

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125

ISSN-P: 3006-8541

Numéro 20

Juin 2026



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

INDEXATION INTERNATIONALE

SJIF Impact Factor

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

Impact Factor: 8,475 (2026)

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**, Professeur Titulaire 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)
- **GÖBEL** Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

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, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, 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, Professeur Titulaire, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO
- KADOUZA Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GÖBEL Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

Sommaire

Sena Ghislain C. ADIMOU, Vincent O.A. OREKAN, Joseph OLOUKOI <i>Etude de l'impact des infrastructures touristiques sur les mangroves au sud du Bénin</i>	9
BAYANG Sirbéle <i>Striga, dans les champs de céréales à Lallé, dans la région du Mayo-Kebbi Est (Tchad)</i>	26
KOULOMIAN Dao, KONAN Kouamé Hyacinthe <i>Les enjeux socio-économiques et environnementaux de la mécanisation de l'orpaillage irrégulier dans le département de Boundiali (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	37
Bi Sehi Antoine TAPE <i>Facteurs contribuant à la persistance du paludisme dans la ville de Vavoua (Côte d'Ivoire)</i>	55
KOFFI Akouassi Bénédicte, DJAH Armand Josué <i>Impacts de la gestion de l'environnement urbain à Abengourou (Côte d'Ivoire)</i>	72
MAMADOU MARICO, MOUSSA DIT MARTIN TESSOUGUE <i>Acteurs de la gouvernance locale des adductions d'eau potable dans la commune rurale de Baguineda Camp : efficacités et limites</i>	90
MAHAMADOU MOUDI Rachid, PARAISO CECIL Zeinabou, SOULEY Kabirou <i>Problématique d'accès aux ressources pastorales des communautés arabes Awlad Souleymane dans le département de Tesker au Niger</i>	109
FROUMAN Ouattara Bourahima <i>Structuration de l'espace urbain de Divo, entre dynamique démographique et étalement : les défis d'un déséquilibre de répartition spatiale de la population</i>	134
Souleymane SORO, Kouamé Thimotée KOBENAN <i>Impacts socio-économiques de la production de l'igname Kponan (dioscorea cayenensis-rotundata) dans la Sous-prefecture de Laoudi-ba (Est Côte d'Ivoire)</i>	155
KAMBIRÉ Bêbê, OUATTARA Oumar, LOA Sokro Lazare <i>Effets environnementaux de la production artisanale d'huile de palme dans le village Ahigbé-Koffikro (Sud-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	171

Seydou A TOGOLA, Ibrahima DIOMBATY <i>Cartographie des dépôts des déchets solides dans le cercle de Macina, région de Ségou au Mali</i>	193
DIARRA Yah Malick, YOUKOU Néande Odile, ASSOOU Arthur Oscar, TRA Fulbert <i>Logiques de production hévéicole et conscience environnementale : une analyse socio-pédagogique à Youwasso (Grand-béréby, sud-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	207
Yaya DOGONI, Diakaridia SIDIBE <i>Analyse de la dégradation et de la restauration des sols dans la zone de l'office de la haute vallée du Niger au Mali</i>	221
FALIGBENE Likfière, NANOINI Damitonou, HETCHELI Follygan <i>Transport routier et problématique du développement local dans la préfecture de Tandjouare au Nord Togo</i>	234
Ababacar Sadikh GUEYE, Awa FALL <i>Effets déstructurant des grands projets d'aménagement sur la mobilité à Rufisque (Sénégal) : analyse des contraintes liées au ter et à l'autoroute à péage A1</i>	257
Demba GAYE <i>Typologie des lithométéores au Nord-Sénégal : Analyse spatio-temporelle des cas de suspension et de déflation</i>	278
KOLANI Lamitou-Dramani, OUEDRAOGO Joachim, AWADE Essodina <i>Analyse des impacts environnementaux et socio-économiques de l'exploitation des alluvions dans le cours supérieur de la rivière Kara au Nord du Togo</i>	291
Frédéric BATIONO, Abdoul Rasmané ZONGO, Dieudonné ZERBO <i>Ressources en eau, bilan hydrique et faisabilité d'un barrage multiusages en milieu urbain soudanien : le cas du bassin versant de Banfora (Burkina Faso)</i>	305
Kouakou Toussaint KRA, Kouassi Guillaume N'GUESSAN <i>Analyse prospective de la restauration d'un espace protégé ivoirien : quels futurs pour le parc national de la Marahoué ?</i>	326
One Enoc GUEDE, Adou Jean Marc Le Thoi ADJI, Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS <i>Délocalisation des cours comme stratégie de résilience dans un contexte d'exiguïté des infrastructures d'enseignement à l'Université Alassane Ouattara dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	348

Eveline MAHOUNGOU, Hilarion Bagel MIZHAIRE, Marina Lyonel MALOUONO-LIVANGOU <i>Les espaces publics brazzavillois à l'épreuve de la production des fleurs et plantes ornementales</i>	361
BONSA Issouf <i>Stratégies de visibilité religieuse à Ouagadougou (Burkina Faso) : Une analyse à partir de la monumentalité et de l'architecture des lieux de culte</i>	380
ESSENGUE NKODO Pierre Eloi, MEBENGA ARIEL <i>Nouvelle dynamique spatiale de la cacaoculture et vulnérabilité socio-économique des paysanneries, cas de Minta dans le Centre-Est du Cameroun forestier</i>	396
Kokouvi ALOWOU, Kodjo ODAH <i>Analyse des impluviums des bassins de rétention d'eau d'Amadahomé et de Caméléon à Lomé : proposition d'aménagement</i>	418
Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA, Gwladys Gertrude Mèdèssè ZANNOU, Jules ODJOUBERE, Jacques Boco ADJAKPA <i>Etude de la diversité floristique des espaces verts de la ville de Cotonou au sud Bénin (Afrique de l'ouest)</i>	440
ALI Salé, AGAISSA Assagaye <i>Accaparement des espaces pastoraux en Zone Pastorale, Région de Zinder au Niger</i>	457
MBAYE Ibrahima <i>Contexte climatique de propagation de la Covid-19 à Dakar au Sénégal</i>	479
TAPE ACHILLE ROGER, KAMELAN Hermance-Starlin Kouacou, KAKOU Geoffroy André, ASSI-KAUDJHIS Joseph P. <i>Micro logistique et mobilité des personnes et marchandises : un moyen de lutte contre la pauvreté dans la Sous-préfecture d'Abongoua (sud-est de la Côte d'Ivoire)</i>	496
NIAMIEN Kadjo Henri Joël, SEKONGO Largarthon Guénolé, OBOUMOU Abah Marie-Josée, N'CHO Cho Ingrid, BLE Melecony Celestin <i>Femmes et durabilité dans la chaîne de valeur de la pêche artisanale à Abidjan (Côte d'Ivoire) : centralité économique et fragilité institutionnelle</i>	515
KOUASSI Yao Dieudonné, BEDA Abazé Henri Joël, BARRY Aye <i>L'harmattan, un facteur de la recrudescence des infections respiratoires aiguës (ira) dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	534

SYLLA Yaya <i>Insalubrité et risques sanitaires : analyse critique des sites de pressage et de transformation du manioc dans le quartier Anoumabo, commune de Marcory (Côte d'Ivoire)</i>	553
AKA Assalé Félix <i>Impact des parkings informels sur la gestion des servitudes publiques dans la commune du Plateau (Côte d'Ivoire)</i>	569

**MICRO LOGISTIQUE ET MOBILITE DES PERSONNES ET MARCHANDISES :
UN MOYEN DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETE DANS LA SOUS-
PREFECTURE D'ABONGOUA (SUD-EST DE LA COTE D'IVOIRE)**

TAPE ACHILLE ROGER, Assistant,
Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (LAVSE),
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire,
Email : achillerogetap@gmail.com

KAMELAN Hermance-Starlin Kouacou, Docteur,
Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (LAVSE),
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire,
Email : kamelankouacouhermance4@gmail.com

KAKOU Geoffroy André, Docteur,
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire,
Email : kakougeoffroyandre@gmail.com

ASSI-KAUDJHIS Joseph P. Professeur Titulaire,
Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (LAVSE),
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire,
Email : jkaudjhis@yahoo.fr

(Reçu le 15 Avril 2026 ; Révisé le 28 Avril 2026 ; Accepté le 31 Mai 2026)

Résumé

Le transport des micros logistiques qui se développe depuis des années dans de nombreuses régions de la Côte d'Ivoire est aujourd'hui une réalité dans la sous-préfecture d'Abongoua. Ce type de transport dessert les populations et les marchandises dans toute la sous-préfecture. Cet article a pour objectif de montrer que les micros logistiques, bien qu'elles ne soient pas des moyens de transport conventionnels, elles contribuent à la mobilité des personnes et marchandises. Pour la réalisation de cette étude, les données mobilisées sont issues des consultations des sources écrites et des enquêtes de terrain. Pour les sources écrites, les documents consultés sont relatifs aux recherches ayant portées sur les micros logistiques et la mobilité des personnes et marchandises. Il s'agit de documents généraux et spécifiques, des thèses, des articles scientifiques et des mémoires. Ensuite des enquêtes de terrain ont été réalisées dans les trois villages que compte la sous-préfecture d'Abongoua. Quant aux personnes à enquêter, le choix s'est fait sur deux principaux groupes : 150 conducteurs par la méthode du choix raisonné et 100 usagers par la méthode du choix accidentel. Les résultats montrent que 31% de la population utilisent les micros logistiques pour le transport des marchandises. Les conducteurs dont l'âge est compris entre 15 et 35 ans représentent 88 %. (80%) des conducteurs sont des ivoiriens. Le bénéfice

journalier oscille entre 4000 et 18 000 FCFA selon le type de micro logistique. Enfin, 86% des usagers sont satisfaits des services des micros logistiques.

Mots clés : Micro logistique, Mobilité, Personnes et Marchandise, Pauvreté, Sous-préfecture d'Abongoua

MICROLOGISTICS AND MOBILITY OF PEOPLE AND GOODS: A MEANS OF FIGHTING POVERTY IN THE SUB-PREFECTURE OF ABONGOUA (SOUTHEAST OF IVORY COAST)

Abstract

Micro-logistics transport, which has been developing for years in many regions of Côte d'Ivoire, is now a reality in the sub-prefecture of Abongoua. This type of transport serves people and goods throughout the sub-prefecture. This article aims to demonstrate that micro-logistics, although not conventional means of transport, contributes to the mobility of people and goods. The data used for this study were obtained from written sources and field surveys. For written sources, the documents consulted relate to research on micro-logistics and the mobility of people and goods. These include general and specific documents, theses, scientific articles, and dissertations. Field surveys were then conducted through observation of the three villages in the sub-prefecture of Abongoua. As for the individuals to be surveyed, the selection was made from two main groups: 150 drivers using the purposive sampling method and 100 users using the random sampling method. The results show that 31% of the population uses micro-logistics for transporting goods. Drivers aged between 15 and 35 represent 88% of the workforce. 80% of the drivers are Ivorian. Daily earnings range from 7, 19 to 32, 35 dollar depending on the type of micro-logistics service. Finally, 86% of users are satisfied with the services provided by micro-logistics.

Keywords: Micro-logistics, Mobility, People and Goods, Poverty, Abongoua Sub-Prefecture.

Introduction

L'activité des micros logistiques appelée aussi taxi moto et tricycle occupe une place prépondérante dans le secteur du transport dans la majorité des pays africain. La Côte d'Ivoire n'échappe pas au foisonnement de ce type de transport. « Les motocycles (deux roues) et moto-tricycles (trois roues) sous l'effet de diffusion ont fini par envahir toutes les villes ivoiriennes » (A. C. KOBENAN, p.3). Apparue pendant la crise militaro-politique de 2002 en Côte d'Ivoire, l'activité de motos taxis est devenue un moyen privilégié de mobilité des populations (A.S.T. KOMENAN et K. TRAORE, 2023, p.32.). « Les routes conditionnent donc la qualité et la régularité de l'approvisionnement du marché » (V. BAMBA et C. Y. KOFFIE-BIKPO, 2018 p2). « L'État a mis un accent sur la performance du réseau routier par la réalisation de

nombreux projets » (O. B. EVIAR, 2023, p 447). Eu égard à cette ambition, des routes sont construites et modernisées par l'entremise du Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) de 2011 à 2015, le programme de renaissance des infrastructures urbaines en 2012, et le Plan National de Développement (PND) 2021-2025 en vue de favoriser l'accessibilité physique et économique des zones de production de vivriers. Cette politique hardie d'entretien et de modernisation des structures routières est sans équivoque. En effet, le pays dispose de 75000 km de routes en terres et 6500 km de routes revêtues sur un total de 81500 km (AGEROUTE, 2015, cité par M.A.H-F. KOUASSI et al. 2017 p.215). En milieu rural, l'agriculture occupe une place importante dans le développement socio-économique pour les populations. Malgré tous ces efforts mis en œuvres pour améliorer le réseau routier sur l'ensemble du territoire ivoirien, les populations de la sous-préfecture d'Abongoua sont confrontées à l'enclavement des routes qui empêche les populations de se déplacer et d'évacuer paisiblement leurs produits agricoles.

Devant la difficulté à se déplacer en l'absence de moyens de transport, les populations pour la plus part sans emplois, ont pris l'initiative de transporter, à motos et à tricycle les personnes et les marchandises. Le problème que soulève cette étude est le manque de véhicules de transport pour le déplacement des personnes et des marchandises. De ce problème découle la question principale suivante : Comment la mobilité des personnes et marchandises par les micros logistiques améliore les conditions de vies des populations de la sous-préfecture d'Abongoua ? L'objectif de cette étude est de montrer que les micros logistiques bien qu'elles ne soient pas des moyens de transport conventionnels, elles contribuent à la mobilité des personnes et marchandise. L'hypothèse de cette étude se formule comme suit : l'absence de réseau routier praticable est la cause de l'existence des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua. Cette étude s'organise autour de trois axes à savoir, les raisons de l'existence des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua ensuite, les acteurs des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua enfin, l'apport des micros logistiques dans le tissu socio-économiques de la sous-préfecture d'Abongoua.

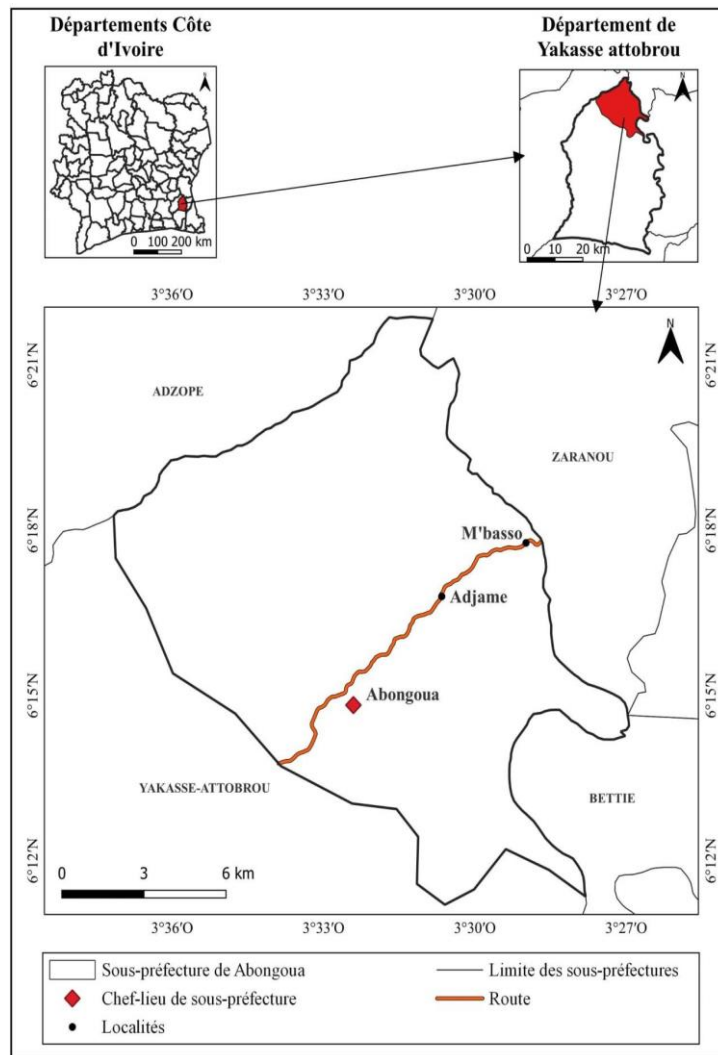
1. Approche méthodologique de l'étude

La méthodologie comprend la présentation de la sous-préfecture de Yamoussoukro, les matériels et la méthode.

1.1. Présentation du cadre spatial de l'étude

La carte 1 présente la sous-préfecture d'Abongoua la zone d'étude.

Carte 1 : Localisation de la sous-préfecture d'Abongoua



CNTIG 2017, Enquête, 2026, Réalisation TAPE ACHILLE, 2026

La sous-préfecture d'Abongoua a été choisie comme cadre spécial pour mener cette étude pour trois raisons. En premier, la situation géographique, ensuite, une forte potentialité en ressources agricole enfin, une forte population majoritairement jeune. Située au sud-est de la Côte d'Ivoire en zone forestière dans la région de la Mé, dans le département de Yakassé-Attobrou avec des coordonnées 6°14'54 nord et 3° 32'55' ouest. Elle s'étend sur une superficie de 246,83km² et est à 141 km d'Abidjan la capitale économique. La localité d'Abongoua est chef-lieu de sous-préfecture depuis 2008 par décret n°2008-97 du 5 mars 2008. Le second élément fait référence à la situation économique c'est-à-dire aux ressources qui existent dans cette localité. En effet, la sous-préfecture d'Abongoua est caractérisée par une forte production agricole. Mais elle est confrontée à des difficultés liées aux manques d'infrastructures routières dans l'espace rural pour l'acheminement des produits agricoles vers les marchés locaux et les marchés urbains ainsi que les personnes. Enfin, la population de

cette sous-préfecture est majoritairement jeune est estimée à 77,06 % des 12197 habitants que compte la sous-préfecture selon le (RGPH, 2021).

1.2. Matériels et méthode

1.2.1. Le matériel

La collecte des données s'est faite grâce à un guide d'entretien et des fiches d'enquêtes pour les entretiens ont permis d'interroger les responsables administratifs, un questionnaire adressé aux personnes à enquêtées, un appareil photo numérique pour les prises d'image et d'un journal de terrain pour la prise de notes.

1.2.2. La méthode

Cette étude s'appuie sur les données d'une étude antérieure faite en 2023 dans la localité. Pour cet article, les données ont été actualisées. Pour la réalisation de cette étude, les données mobilisées sont issues des consultations des sources écrites et des enquêtes de terrain. Dans cette étude, le micro logistique désigne tous engins à deux ou trois roues servant aux transports des personnes et des biens. Pour les sources écrites, les documents consultés sont relatifs aux recherches ayant portées sur les micros logistiques et mobilité des personnes et marchandises. Il s'agit de documents généraux et spécifiques, des thèses, des articles scientifiques et des mémoires. En plus de la recherche documentaire des enquêtes de terrain ont été réalisées par l'observation des trois villages que compte la sous-préfecture d'Abongoua à savoir, Abongoua, Abradine 2 et Adjamé. Quant aux personnes à enquêter, le choix s'est fait sur deux principaux groupes : les conducteurs et les usagers. Pour le choix des conducteurs, la méthode utilisée est le choix raisonné caractérisé par deux critères à savoir : exercer le métier de conducteur d'un micro logistique en permanence à des fins économiques ; avoir au moins 6 mois d'expérience. Ces critères ont permis d'interroger 150 conducteurs. En ce qui concerne les usagers, ils ont été choisis de façon accidentelle. En effet, les usagers sont généralement de passage et donc plus difficiles à retrouver par la suite. De par cette technique, 100 usagers ont été interrogés. Dans l'ensemble, 250 individus ont été interrogés lors des enquêtes de terrain. Le tableau 1 présente le plan d'échantillonnage de la présente étude.

Le tableau 1 : Répartition des enquêtés

Localités	Conducteurs enquêtés	Usagers enquêtés
Abongoua	75	40
Adjamé	45	35
Abradine 2	30	25
Total	150	100

Source : Enquêtes de terrain, 2026

Tableau : 2 : Types de logiciels utilisés pour la réalisation du travail

Logiciels	Utilisation
Word 2013	Saisir des textes
IBM SPSS Statistics.20 et Excel 2013	Ces logiciels ont permis le traitement statistique des données en graphique et tableaux.
QGIS 2.18	Confectionner les cartes

Source : Elaboration de l'auteur à partir de documentations officielles de logiciels, 2026

Le tableau 1 montre les différents logiciels utilisés pour la réalisation de cette étude. Le logiciel Microsoft office Word 2013 a été utile pour la saisie des données, alors qu'IBM SPSS Statistics.20 et Microsoft Excel 2013 ont servi aux traitements statistiques des données recueillies et la réalisation des tableaux et figures (diagrammes et courbes) et QGIS 2.18 a servi à la réalisation des cartes. Le récapitulatif de tous ces logiciels est mentionné dans le tableau 2.

2. Résultats

2.1. Les raisons de l'existence des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua

2.2.1. Abongoua, une sous-préfecture aux voies routières en mauvais état

L'état défectueux des voies routières de la sous-préfecture d'Abongoua est un frein au développement du transport routier. La planche photo 1 montre l'état des voies des localités enquêtées.

Planche photo 1 : Etat des voies dans la sous-préfecture d'Abongoua



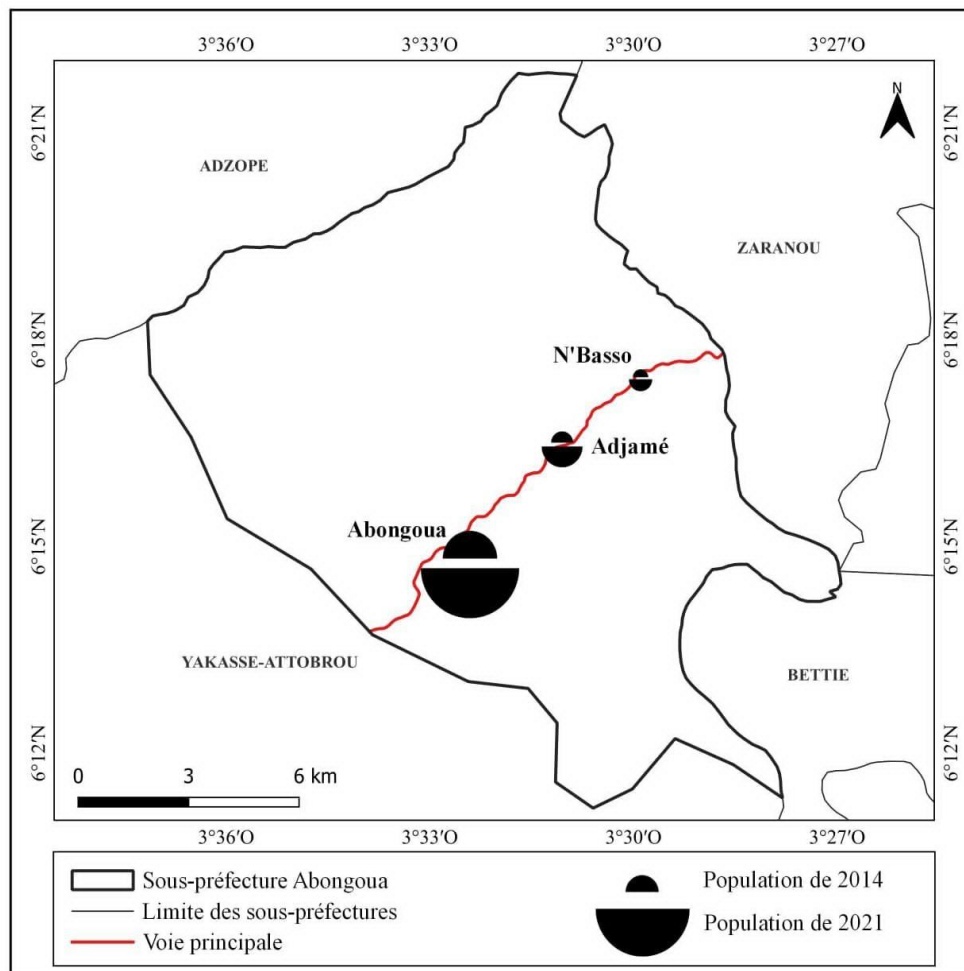
Prise de vue : Gboko Kouassi, 2024

La planche photo 1 présente l'état des routes de la sous-préfecture d'Abongoua. Les infrastructures routières dans la sous-préfecture d'Abongoua reflètent les défis et les réalités du transport dans de nombreuses régions rurales en Côte d'Ivoire. Les routes en boue sont courantes dans les zones où les précipitations abondantes transforment les chemins en voies glissantes et difficiles à se déplacer, particulièrement pendant la saison des pluies. Ces routes sont devenues presque impraticables, isolant les communautés et entravant l'accès aux services essentiels. En période sèche, ces routes non revêtues, souvent composées de gravier ou de terre compactée, représentent une tentative d'améliorer la connectivité entre les villages. Bien qu'elles soient plus stables que les routes en boue, elles nécessitent un entretien régulier pour rester fonctionnelles et peuvent être sujettes à l'érosion. Face à toutes ces difficultés, la présence des engins à quatre roues dans le transport des personnes et des marchandises devient de plus en plus insuffisante.

2.1.2. Un besoin de mobilité quotidien de populations en croissance dans la sous-préfecture d'Abongoua

La population de la sous-préfecture d'Abongoua connaît une croissance de sa population ces dernières années. La carte 2 présente la répartition de la population de chaque localité enquêtée.

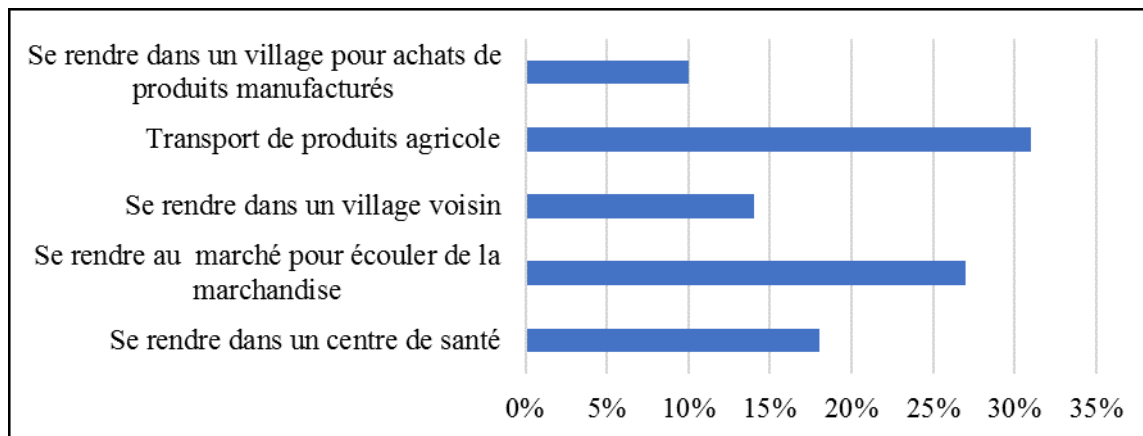
Carte 2 : Volume de la population de la sous-préfecture d'Abongoua de 2014 à 2021



RGPH, 2014 ; 2021, Enquête, 2026, Réalisation TAPE ACHILLE, 2026

L'observation de la carte 2 montre que la population de la sous-préfecture d'Abongoua connaît une croissance rapide. Elle est passée de 12197 habitants en 2014 à 17497 habitants en 2021 selon les recensements (RGPH, 2014 et 2021). De manière spécifique en 2021 la localité d'Abongoua a une population 9412 habitants plus élevée que les deux autres localités que sont Adjamé 4623 habitants et N'basso 3462 habitants. Cette évolution de la population est étroitement liée aux migrations des orpailleurs clandestins dans la localité. En outre, cet essor démographique s'explique par le progrès de la médecine. Au quotidien, les populations sont en mouvement dans l'optique de vaquer à leurs occupations. La figure 1 montre la proportion des raisons de la mobilité des personnes enquêtées lors de cette étude.

Figure 1 : Les différentes raisons de la mobilité des personnes enquêtées dans la sous-préfecture d'Abongoua



Source : nos enquêtes, 2026

La figure 1 montre les différentes raisons de la mobilité des personnes enquêtées dans la sous-préfecture d'Abongoua. Certaines personnes se rendre dans un village pour achats de produits manufacturés 10% ce sont pour la majorité des commerçants, ou des paysans qui vont faire des achats après la vente de leurs produits agricoles. Ensuite, il y'a le transport des marchandises qui représente 31% de l'effectif des enquêtés. Il y'a 14 % des personnes enquêtées qui se rendent dans un village voisin pour des visites. Ensuite, il y'a 27% des personnes enquêtées qui se rendre au marché pour écouler de la marchandise. Enfin, 18% des enquêtées se rendre dans un centre de santé. Tous ces mouvements au quotidien nécessitent des moyens de déplacements en permanence ce qui constitue un marché propice pour les micros logistiques qui sont plus nombreux et plus facile à avoir.

2.1.3. Une mobilité des micros gares disponible dans la sous-préfecture d'Abongoua

Une des raisons de l'essor des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua c'est qu'on les retrouve pratiquement partout. La planche photo 2 montre les principaux lieux servant de gare aux micros logistiques.

Planche photo 2 : Différents lieux de stationnement des micros logistiques

Photo 1 : stationnement dans les quartiers d'un village



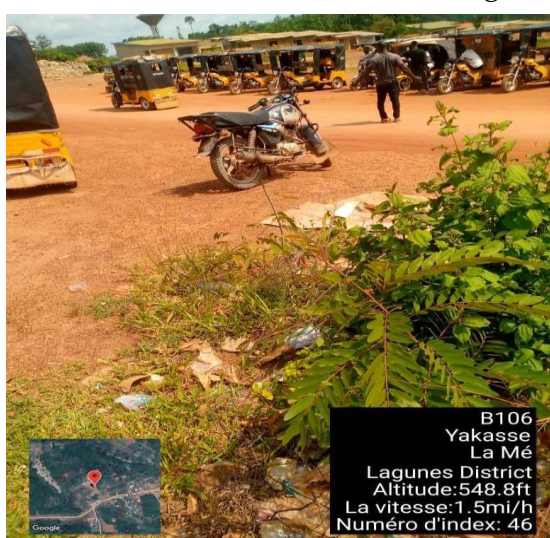
Photo 2 : stationnement à l'entrée



Photo 3 : Stationnement au marché



Photo 4 : Stationnement à la gare



Prise de vue : Gboko Kouassi, 2024

La planche photo 2 montre les lieux de stationnements des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua. Ils jouent un rôle important dans la connectivité et le développement économique de la sous-préfecture. En effet, la gare routière est le cœur des activités, c'est un lieu de rassemblement important avec un mouvement des personnes et des marchandises. Ensuite, le marché est un lieu d'échange et de commerce d'où la vitalité de la présence des micros logistiques. Les produits locaux et les biens de consommation sont chargés et déchargés créant une chaîne d'approvisionnement qui soutient les agriculteurs, les commerçants et les consommateurs. Les quartiers environnants bénéficient également de ces services de transport qui permettent une intégration plus étroite avec le reste de la sous-préfecture et au-delà. Enfin, la présence des micros logistiques aux entrées des villages facilitent le déplacement des clients qui n'ont pas nécessairement besoins de

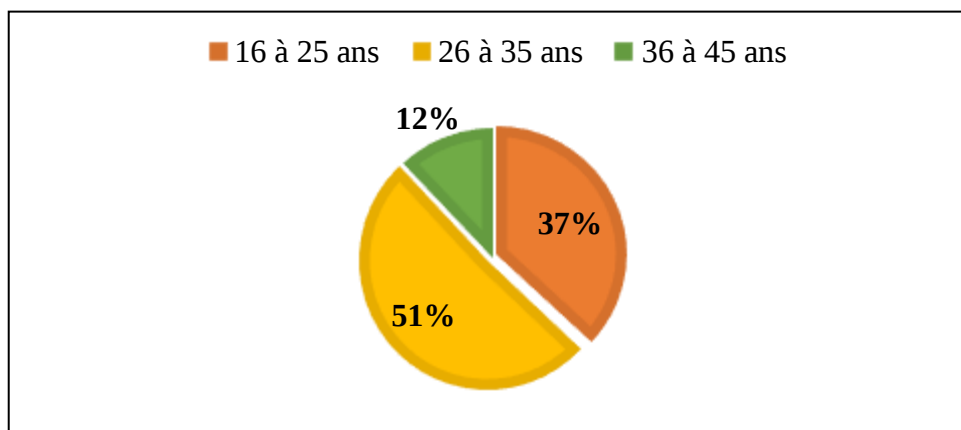
se rendre à la gare avant de se rendre à leur domicile.

2.2. Les caractéristiques des acteurs de micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua

2.2.1. Les conducteurs des micros logistiques majoritairement jeunes

Dans l'ensemble les conducteurs des micros logistiques sont catégorisés par trois tranches d'âges. La figure 2 suivante montre la proportion des différentes tranches d'âges.

Figure 2 : Répartition des conducteurs des micros logistiques selon la tranche d'âge dans la sous-préfecture d'Abongoua



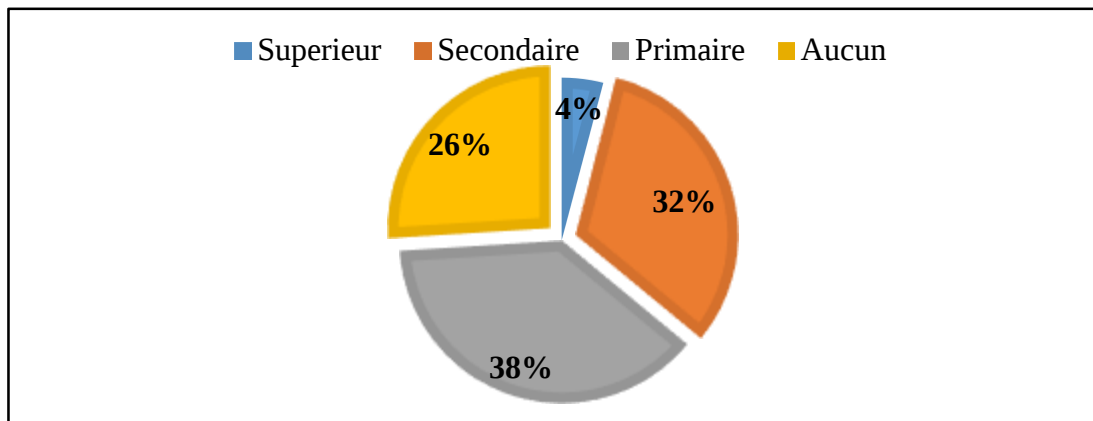
Source : Nos enquêtes de terrains, 2026

La figure 2 donne les différentes tranches d'âges que constituent les conducteurs des micros logistiques. A savoir la tranche d'âge de 16 à 25 ans représente 37%, celle de 26 à 35 ans représente 51% enfin, la tranche d'âge de 36 à 45 ans quant à elle représente 12%. Dans l'ensemble les jeunes de 16 à 35 ans sont les plus nombreux et représentent 88% des conducteurs enquêtés. Cette forte concentration des jeunes dans la conduite des micros logistiques montre une implication massive des jeunes dans le secteur du transport routier dans la sous-préfecture d'Abongoua. Cette activité est pour eux, une opportunité d'emploi dans ce secteur d'activité.

2.2.2. Une forte présence de lettrés parmi les conducteurs des micros logistiques

L'étude révèle que les conducteurs des micros logistiques possèdent des niveaux d'instruction divers. Certains ont suivi des études primaires, d'autres des études secondaires ou supérieures et les uns ne sont pas allés à l'école (figure 3).

Figure 3 : Niveau d'instruction des conducteurs des micros logistique



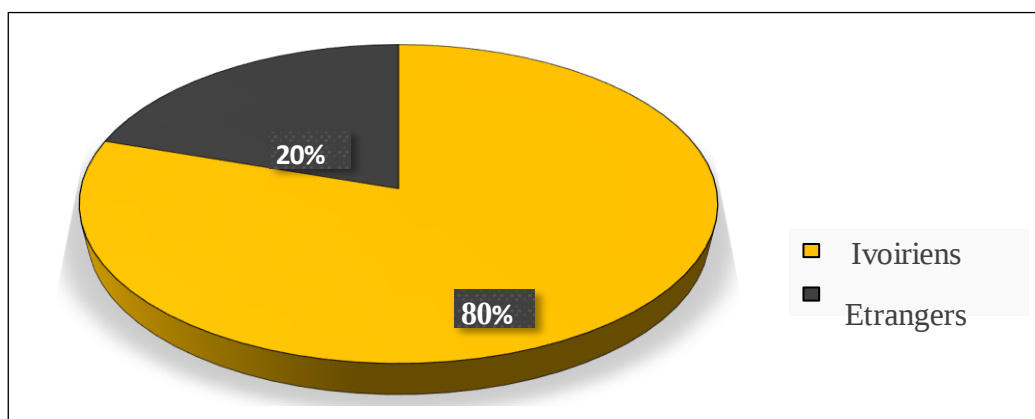
Source : Nos enquêtes de terrain, 2026

La figure 3 montre les différents niveaux d'instruction des conducteurs des micros logistiques interrogés dans la sous-préfecture d'Abongoua lors des enquêtes de terrains. Il ressort de l'analyse de cette figure que 26 % des conducteurs n'ont aucun niveau d'instruction contre 74 % qui ont au moins le niveau d'instruction primaire. Dans cette deuxième catégorie, les conducteurs qui ont le niveau primaire sont les plus nombreux et représentent 38 %. Face à la pauvreté et au chômage grandissant, l'activité des micros logistiques à Abongoua devient un moyen de se soustraire de ces difficultés.

2.2.3. Les conducteurs des micros logistiques dominés par les ivoiriens

Dans la sous-préfecture d'Abongoua, les conducteurs des micros logistiques sont dominés par les ivoiriens à travers la figure 4 ci-après.

Figure 4 : Répartition des conducteurs des micros logistiques selon l'origine



Source : Enquêtes de terrain, 2026

L'analyse de la figure 4 montre que les conducteurs des micros logistiques sont majoritairement des ivoiriens et représentent 80% de l'effectif des enquêtés. Quant

aux étrangers, ils sont minoritaires avec une proportion de 20%. La grande majorité des ivoiriens pourrait s'expliquer par le fait que l'activité se déroule dans des localités rurales. Ensuite, dans la sous-préfecture d'Abongoua, le privilège de la demande de conducteur des clients est plus en faveur de leurs frères ivoiriens en général et particulièrement aux fils de la localité. Ce choix s'opère pour une question de confiance et d'aides à un fils de chez soi à la quête d'un mieux-être.

3.3. L'apport des micros logistiques dans le tissu socio-économiques de la sous-préfecture d'Abongoua

3.3.1. Les micros logistiques une source de revenu pour de nombreux acteurs dans la sous-préfecture d'Abongoua

L'activité micros logistiques génère des revenus importants pour les acteurs. A partir du compte d'exploitation mentionné dans le tableau 3 ci-après, ces revenus sont misent en lumière.

Tableau 3 : Compte d'exploitation journalier d'un conducteur d'engin à deux roues (mototaxi) et à trois roues (tricycle)

Acteurs	Dépenses				Bénéfice réalisé	
	Achat de carburant (litre)	Prix du litre	Frais annexe (droit de passage)	Total dépense	Gain moyen journalier	Bénéfice journalier
Conducteur de mototaxi	5	1000	1000	6000	10.000	4.000
Conducteur de tricycle	10	1000	2000	12000	30.000	18.000

Source : Nos enquêtes, 2026

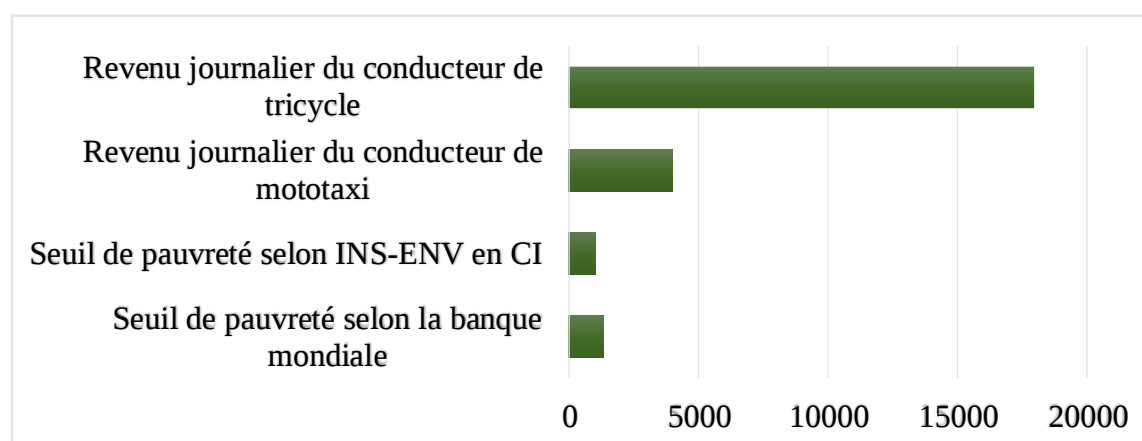
Le tableau 3 présente le compte d'exploitation de deux conducteurs de micros logistiques à savoir un conducteur de mototaxi à deux ou trois roues et un conducteur de tricycle à trois roues. Les dépenses journalières du conducteur de mototaxi s'élève à 6.000 FCFA tandis que pour le conducteur de tricycle s'élève à 12.000 FCFA. Après le travail, chacun à respectivement un bénéfice journalier de 4.000 FCFA et de 18.000 FCFA. La recette journalière à verser à l'employeur est de 5.000 FCFA ce qui revient à dire que le conducteur de tricycle a un revenu de 12.000 FCFA jour. Quant au conducteur de mototaxi, après toutes les charges, il s'en sort avec un bénéfice de 4.000 FCFA jour. Il convient de noter que les pannes légères et l'entretien des engins sont aux comptes des conducteurs seules les grandes pannes sont gérées par le propriétaire de l'engin. Dans l'ensemble, il faut dire que ces montants sont une moyenne car par moment, les recettes sont plus importantes surtout en période de fête, de traite agricole, des funérailles ou de fête de réjouissance.

3.3.2. Les micros logistiques, une contribution à la réduction de la pauvreté monétaire dans la

sous-préfecture d'Abongoua.

Selon l'INS-ENV (2021), le seuil de pauvreté extrême en Côte d'Ivoire est fixé à 750 FCFA et le seuil journalier est de 1013 FCFA. Dans la même veine, la banque mondiale (2025), quant à elle, définit une personne pauvre comme étant une personne qui vit avec moins de (3 dollars par jour) ce qui équivaut à 1350 FCFA. Les revenus générés par les micros logistiques et les seuils de pauvretés selon l'INS-ENV 2021 et la banque mondiale 2025 sont comparés dans la figure 5.

Figure 5 : Comparaisons des revenus journaliers des conducteurs de micros logistiques en fonction du seuil de pauvreté en CI et la Banque mondiale



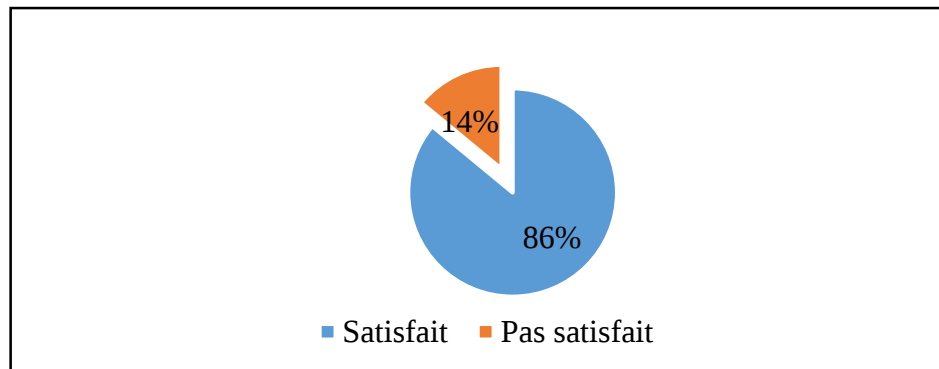
Source : Nos enquêtes 2026, INS-ENV, 2021 ; Banque mondiale 2025

Au regard de la figure 5, on constate que les revenus journaliers des conducteurs de mototaxi et tricycle sont largement au-dessus des seuils de pauvretés décrits par l'INS-ENV CI et la banque mondiale qui représentent respectivement 1013 FCFA et 3 Dollars soit 1350 FCFA. Ainsi, il ressort que l'activité commerciale des micros logistiques dans le transport contribue à la réduction de la pauvreté. Les revenus permettent aux acteurs d'améliorer leurs conditions de vie en leur permettant de faire face aux dépenses telles que la santé, l'éducation, l'alimentation et l'investissement.

3.3.3. Le niveau de satisfaction des usagers des micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua

Le niveau de satisfaction des usagers des micros logistiques dans le tissu du transport des personnes et des biens a permis d'apprécier l'importance de ce type d'engin. La figure 6 montre la proportion du degré de satisfaction des usagers.

Figure 6 : L'avis des usagers sur les micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua



Source : Nos enquêtes, 2026

La figure 6 montre l'avis des usagers sur les micros logistiques dans la sous-préfecture d'Abongoua. 86 % des usagers sont satisfaits de la présence des micros logistiques contre 14 % des usagers qui ne sont pas satisfaits. Les usagers expriment leurs satisfactions par la disponibilité des micros logistiques et qui facilitent les déplacements. Il y'a aussi le coût moins élevé du transport qui est aussi un facteur de satisfaction pour les usagers. Quant aux usagers qui ne sont pas satisfaits, ce mécontentement vient du fait qu'ils trouvent les conducteurs malpolis, avec une mauvaise hygiène et parfois avec de mauvaises conduites.

3. Discussion

L'étude des micros logistiques et mobilités des personnes et marchandises comme un moyen de lutte contre la pauvreté dans la sous-préfecture d'Abongoua a montré l'importance de ces micros logistiques dans cette zone principalement agricole.

3.1. Les raisons de l'existence des micros logistiques

Dans la sous-préfecture d'Abongoua, les principales raisons de l'existence des micros logistiques sont en premier, les mauvais états des routes, ensuite, le besoin de mobilité quotidien des populations de la zone. Grâce au foisonnement des micros logistiques la mobilité des populations devient plus fluide. Les résultats de cette étude sont conformes aux résultats de l'étude menée au Burkina Faso dans la région d'Ouagadougou par O. SIGUE (2022 p. 14) ; qui dit que « le foisonnement des lieux de stationnement localisés dans les gares routières, autour du grand marché et des marchés secondaires disséminés dans la ville et des centres sanitaires sont une raison du développement de cette activité ». Quant à N. TEOUGAM, (2023, p.71) ; il évoque comme raison « l'absence d'une offre publique de mobilité urbaine dans la ville de Maroua, capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, où les engins de deux et trois roues y sont devenus l'unique moyen de transport des personnes et des marchandises ». A Bouaké, Les raisons du choix pour les motos-taxis sont entre

autres, la rareté des autos-taxis, leur proximité auprès de la population et la disponibilité des conducteurs des motos-taxi pour les clients » (K.N. AHI, 2024, p.1). Au Bénin, la demande de transport est de plus en plus forte, l'absence de politique d'aménagement et d'urbanisation, l'inadéquation des politiques sur le transport, l'inertie des autorités n'ont pas permis le développement le secteur du transport interurbain et intra urbain ainsi que le mauvais état du réseau routier a favorisé l'émergence, l'étalement et l'ancrage social du taxi-moto. (H. GBENAHOU et al, 2023, p.102). Il en est de même pour A. KABORE, O. SIGUE (2024 p.42), qui disent que l'évolution fulgurante du nombre de tricycles en tant que transport de personnes à Bobo-Dioulasso traduit une insuffisance du système de transport préexistant. Les tricycles se positionnent comme les moyens de transport en commun capables de desservir toute la ville, contrairement aux taxis collectifs et autobus. Enfin, A. KABORE, et O. SIGUE (2024 p. 58), évoque le coût réduit du carburant et de l'entretien sont les principaux éléments permettant au tricycle d'être compétitif en terme économique vis-à-vis du taxi artisanal. À cela il faut ajouter, le fait que ces engins desservent même les quartiers périphériques de la ville.

3.2. Les acteurs des micros logistiques

Cette étude a montré que les acteurs des micros logistiques sont majoritairement jeunes, et sont dominés par des conducteurs lettrés. Enfin, les acteurs sont en majorité des ivoiriens. Ces résultats rejoignent les résultats des travaux de K. G-C KROUBO Kafé, et B. OUATTARA (2023 p.115), qui montrent que cette activité à Bouaké implique davantage les jeunes par rapport aux adultes. Cela peut s'expliquer par le fait que cette activité demande une plus grande agilité physique. Les jeunes sont plus aptes à l'exercer à cause de leur fraîcheur physique. KABORE Aminata, O. SIGUE (2024 p.54), confirment cette affirmation en disant que les conducteurs de tricycles à Ouagadougou au Burkina Faso sont jeunes, la moyenne d'âge est de 27 ans. Quant à K.N. AHI (2024 p.5), Cette activité concerne aussi bien les jeunes que les adultes de sexe masculin dont l'âge varie entre 17 à 61 ans. Mais l'on note une forte proportion de jeunes âgés de 17 à 35 ans. Ces résultats sont pratiquement similaires à ceux trouvés dans l'étude menée dans la ville de Sfax en Tunisie, les motocyclistes interrogés appartiennent à deux catégories d'âge : majoritairement celles des 30 à 60 ans (fonctionnaires) et de 15 à 30 ans élèves / étudiants (N. BOUHAMED, 2023, p.130). Du point de vu de l'origine des acteurs, les résultats de cette étude sont contraire à ceux de K.I. KOUAKOU (2025, p.23), qui dit que les investigations de terrain menées à Abidjan révèlent que la quasi-totalité des conducteurs de taxis-motos sont de nationalité étrangère (89%) contre (11%) de nationalité ivoirienne. Pour P.M. AMOUGOU (2021 p. 111), l'activité s'organise autour de plusieurs catégories d'acteurs. Les conducteurs permanents (ceux qui en font leur activité principale), les conducteurs occasionnels (généralement des travailleurs aux petits

revenus qui veulent arrondir leur fin de mois), les conducteurs temporaires (ceux qui font le taxi en cas de ralentissement de leur activité principale).

3.3. L'apport des micros logistiques dans le tissu socioéconomique

L'analyse des données de terrain pour cette étude montre que les micros logistiques ont des effets induits dans l'apport socioéconomique des acteurs. Ces résultats sont conformes aux résultats de l'étude menée dans la ville de Zinder qui montre que l'activité du transport constitue une activité génératrice de revenus car elle permet aux conducteurs de vivre au-dessus du seuil de la pauvreté et facilite les transactions aux usagers. Les conducteurs gagnent plus de 80 000 FCFA le mois (M. B. MANSOUR, et al, 2024, p. 9). Face à la pauvreté grandissante, pour gagner leurs vies, les conducteurs des micros logistiques sont obligés de rivaliser d'ardeurs et de stratégies et plus que par le passé. Ainsi, à Cotonou au Bénin, plusieurs stratégies sont développées pour avoir des clients et pour se faire son gain : le regroupement en des points donnés de la ville, notamment aux carrefours et le stationnement sur des parcs de taxis-motos (H. GBENAHOU et al, 2023, p. 103).

Une catégorisation des gains est faite, pendant que le conducteur de taxi-moto employé, est rémunéré à un montant allant de 30 à 50 000 F CFA/mois selon le cas, avec une recette journalière obligatoire de 10 à 15 000 F CFA, le conducteur indépendant, lui gagne une somme allant de 10 à 15 000 F CFA, voire plus, avec un revenu mensuel d'un peu plus de 300 000 à 450 000 F CFA. Toute chose pouvant permettre au chauffeur de taxi-moto de se prendre en charge et subvenir aux besoins familiaux. (KOUAKOU Konan Isidore, 2025, p. 23). Les résultats trouvés par K.G-C. KROUBO et B. OUATTARA (2023 p. 119), sont contraire aux résultats précédents, en effet, ces auteurs disent que « les mototaxis initialement dédiées aux transports des usagers sont souvent utilisées à d'autres fins par les conducteurs. Ils sont très souvent utilisés comme moyens de convoyage et de distribution de drogues. Ces derniers ayant la maîtrise totale de la cartographie de la ville sont très souvent utilisés par les dealers pour éviter tous soupçons. Quant à S. AYIMPAM et al, (2023, p.139), à Kinshasa les moto-taximen font montre d'incivilités qui leur sont reprochées tant par les autorités urbaines, les agents de la police, les citoyens-usagers que par les membres de leur propre corporation qui leur reprochent de ne pas respecter les règles de la vie en société, de manquer de respect d'autrui, de politesse et de courtoisie.

Cette critique a été observée ailleurs en Afrique. Ainsi, dans une étude menée à Accra, des utilisateurs se sont aussi plaints de la conduite des moto-taximen (Y.A. Tuffour et D. K. N. Appiagyei, 2014 p. 120). En Tunisie, certaines personnes optent pour ce moyen de mobilité car il garantit un gain de temps, surtout pendant les heures de pointe, une grande part des interviewés l'utilise car elle ne possède

pas de voiture. Par ailleurs, grâce à son coût relativement faible, le déplacement en moto correspond mieux au pouvoir d'achat des étudiants et des classes sociales pauvres. (N. BOUHAMED, 2023, p.130).

Conclusion

Pour conclure cette étude, l'analyse des résultats de terrain montre que la dynamique des micros logistiques a été favorisée par plusieurs raisons. Il ressort aussi de cette étude que plusieurs acteurs interviennent dans cette activité. Ensuite, Cette activité constitue un apport important de source de revenu et contribue à la réduction de la pauvreté. Enfin, La majorité des personnes enquêtées sont satisfaites de la présence de ce type de moyen de déplacement des populations et de transport des marchandises.

Référence bibliographique

AHI Noel Kouadio, 2024, « Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké » in *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 6(2), p. 1-14.

AMOUGOU Martial Patrice, 2021, « Promotion des valeurs civiques et participation au développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun ». In *revue langues, cultures et sociétés*, Volume 7, n°1, juin 2021 p. 108-116.

AYIMPAM Sylvie, OKITO Bienvenu Kobongo et KIBUL Michel Bisa, 2023, « La gouvernance au quotidien des taxi-motos à Kinshasa. Une régulation difficile » in *Géotransports : La motocyclette dans tous ses états en Afrique* n° 17-18 2022. p.135-148

BOUHAMED Nesrime, 2023, « Accidentologie et perception des normes de la sécurité routière par les motocyclistes dans le Grand Sfax en Tunisie » in *Géotransports : La motocyclette dans tous ses états en Afrique* n° 17-18 2022. p.123-133.

GBENAHOU Hervé, AZONCHIGA Daniel et BEDIE Vignon Dègbédji, 2023, « Encourir des risques pour réduire les risques » : ethnographie des pratiques médicamenteuses des conducteurs de taxi-moto à Cotonou (Bénin) in *Géotransports : La motocyclette dans tous ses états en Afrique* n° 17-18 2022. p.101-112

KABORE Aminata, SIGUE Ousseny, 2024, « Transport de personnes par tricycles à Bobo-Dioulasso : les remplacer ou en faire un levier de mobilité durable ? » Vol. 40, n° 2 (2) – juillet - décembre 2024 – in *Lettres, Sciences, Sociale et Humaine*- Publié le 31 décembre 2024. p. 42-62.

KOBENAN Appoh Charlesbor, (2022) « Les motocycles et moto-tricycles dans le transport public urbain en Côte D'ivoire», in *Revue Internationale du Chercheur* «Volume 3 : Numéro 3» p. 522-543.

KOMENAN Akoua Simon Toussaint et TRAORE Kassoum, 2023, « Conséquences socio-économiques des accidents de motos taxis dans les villes de Korhogo et de Bouake (Côte d'Ivoire) » in *Collections pluraxes/monde*. p. 31- 69,

KOUAKOU Konan Isidore, 2025, « Taxis-motos à Abidjan : une activité clandestine en plein essor », in *American Journal of Humanities and Social Sciences Research (AJHSSR)*, Volume-09, Issue-08, p. 21-25

KROUBO Kafé Guy-Christian et OUATTARA Bakary, 2023, « Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké (Côte d'Ivoire) » in *Géotransports : La motocyclette dans tous ses états en Afrique* n° 17-18 2022. p. 113-122.

MANSOUR Boukary Malam Ousmane, PALE Augustin et ZOURKALEINI Younoussi, 2024, « Le transport urbain : une activité génératrice de revenu dans la ville de Zinder (Niger) » in, Vol. 40, n° 2 (2) – juillet - décembre 2024 – in *Lettres, Sciences, Sociale et Humaine*- Publié le 31 décembre 2024 p.9-21

SIGUE Ousseny 2022, Succès du tricycle « Taxi-moto » à Ouagadougou » Vol. 38, n° 1 – Janvier – Juin 2022, in *Science et Technique, Lettres, Sciences humaines et sociales*. Publié le 30 Juin 2022. p.9-30.

TEOUGAM Nicolas 2023, « Circuits d'approvisionnement et de commercialisation des motos et tricycles asiatiques à Maroua (Cameroun) », in *Géotransports : La motocyclette dans tous ses états en Afrique* n° 17-18 2022 p.71-84.

TUFFOUR Yaw Adubofour et APPIAGYEI Daniel .Kofi Nti, 2014, « Motorcycle taxis in public transportation services within the Accra metropolis », in *American Journal of Civil Engineering* 2 (4), p.117-122.