 frs
Bende-kouassikro	300 000 frs – 500 000 frs	1 000 000 frs – 1 500 000 frs
Minankro	600 000 frs – 1 500 000 frs	2 000 000 frs – 4 500 000 frs
Tchêlêkro	500 000 frs – 1 000 000 frs	1 500 000 frs – 3 500 000 frs
Kongodekro	400 000 frs – 700 000 frs	800 000 frs – 1 500 000 frs
Air-France 3 base CIE	400 000 frs – 600 000 frs	700 000 frs – 1 200 000 frs
Aéroport	500 000 frs – 1 000 000 frs	1 500 000 frs – 3 500 000 frs

Source : Enquêtes de terrain, 2025

À l'analyse du tableau 6, il apparaît une augmentation du coût du foncier au niveau de quartiers péri-urbains et des villages rattachés. Nouveaux fronts urbains, les quartiers périurbains sont de plus en plus attractifs en raison des facteurs tels que la réalisation d'infrastructures (autoroute du Nord, lignes de bus) et d'équipements (nouveau CHR). En effet, l'effet structurant de tous ces éléments accentue les activités

immobilières au niveau des anciens fronts et surtout au niveau des nouveaux fronts urbains tels que le front ouest (Tchèlèkro).

3. Discussions

La présente étude a montré successivement les déterminants et les effets du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké. Premièrement, les résultats de l'étude a mis en relief que la dynamique urbaine post-crise et la récurrence des accidents ont suscité la réorganisation des modes de transport à Bouaké. Au lendemain de la décennie de crise militaro-politique de 2002 et de crise post-électorale de 2011, la croissance démographique a été accélérée à l'échelle de la ville de Bouaké. Contrairement à la période 1998-2014, le TAMA a progressé de 2,9 points entre 2014-202 (INS 1998 et estimations, 2025). Cette accélération du rythme de croissance de la population urbaine est consécutive à la reprise de la vie économique et administrative après la décennie de crise (2002-2011). Les propos de N. SANGARÉ (2022, p.81) corroborent cet état des faits. En effet, selon cet auteur, la hausse du TAMA entre 2014-2021 résulte du redéploiement de l'administration et le retour des populations ayant fui la crise entre 2002 et 2011. De plus, cette étude révèle que la décennie d'après-crise est marquée par une croissance spatiale qui va de pair avec la croissance démographique. De 2016 à 2024, la superficie urbanisée est passée de 31 850 ha à 42 300 ha. En conséquence, il se pose un problème de mobilité à Bouaké. N. F. YAO (2018, p.91) confirme l'existence de ce problème à l'échelle de la ville de Bouaké. Pour lui, au regard de la situation de croissance démographique et spatiale accélérée à l'échelle de la ville de Bouaké, les transports collectifs de masse (taxis et gbakas) ne parviennent pas à assurer les déplacements quotidiens des usagers. En outre, les résultats de cette étude portant sur les déterminants du déploiement de la SOTRA à Bouaké sont conformes à ceux de D. K. YEBOUA et I. KASSI-DJODJO (2023, pp.74-75) sur la mobilité dans le district d'Abidjan. Ces auteurs soutiennent que l'extension spatiale induite par la dynamique démographique entraîne un allongement des distances ; ce qui a influencé la mise en place d'un service de transport en commun assuré par la SOTRA. En outre, l'insuffisance et le manque de moyen de transport en commun de masse dans la ville de Bouaké a conduit à une prolifération des engins à deux roues depuis la décennie de crise militaro-politique de 2002. La présente étude souligne que les nombreux accidents de circulation impliquent très souvent ces engins à deux roues notamment les moto-taxis. Ces propos sont en adéquation avec ceux de N. A. DOSSO (2021, p.58) qui affirment que les conducteurs de moto-taxi prennent une part active dans la criminalité routière à travers les vols, les agressions, ainsi que les accidents. Par ailleurs, allant dans le même sens et dénonçant les comportements déviants des chauffeurs de taxi-moto, M-A. DAGO et *al.* (2023, p.248) avancent que dans un contexte où la sous-région est en proie à des attaques djihadistes occasionnant le déplacement des populations, l'identification, le contrôle des activités économiques et des opérateurs à Bouaké, revêt un enjeu sécuritaire. Aussi, A. S. T. KOMENAN et K.

TRAORE (2023, pp.33-39) déplorent les conséquences de la récurrence des accidents de moto dans les villes de Korhogo et de Bouaké. Pour eux, malgré ses énormes services rendus aux populations, l'activité des moto-taxis est source de nombreux accidents de circulation. Selon leurs enquêtes de terrain, 70% des accidents de circulation à Bouaké implique les motos à deux roues et 9 sur 10 accidents sont du fait des moto-taxis. De plus, les études de K. K. A. KOUADIO et F. KOFFI (2021, p.25) mettent également en relief la prédominance des engins à deux roues dans le déplacement des populations à Bouaké mais aussi la fréquence des accidents de circulation impliquant ces engins. Fort de ces constats tristes, les autorités étatiques et locales ont initié le déploiement de moyens de transport collectif avec les « grands taxis » et surtout les autobus de la SOTRA à Bouaké. Ce qui a des implications socio-économiques et spatiales.

Deuxièmement, les résultats révèlent que le déploiement de la SOTRA a offert des possibilités de mobilité de masse des usagers et d'emploi aux jeunes. D'abord, s'agissant de la mobilité à Bouaké, l'arrivée des autobus de la SOTRA fut énormément saluée par les populations en général et les élèves et étudiants en particulier. Ainsi, la SOTRA se positionne comme le gros moyen de transport collectif intra-urbain en Côte d'Ivoire. Le Rapport annuel sur la gestion du portefeuille de l'État 2022-2023 corrobore cet état des lieux. Selon ce rapport, en 2022, la SOTRA a transporté 296 000 000 de passagers, soit 823 000 personnes par jour en moyenne ; ce qui représente une hausse de 14% par rapport à 2021 en raison de l'extension de ses activités à l'intérieur du pays, notamment Bouaké, Grand-Bassam et Yamoussoukro. De plus, cette société dont l'État de Côte d'Ivoire est l'actionnaire majoritaire, embauche de nombreux ivoiriens. En effet, pour son déploiement à Bouaké, elle a, à travers la mairie de Bouaké, procédé au recrutement de 372 personnes. Elles ont été embauchées par la SOTRA en tant que machinistes, agents contrôleurs, mécaniciens, etc. La SOTRA apporte donc une réponse à la crise de l'employabilité dans l'ex-capitale de la rébellion armée. Ces propos sont consolidés par le Rapport annuel sur la gestion du portefeuille de l'État 2022-2023 qui révèle que la SOTRA embauchait 6 769 personnes en 2022 avec une hausse de 9% comparativement à l'année 2021. Ce résultat est également en conformité avec celui de Y. J-A. ASSUÉ (2019, p.149), pour qui la pauvreté reste un problème majeur pour les populations et les différents acteurs au développement. Chaque entité essaie donc d'éradiquer ou réduire la pauvreté par différentes stratégies. En outre, selon A. J-M. K. KOUAKOU (2017, p.15), la situation sociale et économique difficile des citoyens est un des éléments qui permet de comprendre l'utilisation des différents modes de transport à Bouaké. L'arrivée de la SOTRA est donc une aubaine pour les populations en termes d'économie dans leur déplacement quotidien comme le montre les résultats de l'étude. Selon l'auteur, l'étude réalisée dans le cadre de l'établissement du Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté en 2009 révèle une situation de pauvreté plus qu'alarmante dans la région de Bouaké. En 2002, le taux de pauvreté de

Bouaké était de 32 % contre 38,4 % pour l'ensemble du territoire national. En 2008, les chiffres s'alourdissent avec 57 % de démunis dans la région contre 48,9 % pour tout le pays. Les manifestations de la pauvreté urbaine et leur amplification sont d'autant plus prégnantes qu'on assiste à un décalage entre une croissance urbaine accélérée et une économie désorganisée, incapable de la soutenir (Audit urbain, 2014 cité par A. J-M K. KOUAKOU, 2017, p.15). La SOTRA va alors permettre la création de micros entreprises dans les quartiers périphériques. Cette idée est soutenue par le discours du Premier Ministre SEM Patrick ACHI à la cérémonie officielle de l'arrivée des autobus de la SOTRA. Pour lui, « *cette société contribuerait à simplifier le quotidien des Bouakois et à rendre plus belle leur vie. Elle va améliorer la productivité des travailleurs et la création de nouvelles entreprises* ». Dans ce contexte, les bus vont permettre d'accompagner le développement équilibré du territoire et satisfaire ainsi les besoins des populations urbaine et péri-urbaine.

Enfin, le déploiement de la SOTRA engendre une transformation du paysage urbain de Bouaké à travers la densification de l'habitat, l'étalement spatial et la hausse des coûts des terrains à la périphérie. La présente étude révèle que désormais l'accessibilité géographique induite par le déploiement des autobus est l'une des principales clés de l'attractivité des espaces périphériques à Bouaké. Les espaces lotis depuis longtemps sont mis en valeur par la construction d'habitat avec l'arrivée des bus. Aussi, la ville s'étend sur le plan spatial car la superficie urbanisée est passée de 37 070 ha en 2020 à 42 300 ha en 2024, soit un accroissement annuel de 1 307,5 ha. Dans cette même période, le prix d'un lot de 500 m² est passé de 700 000 FCFA avant 2021 à 4 500 000 FCFA après 2021 selon le front urbain. Ces résultats sont en adéquation avec ceux de I. KASSI-DJODJO (2010, p.392), de F. K. N'ZI et *al.* (2019, p.289) et de N. SANGARÉ et T. A. DOHO BI (2022, pp.113-114). Pour I. KASSI-DJODJO (2010, p.392), dans les quartiers desservis à Abidjan, les autobus de la SOTRA ont permis une urbanisation dense et constituent un instrument central dans l'évolution spatiale de la capitale économique. Dans cette même veine, F. K. N'ZI et *al.* (2019, p.289) soutiennent que l'accessibilité géographique grâce à l'ouverture des lignes de transport renforce l'habitat dans les zones initialement négligées. Il s'en suit une densification de l'habitat, une création d'activités économiques et une augmentation du coût des loyers et du foncier. À Bouaké, cette augmentation du coût du foncier est une réalité. En effet, les études de N. SANGARÉ et T. A. DOHO BI (2022, pp.113-114) révèlent que dans les zones périphériques, le prix des terrains a augmenté de 700%. Pour ces auteurs, le prix est fonction du niveau de demande dans la zone, du type de documents administratifs présentés à la vente et surtout de l'accessibilité du terrain. Cette accessibilité se renforce aujourd'hui par la desserte de la SOTRA.

Conclusion

Au lendemain de la crise militaro-politique de 2002, l'un des défis majeurs à relever étaient la restructuration urbaine de Bouaké. Dans un contexte de dynamique urbaine accélérée, il est nécessaire de mettre en place des moyens de locomotion adaptés, d'où le déploiement de la SOTRA. Ce déploiement a eu des effets structurants d'une part sur le plan socio-économique et d'autre part, au niveau spatial. Sur le plan socio-économique, l'arrivée des autobus a d'abord amélioré la mobilité des usagers, ensuite a créé des emplois directs et indirects et enfin, procure des revenus conséquents aux employés. Elle a aussi favorisé un dynamisme économique dans les zones périphériques connectées au centre-ville. Par ailleurs, l'amélioration de la mobilité urbaine marquée par la desserte des lignes de bus a transformé le paysage péri-urbain. Cette transformation s'observe à travers la densification de l'habitat à la périphérie, l'apparition de nouveaux fronts d'urbanisation avec de nouveaux lotissements et le surenchérissement du prix des terrains constructibles. Ainsi, dans le but de bonifier les implications socio-économiques et spatiales liées au déploiement de la SOTRA, la structure devrait multiplier et rallonger ses lignes de desserte et œuvrer au renforcement du réseau viaire à Bouaké. Aussi, devra-t-elle aménager ses arrêts et terminus et être plus régulière.

Référence bibliographique

ASSUE Yao Jean-Aimé, 2019, « les territoires de la pauvreté dans la ville de Bouaké », In : *Annales de l'Université de Moundou*, vol. 6, n°1, pp.146-164

DAGO Michèle-Ange, TOH Alain et OKOU Kouakou Norbert, 2023, « Stratégies d'accès au transport urbain et persistance des comportements déviants dans le secteur : cas des motos-taxis à Bouaké, Côte d'Ivoire », In *DaloGéo, revue scientifique spécialisée en Géographie*, Université Jean Lorougnon Guédé, numéro spécial 003, septembre 2023, pp.236-250

DOSSO Namode Alice Epse Binaté, 2021, « Le Règlement Amiable, un facteur de persistance de la criminalité routière : le cas motos taxis dans la ville de Korhogo », In : *International Journal of Humanities and Social Science Invention*, volume 10, décembre, pages 57-64, www.ijhssi.org

KOMENAN Akoua Simon Toussaint et TRAORE Kassoum, 2023, « Conséquences socio-économiques des accidents de motos taxis dans les Villes de Korhogo et de Bouaké (Côte d'Ivoire) », In : *Collection Pluraxes / Monde*, pp.31-69

KOUADIO Kouassi Kan Adolphe et KOFFI Fêtê Ernest, 2021, « Étude des facteurs de la récurrence des accidents de circulation impliquant des motos à Bouaké », In : *Research and Analysis Journals*, Vol.4, n°10, Octobre 2021, pp.25-30

Kouakou Attien Jean-Michel Konan, 2017, « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », In *EchoGéo*, Vol.40, pp.1-20, Online since 26 March 2024, connection on 09 October 2024.

URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14882> ; DOI:
<https://doi.org/10.4000/echogeo.14882>

N'ZI Kouamé Ferdinand, KAMAGATE Sanaliou et ALOKO N'guessan Jérôme, 2019, « Dynamique du réseau viaire et structuration de l'espace urbain abidjanais », In : *Annales de l'Université de Moundou, Série A, Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines*, Vol.5, n°2, Jan. 2019, pp.275-298

OCDE, BAD, UNOPS-CITIES ALLIANCE et CGLU AFRIQUE, 2025, *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025 : planifier l'expansion urbaine*, Cahier de l'Afrique de l'Ouest, Edition OCDE, Paris, pp.1-20, <https://doi.org/10.1787/cb26f4e2-fr>

SANGARÉ Nouhoun et DOHO BI Tchan André, 2022, Accès au foncier périurbain de Bouaké dans un contexte post-crise militaro-politique de 2002. In : *Étalement urbain et accès de la jeunesse au foncier en Côte d'Ivoire*, L'Harmattan, Acte de colloque, pp.103-120

SANGARÉ Nouhoun, 2022, *Accès aux logements décents dans les villes de Bouaké et Korhogo (Côte d'Ivoire) : étude comparative dans un contexte post-crise*, Thèse de doctorat unique, Université Alassane Ouattara, Département de Géographie, Bouaké, Avril 2022, pp.80-95

YAO N'guessan Fabrice, 2018, « Structure urbaine de la ville de Bouaké et besoins en déplacement », In : *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO)*, n° 07, Vol. 2, octobre 2018, pp.81-100

YEBOUA Koffi Denis et KASSI-DJODJO Irène, 2023, « Dynamique urbaine et mobilité des actifs dans le district d'Abidjan », In : *GEOTROP*, n°02, pp.71-82