

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



# RIGES

**ISSN: 2521-2125**

**Numéro 7**

**Décembre 2019**



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

## ADMINISTRATION DE LA REVUE

### *Direction*

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

### *Secrétariat de rédaction*

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

### *Comité scientifique*

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

## 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. La dynamique paysagère, la gestion foncière, la distribution des produits vivriers, l'insécurité urbaine, les migrations, l'intégration des gares routières dans le tissu urbain, le développement local, les questions sanitaires 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, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

## Sommaire

<p><b>BOUKPESSI Tchaa, ADRIKA Nafiou, KOUMOI Zakariyao</b></p> <p><i>Dynamique de la végétation et état actuel de la flore du plateau de l'Adélé (Centre-Togo)</i></p>	7
<p><b>Sylvestre Abiola CHAFFRA, Toussaint Olou LOUGBEGNON, Jean Timothée Claude CODJIA</b></p> <p><i>Analyse de la distribution de l'avifaune du Bénin en relation avec les différents écosystèmes : essai cartographique et perspectives de conservation des habitats d'intérêt écologique</i></p>	25
<p><b>KOFFI Kan Emile, KOUASSI Kouamé Julien, ETTIEN Zénobe N'dadja</b></p> <p><i>Mutations paysagères dans la forêt classée de Foro-Foro (Centre, Côte d'Ivoire) dans une région en crise</i></p>	50
<p><b>OUREGA Kouessi Remi Stephane, KONAN Kouadio Eugène, KOLI BI Zuéli</b></p> <p><i>Occupation de l'espace dans un contexte d'évolution démographique dans la sous-préfecture de Korhogo (Côte d'Ivoire)</i></p>	65
<p><b>BA Aïcha Idy Seydou Wally, DIOUF Adama Cheikh, CISSOKHO Dramane</b></p> <p><i>Analyse des modes de gestion foncière dans le delta du fleuve Sénégal : exemple des communes de Diama, Gandon et Ronkh</i></p>	77
<p><b>Moussa TOURE, Siaka DOUMBIA</b></p> <p><i>Analyse de la gestion coutumière des espaces agricoles dans le cercle de Dioïla au Mali</i></p>	88
<p><b>KONAN Kouamé Hyacinthe</b></p> <p><i>La gestion participative, une solution à l'orpaillage clandestin au nord de la Côte d'Ivoire</i></p>	105
<p><b>THIOR Mamadou, SANE Tidiane, MBALLO Issa, BADIANE Alexandre, SY Oumar, DESCROIX Luc</b></p> <p><i>Contraintes à la production rizicole et reconversion socioéconomique dans la commune de Diembering (Sénégal)</i></p>	118
<p><b>Codjo Clément GNIMADI</b></p> <p><i>Rôle des coopératives de producteurs d'ananas dans la réduction de la pauvreté dans la commune d'Allada au sud du Bénin</i></p>	133

<b>DIALLO Mary, COULIBALY Katchenin Aminata, ASSUÉ Yao Jean-Aimé</b> <i>Contributions des femmes rurales aux ressources des ménages dans les Sous-préfectures de Boundiali et de Siempurgo (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	148
<b>KOUMAN Kouassi Alain, KOUASSI Patrick Juvet, GOGBE Téré</b> <i>Action municipale et développement de la ville de Man (ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	162
<b>Lamourdja BIALI, Iléri DANDONOUGBO, Komi N'KERE</b> <i>Les facteurs de l'insécurité à Lomé dans un contexte de croissance urbaine</i>	179
<b>KAKOU Golly Mathieu, KOUAME Carine Natacha, AMAND M'boh Serge</b> <i>La gare routière de Bonoua et ses implications socio-économiques et environnementales</i>	197
<b>GBANFLIN N'dri Amos, ALOKO-N'guessan Jérôme</b> <i>Insertion des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)</i>	214
<b>Ibrahima Faye DIOUF, Mamadou Bouna TIMERA, Papa SAKHO</b> <i>Migration de retour des diplômés sénégalais de France et investissement citoyen au Sénégal</i>	231
<b>SAMAKE Charles, FOFANA Sory Ibrahima</b> <i>Analyse des déterminants de la mortalité des enfants de 0 à 5 ans dans la commune rurale de Miena/cercle de Koutiala (Mali)</i>	245
<b>KOUAME Koffi Fiacre, KOUAME Dhede Paul Éric, LOUKOU Alain François, DJAKO Arsène</b> <i>Les disparités d'usage éducatif du smartphone dans les établissements secondaires de la région de la Marahoué (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	261
<b>MAFOU Kouassi Combo</b> <i>Migrations agricoles à Bonon: de la fin des mouvements d'aller-retour à la sédentarisation des populations</i>	278
<b>YEBOUE Konan Thiéry St Urbain</b> <i>Problématique de la consommation du riz importé dans les bassins de production du riz local du centre de la Côte d'Ivoire</i>	293

**Philippine SONON, Abou-Bakari IMOROU**

*Santé publique et sciences sociales : quels apports, quelle convergence pour la compréhension des difficultés d'appropriation de l'offre contraceptive biomédicalisée à Zè (Sud-Bénin) ?*

312

## **LA GARE ROUTIERE DE BONOUA ET SES IMPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

**KAKOU GOLLY MATHIEU**, Assistant, Géographe,  
Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire),  
Email: [gollymathieu75@yahoo.fr](mailto:gollymathieu75@yahoo.fr)

**KOUAME CARINE NATACHA**, Doctorante au département de Géographie,  
Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire),  
Email: [kanitacha@hotmail.fr](mailto:kanitacha@hotmail.fr)

**AMAND M'BOH SERGE**, Doctorant au CURAT, Université Félix Houphouët  
Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire),  
Email: [amandmboh@gmail.com](mailto:amandmboh@gmail.com)

### **Résumé**

La ville de Bonoua est située au sud-est de la Côte d'Ivoire et est traversée par un important axe routier Abidjan-Ghana. Cet axe appelé la A100 constitue la principale artère de l'agglomération. De ce fait, elle joue un rôle de transit qui est un facteur dynamisant pour le secteur des transports. Elle a favorisé l'installation d'une gare routière accueillant quatorze (14) lignes. Implantée à l'entrée de la ville, la gare constitue un espace de correspondance, d'attente et de services pour les voyageurs et un équipement indispensable aux transporteurs dans l'exercice de leur activité. Cette étude de cas sur la commune de Bonoua se fixe comme objectif de montrer la mutation d'espace privé en espace public par les opérateurs du transport. S'appuyant sur une recherche documentaire et l'observation sur le terrain elle a permis les résultats dont la pertinence réside dans le fait de répondre aux objectifs visés. Le premier résultat est une meilleure compréhension du mode d'acquisition du site de la gare routière, le deuxième est la clarification sur l'organisation interne et externe de la gare et le troisième est l'identification des problèmes environnementaux que soulève cette gare.

**Mots clé:** Bonoua, coxeur, gare, pôle d'échange, taxi-brousse

### **Abstract**

The city of Bonoua is located in the south-east of Côte d'Ivoire and is crossed by an important road Abidjan-Ghana. This axis called the A100 is the main artery of the agglomeration. As a result, it plays a role of transit which is a stimulating factor for the transport sector. It favored the installation of a bus station with fourteen (14) lines. Located at the entrance to the city, the station is a space for correspondence, waiting and services for travelers and essential equipment for carriers in the exercise of their activity. This case study on the commune of Bonoua sets itself the objective of

showing the transfer of private space into public space by transport operators. Based on a literature search and on-the-ground observation, it has yielded results whose relevance lies in meeting the desired objectives. The first result is a better understanding of the mode of acquisition of the bus station site, the second is the clarification of internal and internal organization of the railway station and the third is the identification of environmental issues raised by this station.

**Keywords:** Bonoua, coax, train station, exchange pole, bush taxi

## **Introduction**

Les villes Africaines en général et celles de Côte d'Ivoire en particulier connaissent une dynamique démographique. Ce dynamisme démographique se traduit par une progression de l'urbanisation à des rythmes sans précédent avoisinant les 10% par an dans les grandes villes au cours des dernières décennies (DZIWONOU Y. 2001, p. 165). Cette urbanisation rapide est aussi constatée dans les villes moyennes autour des grandes métropoles qui deviennent des cités-dortoirs sans toutefois épargner certaines villes de l'intérieur.

Soucieux du bien-être de sa population, les plans d'aménagement initiés par les gouvernants ont été orientés de manière à assurer une séparation entre les fonctions et les populations. La planification des espaces se fait sur la base de plans d'urbanisme à l'intérieur desquels se retrouvent des espaces dédiés à l'habitat et des réserves foncières d'infrastructures et d'équipements. De ce fait, des parcelles sont réservées pour accueillir des espaces publics tels que les gares routières.

Mais le choix de ces sites ne fait pas toujours l'unanimité au sein des populations et finit par être abandonné au profit de nouveaux sites. Des gares spontanées naissent, causant un désordre et défigurant le paysage urbain.

Bonoua, ville située au sud-est de la Côte d'Ivoire n'échappe pas à cette situation. Le site de la gare n'est pas celui qui figure sur le plan de lotissement de la ville. C'est un espace appartenant au quartier de Koumassi qui fait usage d'espace public. A l'intérieur une véritable organisation s'y tient. Et depuis l'aménagement de ce site par les opérateurs économiques du secteur du transport, ce site fait aussi l'objet de discordance entre les opérateurs et la municipalité. Ce qui nous amène à nous demander pourquoi et comment les opérateurs privés arrivent-ils à aménager un espace public ? Nous nous fixons comme objectifs de montrer la mutation d'espace privé en espace public par les opérateurs du transport.

### **1. Démarche méthodologique**

La collecte des données s'est faite par la recherche documentaire, l'observation sur le terrain, l'entretien et l'enquête par questionnaire. L'élaboration de cette étude a



nécessité le recours à la recherche documentaire. Les données ont été recueillies dans les bibliothèques telles que la bibliothèque de l'IGT. Les données fournies par la mairie de Bonoua qui se résument aux taxes payées par les différentes compagnies de transports ont été d'un grand apport. Les données démographiques ont été obtenues grâce au recensement de la population ivoirienne de 2014. Il s'agit de la répartition de la population par genre, par âge, par nationalité, par niveau d'instruction, par localité et de la répartition de la population active. Ces données ont été fournies par l'Institut Nationale de la Statistique (INS). Elles ont permis de connaître les caractéristiques de la population de la commune de Bonoua ainsi que le nombre des chefs de ménages.

Les documents cartographiques émanent du BNETD-CCT. Dans le souci d'avoir des informations plus précises et plus détaillées. La collecte des données est faite à partir d'observation sur le terrain. En effet, de par cette opération, l'analyse est soumise à la réalité du terrain. Cela a permis de faire une description des espaces publics, de leur état et aussi de comprendre leur gestion dans la commune de Bonoua. Elles ont amené à faire des visites des sites aménagés. Des images ont été prises pour illustrer le travail.

Après la phase de l'observation, un entretien a été obtenu avec les gestionnaires. De par ce procédé, nous sommes rentrés en contact avec les différents gestionnaires des gares. A l'aide d'un guide d'entretien, les préoccupations ont été résolues. En retour, les réponses obtenues ont été inscrites sur un bloc-notes. Pour l'obtention de certaines informations, une enquête d'opinion sur la qualité des services a été proposée par les compagnies. Elle consiste à s'adresser à un tiers pour obtenir l'information recherchée à l'aide d'un questionnaire écrit. Les mêmes questions sont posées à tous les sujets, les mêmes éventualités de réponses leurs sont proposées. Ainsi, les réponses données sont comparées directement et peuvent être traitées statistiquement. Dans le cadre de cette étude, l'avis de la population sur la gare routière de Bonoua fut important, ce qu'elle pensait de sa gestion et des problèmes d'accès. La commune de Bonoua s'étend sur une superficie de 4300 hectares avec quatre principaux quartiers. L'étude a porté sur ces quartiers, les villages de la commune, mais, en fonction de la nationalité, du genre, de la population active et de l'âge. Aussi ne pouvant pas questionner tous les chefs de ménages, recourt a été fait à un échantillonnage et les résultats ont été généralisés à l'ensemble de la commune. Plusieurs listes de mêmes questions ont été déposées auprès de ces chefs de ménages.

Pour l'enquête, l'usage du choix raisonné par la méthode des quotas. Ce choix a été fait dans le but de retrouver dans l'échantillon chaque caractéristique de la population mère, mais, également de minimiser les coûts et de jouer sur le facteur temps vu l'étendue de la zone d'étude. Les éléments d'appréciation sont : les chefs de

ménages, le niveau d'instruction, la nationalité, le sexe, l'âge et le statut professionnel.

Selon le recensement de la population de 2014, Bonoua comptait 9797 chefs de ménages pour une population de 69983 habitants (INS-RGPH, 2014), ce qui représente 14% de la population communale. Pour notre enquête nous avons utilisé la formule suivante :

$$n = t^2 \cdot \frac{p(1-p)}{e^2} : n = 1,96^2 * 0,14 \frac{(1-0,14)}{0,05^2} = 185.$$

Pour éviter le biais de l'échantillon compte tenu de l'abstention de certains enquêtés, un réajustement de 10% a été opéré. Ainsi :  $n_{\text{ajusté}} = n + 10\% n$  ;  $n_{\text{ajusté}} = 185 + 185 * 0,1 = 203$

Ainsi, enquête a été réalisée auprès de 203 ménages de la ville et des villages de Yaou, Samo, Tchentchévê. Le traitement des données recueillies au cours du travail s'est fait grâce à l'usage de différents logiciels. L'analyse statistique s'est faite à partir de l'usage des logiciels tels que Word 2010 et Excel 2010. Le traitement cartographique a reposé sur l'usage des logiciels comme Adobe Illustrator (11.0.0), Arc-Gis (10.2.2), Quantum-Gis (1.7.4). Ces logiciels ont permis de traduire les informations obtenues en données cartographiques.

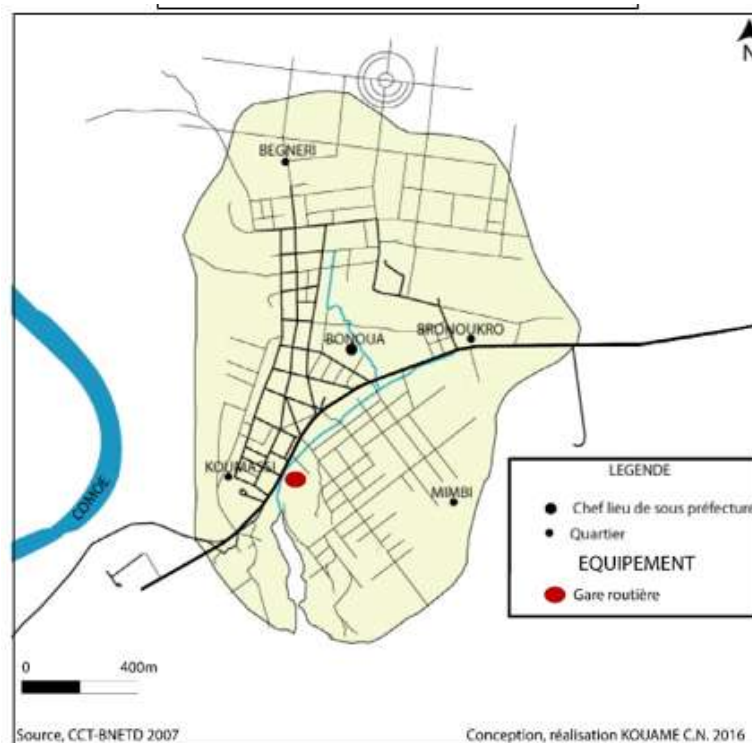
## 2. Résultats

### 2.1 L'acquisition et la description du site de la gare

La route constitue la principale voie utilisée quotidiennement dans la ville de Bonoua. La commune de Bonoua est un centre-ville carrefour qui relie les autres départements et la capitale économique. Elle bénéficie d'un réseau urbain médiocre et d'un trafic florissant. Elle constitue un lieu de transit qui est propice aux entrées et aux sorties au niveau du transport. De par sa situation géographique, un nombre important de populations y habite et pourtant leurs lieux de travail est Abidjan, la grande métropole située à 59 kilomètres de la commune de Bonoua. Ces travailleurs de la grande métropole qui résident à Bonoua pour des raisons diverses sont soumis aux « mouvements pendulaires » pourtant la population communale à 69998 habitants (RGPH 2014) d'où l'importance de l'activité de transport. Au regard de ce qui précède, la commune de Bonoua doit disposer d'un site stratégique pour son activité de transport. C'est dans cette optique que ce site occupé par la gare routière a été octroyé aux transporteurs par le Sous-préfet sur demande de ceux-ci en 2006. Ce site résulte de la propriété du quartier de Koumassi. En réalité, sur le plan d'urbanisme directeur de la ville, ce terrain n'est pas dévolu comme étant un espace

dédié à une réserve foncière d'équipement. C'est un espace vacant, mais non sans maître ! La gare de Bonoua est aménagée sur un site de cinq (5) hectares, c'est un site stratégique. De par cette position, la gare de Bonoua permet à tout voyageur d'y avoir accès facilement. En effet, elle se situe près de l'axe principal Abidjan-Aboisso et en plein cœur du quartier Koumassi. Elle est non loin du centre-ville. Les populations y accèdent facilement que ce soit en voiture qu'à pied et ce quelque soit l'heure. Aussi, les transporteurs de cette ville ont réussi à faire de ce site, le seul abritant une grande gare. Ces transporteurs bien qu'ils ne soient pas sur le site prévu par la mairie, ont réussi à s'inscrire dans l'idée des plans d'urbanisme qui affectent des espaces précis à la gare routière dans les localités. De cette manière, l'on ne retrouve pas dans la ville de Bonoua la multiplication des gares spontanées. Cette discipline et la centralité de la gare ne seraient-elles pas les motifs qui empêchent la mairie de les déguerpier et les reloger sur le site prévu plus loin des habitations, juste après le cimetière sur la voie de Samo (à la sortie de Bonoua). La nécessité de la création d'une gare routière pareille résulte de la combinaison de plusieurs facteurs : la dispersion notée dans le secteur des transports urbains de masse, l'existence de plusieurs lieux non aménagés pour servir de gare routière, l'insuffisance des lieux de stationnement dans le plateau, les contraintes liées à la mobilité urbaine, l'augmentation des moyens de transport, etc. Au sein de cette grande gare, l'on retrouve de multiples petites gares appartenant soit à des sociétés (GAMON transport) soit à des particuliers.

**Carte 1 : Localisation de la gare de Bonoua**



## **2.2 L'organisation interne de la gare**

Si l'on considère comme critère déterminant : le nombre d'auto cars, le nombre de voyageurs transportés annuellement, la surface financière, la réputation et le standing, les 5 compagnies de transport, officiellement présentes dans la gare routière sous la forme d'un bureau et d'un quai réservé, tous deux parfois partagés, ne sont pas d'importance équivalente. Pour reprendre une différenciation faite par les acteurs du transport eux-mêmes, trois catégories de compagnies peuvent être distinguées.

### **2.2.1. La gare de MD et la gare de GAMON transport, deux acteurs principaux du transport à BONOUA**

La première catégorie est qualifiée de compagnies de grande importance. Elle pratique des prix élevés et offre un service de choix, du type «compagnie régulière et organisée ». Elle compte un nombre très limité de compagnies. A Bonoua, on peut en dénombrer deux notamment la compagnie « MD » transport et la compagnie « GAMON » transport qui a des représentations dans plusieurs autres villes de la Côte d'Ivoire. En outre, leur clientèle qui, pour un même trajet, paie des billets plus chers que ceux proposés par les compagnies de la seconde catégorie, ne fréquente pas la gare routière et préfère être prise le plus près possible de chez elle. Ces compagnies prestigieuses de moyens de mobilité des travailleurs des services privés et publics dans le cadre des mouvements pendulaires entre Bonoua (lieu de résidence) et Abidjan (lieu de travail). A ce titre, il est établi diverses formes de contrats entre les compagnies et les usagers qui sont entre autres : les cartes de fidélité, les abonnements mensuels et les contrats avec les services pour le ramassage de leurs personnels qui offrent des avantages aux usagers pour les fidéliser.

MD transport a été créée en décembre 2016 et compte douze (12) véhicules de type massa (19 places) et vario (35 places) qui relient Bonoua à Adjamé (Abidjan). En moyenne neuf (9) voitures font la ligne. En plus des chauffeurs, le personnel de gestion est composé d'un gestionnaire, un chef de gare, une caissière et un directeur technique. Les taxes de stationnement sont à 3.500 francs CFA par mois soit 42.000 francs CFA à Bonoua et 24.000 francs CFA au district d'Abidjan par an. Le coût du transport est de 800 francs CFA.

GAMON Transport ou FLIT contrôle existe depuis 2015. Avec près de 2000m<sup>2</sup>, cette gare a la superficie la plus étendue et est la mieux organisée. Elle compte 16 véhicules dont 5 cars de 38 places et 11 minicars de 18 à 20 places. Ces véhicules font la liaison entre Bonoua et Treichville (Abidjan). Les taxes de stationnement sont à 48.000 francs CFA par an par voiture soit 4.000 francs par mois. Cette même somme est versée au district d'Abidjan. Les voitures sont en bon état.

### **2.3 La gare d'Express : un mal nécessaire**

La deuxième catégorie est composée de compagnies décrites comme «bas de gamme». Elle se caractérise par une mauvaise organisation. Celle-ci dispose rarement d'un comptoir et d'un «quai» propres. On est dans le régime partagé, de l'alternatif et souvent de l'officieux. Numériquement parlant, il s'agit de la catégorie qui compte le plus de matériels roulants, chacune d'entre elles ayant une flotte de taille modeste, souvent mal entretenue et rarement renouvelée. Ce sont ces compagnies qui réalisent le plus de voyages non déclarés et n'hésitent pas à prendre des voyageurs dans des lieux non autorisés, voire à organiser des départs et des arrivées, hors de l'enceinte de la gare routière, pour ne pas payer les frais de stationnement et de sortie, et ne pas être soumises aux contrôles policiers et fiscaux. Leur clientèle est constituée des personnes modestes, n'ayant souvent pas de revenus réguliers. Les commerçants, les élèves, les étudiants et les visiteurs qui ignorent l'existence de la première catégorie sont donc leurs clients. Bien souvent, ces compagnies, afin de rentabiliser leur voyage, prennent et déposent des clients tout le long du trajet, alors que de plus en plus les autres compagnies offrent des trajets sans arrêt. On est dans le règne de l'aléatoire et de l'improvisation, au gré des occasions.

La gare d'Express est un site de 300 m<sup>2</sup> comprenant une caisse et un hangar pour recevoir les véhicules qui chargent. Elle a été mise sur pied par des particuliers et dispose de cent deux (102) véhicules de type Yass de treize (13) places qui relient Bonoua à Abidjan (Treichville). Chaque véhicule fait en moyenne trois voyages. Les taxes de stationnements s'élèvent à vingt-huit mille (28000 CFA) par an par véhicules au niveau de la commune de Bonoua. Mais, au district d'Abidjan, elles s'élèvent à vingt-quatre mille par an par véhicule. Le titre du transport est de 600 francs CFA par individu. Les conflits entre les usagers d'une part et le conducteur associé à son apprenti sont réguliers et souvent dégénère. Ici, les usagers n'ont aucun droit, mais les prix des titres de transport varient en fonction des moments de la journée. Aux heures de pointes c'est-à-dire de 6 h à 9 h pour le matin et de 17h à 19h pour la soirée le titre du transport est respecté et aux heures dites creuses pour le transport c'est-à-dire de 9h à 17h et de 20h à 6 h avec ces compagnies, la présence d'un bouchon ou un embouteillage entraîne l'envolée du titre de transport. A cette catégorie il nous faut adjoindre les taxis brousse.

### **2.4 La gare des taxis brousse, un levier crucial pour les relations ville-campagne**

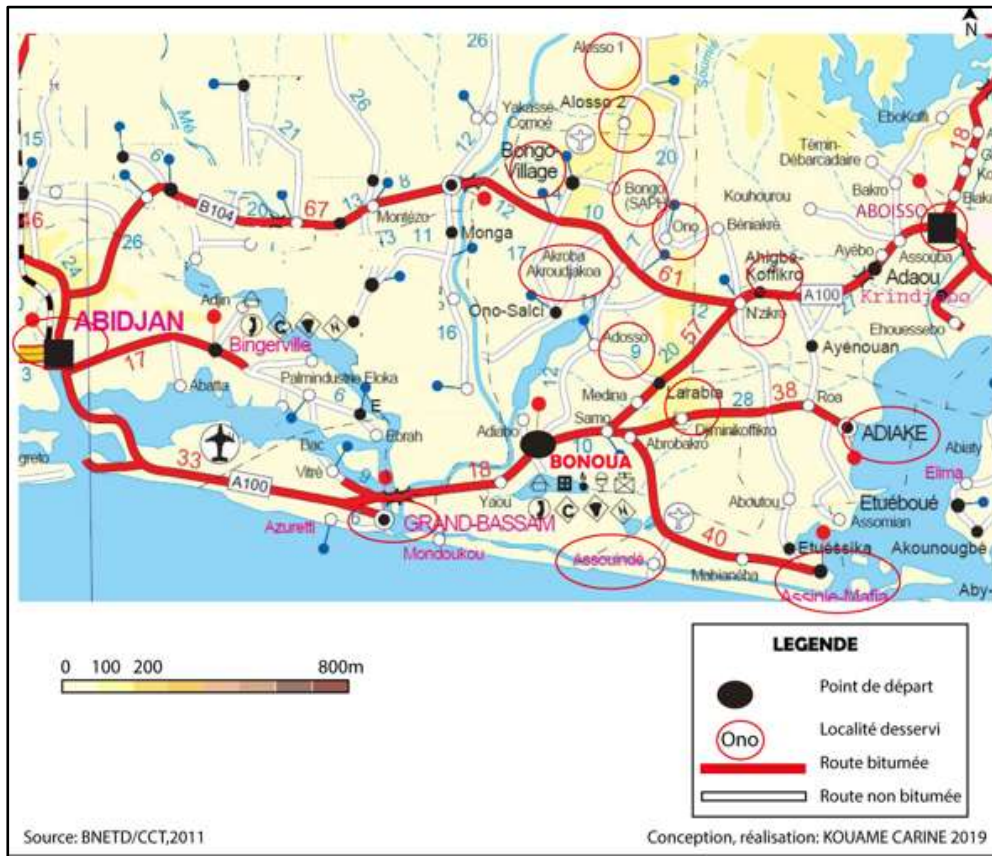
Les taxis communaux assurent la liaison entre les quartiers de la ville, mais également entre la ville et les villages de Yaou, Adiaho, Samo Tchentchévê et Kodjoboué qui est un campement. La gare de Yaou se situe au carrefour de la mosquée et celle de Kodjoboué lui fait face. En réalité, il n'a pas d'espace aménagé pour accueillir les véhicules qui font ces lignes. Les véhicules chargent en bordure de

voie à ces endroits. Quant au village de Samo, ses taxis chargent à la gare sur la grande voie internationale. Seul Tchentchévê a un espace au sein de la grande gare.

## 2.5 Les autres gares, moteur d’approvisionnement de la ville de Bonoua

La troisième catégorie est constituée par l’ensemble des gares qui assure la liaison entre Bonoua et son arrière-pays comme le montre la carte 2.

Carte 2 : Répartition des localités ralliées à partir de la gare routière



La ville de Bonoua abrite la gare d’Assinie et d’Assoinié. Cette gare dispose d’un parc automobile de 16 véhicules qui assurent quotidiennement la liaison Bonoua-assinie-Assoinié. Sur le territoire urbain de Bonoua sont également implantées les gares des véhicules qui assurent les liaisons entre cette ville et les localités de Bassam, Adiaké, Mlamlaso, Ouhéou et Aboisso.

Dans cette troisième catégorie, l’on peut inclure également la gare des véhicules de transports de marchandises de tout ordre que sont les bâchés et camions poids lourd. Les gares de camions et de bâchés sont constituées de gros camions de ramassage de sable et graviers qui ravitaillent les chantiers de constructions dans la ville et les villages tout en transportant des marchandises. Les bâchés quant à elles, servent pour le transport de manioc et d’ananas. Ces véhiculent sont dans l’ensemble vieillissants et connaissent des pannes fréquentes.

**Photo 1 : Gare routière de Bonoua**



Source : Kouamé, 2018

La ville de Bonoua est appelée à mener des actions de développement en vue de rendre ces espaces viables à travers une offre infrastructurelle et d'équipement capables de fixer les populations. À la naissance de la communalisation ; fille de la décentralisation, des compétences ont été dévolues aux élus locaux entre autres les compétences en matière de transports octroyées aux autorités communales telles que : la délivrance des autorisations de transport urbain ; la réalisation d'infrastructures de stationnement des véhicules ; la promotion de la sécurité routière urbaine ; la gestion et le contrôle du bon état de la signalisation routière ; la réglementation de la circulation routière urbaine ; la délivrance des autorisations de transport dans les limites du périmètre communal. Cette étude proposée dans le cas de Bonoua est spécifique de par l'acquisition de l'espace dévolu jusqu'à son aménagement et par sa gestion privée. Le site abritant la gare est un espace relativement plat et relié à la route nationale A100 par un passage aménagé sur le caniveau longeant une bonne partie la route ci-dessus mentionnée par les transporteurs eux. Ensuite, est venu le temps du terrassement enfin la distribution des lopins de terres aux compagnies et la mise en place des hangars servant d'abri aux usagers ainsi que la construction du bureau des syndicats de la commune.

L'espace de la gare n'étant pas bitumé laisse entrevoir des flaques d'eaux au passage des pluies. Seule la gare de GAMON Transport a des toilettes. La gare n'étant pas clôturée laisse flâner un risque d'insécurité si bien qu'aux environs de 17h 30, les chauffeurs préfèrent descendre les passagers en bordure de la voie internationale.

### ***2.6 La gestion efficace de la gare routière***

La gare routière fonctionne comme une vaste plate-forme où stationnent, d'où partent et où arrivent de manière régulée et contrôlée les véhicules affectés au

transport en commun. Ce faisant, elle polarise les flux d'utilisateurs, assurant à la fois leur information, leur achat de billet, leur attente, leur départ, leur accueil, leur transit et leur redistribution dans la ville. Chaque autobus qui entre doit appartenir à une compagnie répertoriée, prendre un ticket et s'acquitter d'un paiement à sa sortie.

La gare routière de la ville de Bonoua se présente comme un pôle d'échange quand bien même qu'il soit relativement restreint ou vaste. En effet, le transport en voiture et la marche à pied peuvent s'y combiner. C'est un espace qualitatif intégré à la ville d'un point de vue urbain. Des services sont offerts aux voyageurs notamment l'achat de titre de transport, les informations, du mobilier d'attente dans toutes les gares excepté celle des véhicules Express, la restauration, le café, la presse. Elle est la principale gare de la ville et la première gare de la Sous-préfecture par sa fréquentation et son offre de services. C'est également 8 742 montées et descentes par jour.

Le temps de trajet vers Grand-Bassam est de 10 minutes et vers Abidjan de 30 minutes. Elle assure 14 lignes, dont 4 lignes urbaines.

Dans l'ensemble, une bonne organisation interne règne dans la grande gare. Au niveau des sous-gares, une programmation des chargements de chaque véhicule est faite sur un tableau. Chacun sait quand il doit effectuer son chargement et attend patiemment son tour sans histoire. Cependant, il arrive d'assister à des encombrements de la voie A 100 vue que certains véhicules stationnent en bordure.

Bien qu'il existe chefs de gare ou chefs de lignes dans chaque gare, un syndicat les chapeaute. Il s'agit du syndicat général de la gare de Bonoua appelé UCLBA (Union des Chauffeurs de la Ligne de Bonoua). Ce syndicat se charge de la bonne marche de la gare, de régler les différends qui pourraient survenir entre les transporteurs. Il se charge également de recueillir des fonds par gare et par véhicule. Le tableau n° 1 présente les montants recueillis.

**Tableau 1 : Répartition des sommes versées au syndicat en fonction du nombre de place**

Gare	Nombre de véhicules	Nombre de place par véhicule	Somme versée au syndicat en F CFA
GAMON Transport	16	18, 20 et 38	9.600 / semaine
MD transport	12	19, 35	400 / jour
Bassam	5	13, 15, 18, 20	400 / jour
Les autres gares	Plus de 150	5, 7, 13	200 / jour

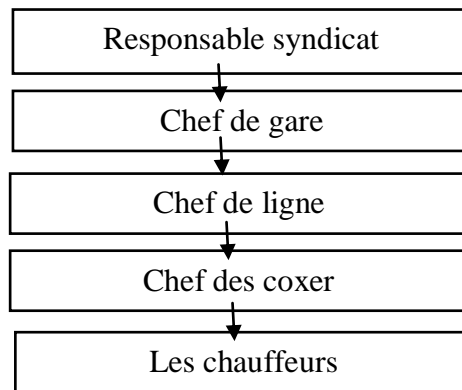
Source : nos enquêtes 2017

Effectivement, chaque petit véhicule (les voitures de moins de dix-huit places) verse une somme de 200 F CFA au chef de ligne ou gare qui les rapporte au syndicat. Quant aux gares de GAMON transport, MD transport et la gare de Bassam, elles paient des sommes différentes car leur pack automobile comprend des véhicules de



18, 20 et 38 places. Les deux dernières gares versent une somme de 400F CFA par jour par véhicule au syndicat. Pour Gamon Transport, une autre formule a été trouvée. Ayant les véhicules de plus grande capacité, cette gare apporte la somme de 9.600 F CFA par semaine au syndicat. Le syndicat est structuré de la manière suivante comme le montre la figure 1

**Figure 1 : Organigramme de gestion de la gare routière de Bonoua**



## **2.7 L'impact du transport dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux de la ville**

L'activité du transport à Bonoua est pratiquée dans sa grande majorité par la population Abouré. Cela fait suite à la recherche de ressources additionnelles après les crises agricoles qu'a connues cette région. C'est en cela qu'OURA,( 2010 p. 188) dira que « ce sont les grands planteurs qui ont investi dans le secteur en complément à leur propre activité agricole. Depuis la crise de l'ananas, ce sont plusieurs planteurs qui se sont intéressés au transport. Ils payent des véhicules qu'ils mettent à la disposition des chauffeurs qui en font la demande. C'est un secteur rentable qui garantit aux investisseurs un revenu qu'ils perçoivent au quotidien. Les chauffeurs constitués majoritairement d'Abouré (plus de 57% de l'effectif total) avouent s'y être intéressés à cause de la rentabilité du secteur dans la région ». Aujourd'hui, avec le grand nombre de taxis communaux et brousse, mini cars (Express, Camille transport en 2018) et cars (Gamon transport), c'est plusieurs emplois qui sont pourvus. Des chauffeurs sont employés par les compagnies comme par les personnes individuelles. Des convoyeuses et convoyeurs, guichetiers et guichetières, mécaniciens, chargeurs, coxeurs, gérants, chefs de gare, directeurs techniques sont également recrutés.

Outre cela, le secteur du transport permet de participer au développement de la ville à travers les réalisations des projets de constructions. En effet, les revenus qui y sont tirés permettent aux populations de bâtir des maisons basses comme des maisons en hauteur. Ils permettent d'installation de petits magasins de pagnes, de bijouteries, d'accessoires de téléphones pour leurs proches.

## 2.8 Les activités nées de l'existence de la gare

Selon Cheikh Samba WADE, El Hadji Mamadou NDIAYE et Rémy TREMBLAY, (2010, p.14) : « Affectés en priorité par la conjoncture défavorable, les jeunes et les femmes sont les acteurs les plus visibles dans la gare ou ils exploitent les opportunités offertes. Les routiers construisent une identité sociale qui leur est propre et élaborent des règles et modes de vie spécifiques qui traduisent une large liberté d'expression. Finalement, la gare routière est aussi un lieu de partage, de confrontation, de transactions et d'échanges. Les personnes et les groupes qui y évoluent entretiennent des relations de proximités qui facilitent la communication interpersonnelle et la communication de masse. De nombreuses activités s'y déroulent quotidiennement en plus de celles directement liées au transport de voyageurs : petit commerce, restauration, lavage de véhicules, réparation de véhicules, cirage, etc.

La création de la gare routière a fait naître de multiples activités tout autour et bien entendu à l'intérieur d'elle. Ces activités peuvent être regroupées en deux catégories : les activités des vendeurs ambulants et celles qui occupent un espace bien précis avec un aménagement sur des étalages ou dans des conteneurs aménagés qui font office de magasins. La gare est devenue le lieu où les vendeurs n'ayant pas de grands moyens pour s'installer peuvent faire affaire. Très souvent avec sur les têtes des marchandises ou encore des produits de consommation directe, ils sillonnent les différentes gares en présentant leurs articles aux passagers ».

Quant aux commerçants occupants des places, leurs activités varient. En effet, en bordure de voie, ceux sont les vendeuses *d'attoupkou*, de *placali*, de manioc, de gari, d'ananas et d'autres fruits qu'on rencontre. Elles s'adonnent également au commerce d'écorces de plantes médicinales que l'on mélange à de la liqueur forte « *koutoukou* ».

### Photo 2 : Activités économiques nées de la gare routière



Source : Kakou, Kouamé, 2017

Hormis ces vendeuses des bars « maquis » se sont développés devant la gare et dans ses environs. A l'intérieur de la gare, le décor va des restaurants aux magasins d'orange, MTN et Moov money.

**Photo 3 : Maquis aux abords de la routière**



Les caves et espaces de gastronomies sont également présentés au tour de la gare

*Source : Kakou, Kouamé, 2017*

### **2.9 Impacts socio démographiques et environnementaux de la gare routière de Bonoua**

Cette partie de ce travail consistera à examiner en prélude, les mouvements pendulaires des travailleurs et en second lieu la dégradation de l'environnement liée à la présence de la gare.

La proximité de Bonoua d'Abidjan a conduit de nombreux fonctionnaires à s'y installer. En effet, l'une des raisons est pour échapper un temps soit peu à la pollution sonore qu'offrent certains quartiers populaires d'Abidjan ; des fonctionnaires préfèrent vivre à Bonoua. L'autre raison est que la crise post électorale de 2011, a conduit les populations traumatisées à s'y rendre, à la quête d'une certaine tranquillité. Aujourd'hui, la présence de la gare ralliant Bonoua à Abidjan favorise les mouvements pendulaires. Les travailleurs et étudiants effectuent des allées et retours chaque jour. Au total, ce sont environ 8742 (Union des Chauffeurs de la Ligne de Bonoua en 2018) personnes qui y transitent quotidiennement par cette gare.

La naissance des activités dans et à l'extérieur de la gare contribue très fortement à la dégradation de l'environnement. En effet, les vendeurs déversent directement leurs fruits défectueux dans le grand caniveau situé devant la gare routière. On peut y retrouver des restes de manioc, d'ananas, d'avocats, de maïs etc.... Cette situation devient plus alarmante pendant les saisons de pluie où l'eau de ruissellement envahit la voie principale devant la gare (photo 4)

**Photo 4 : Caniveau jonché de déchets plastiques et de restes d'aliments**



Source : Kouamé, 2017

### 3 Discussion

L'installation sur l'actuel site de la gare routière s'est faite de manière anarchique. Propriété du quartier de Koumassi, ce terrain ne figure pas comme étant un espace dédié à une réserve foncière d'équipement sur le plan d'urbanisme de la ville. Son occupation fait suite à la première gare créée par Kouassi Philip (STB) sur le lot de terrain lui appartenant. Cette grande gare permet de rallier différentes localités au sein de la Sous-préfecture de Bonoua et même Abidjan. Cette portée d'action de la gare routière est étroitement liée à l'organisation interne qui y règne.

Actuellement deux modes de gestion de gare routière sont appliqués au Sénégal : il s'agit de la gestion par les opérateurs (dite aussi « gestion publique » car elle se fait en collaboration avec l'Etat) et de la gestion privée. La gestion publique de gare routière est celle qui est appliquée au niveau de la gare routière de Pompier, c'est un mode de gestion dans lequel les acteurs du secteur du transport et les collectivités locales travaillent en collaboration directe et assurent chacun en ce qui le concerne une partie de la gestion.

Dans ce cadre, la gestion de l'activité de transport est exercée par les opérateurs regroupés en Comité de Gestion (CG) élus par les chauffeurs, commerçants et coxeurs évoluant dans la gare routière. Ils sont regroupés en GIE (Groupement d'Intérêt Economique) et /ou Association, exerçant de minuscules travaux d'entretien et de réparation à l'intérieur de la gare routière. Cheikh Samba WADE, El Hadji Mamadou NDIAYE et Rémy TREMBLAY, (2010, P. 10).

La gestion de la gare de Bonoua relève de la responsabilité des transporteurs et du syndicat. En premier lieu, les transporteurs y interviennent, car ce sont eux qui fixent

le coût du transport des différentes lignes en accord avec le syndicat. Ces résultats sont en accord avec ceux de DINDJI Médé Roger, BROU Emile Koffi et BOHOUSSOU Séraphin, *Revue de Géographie de l'Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO*, N°5- Oct. 2016, Vol. 2 p210-211

En second lieu, cette gestion incombe pour la grande partie au syndicat. C'est lui qui organise la vie dans la gare. Il attribue les sites aux chauffeurs de lignes et aux compagnies. Il se charge de recueillir des fonds par véhicule au niveau de chaque gare pour son fonctionnement. En un mot, c'est lui qui régule la vie dans la gare, l'espace est sous son contrôle, il en est le grand patron. L'autorité municipale ici n'a pas grande influence. Son rôle se limite au recouvrement des taxes municipales tout simplement. C'est en cela que ZOUHOULA BI (2010) dans son étude sur Cocody cité par DINDJI (2016, p. 213-214) dira « ...la zone de compétence de l'autorité communale couvre tout son territoire. Cependant, elle n'a pas grande autorité dans le fonctionnement des gares et points de stationnement, points d'ancrage de l'activité des wôrôswôrôs. Ces espaces sont plutôt des zones de « compétences » des syndicats de transporteurs. Du moins, il s'agirait de « territoires » qu'ils contrôlent. En fait, ces syndicats, se vantant d'ententes communales (autorisation communale), élaborent une régulation basée sur le paiement de plusieurs droits et opèrent des installations payantes. Le faisant, ils confèrent à ces lieux un intérêt financier d'une part et, démontre qu'ils en sont les « maîtres » d'autre part. À l'évidence, l'autorité municipale qui leur accorde l'autorisation d'existence n'a pas grand effet sur ces espaces ». L'existence de cette gare a des retombées positives sur l'économie de la ville. L'impact des revenus tirés de l'existence de la gare sur l'essor de la ville est avéré. En effet, enquêtes au niveau des gares MD Transport, GAMON Transport, Express, Assinie gare et Bassam gare ont montré qu'elles employaient 151 chauffeurs pour 151 véhicules. Le nombre des convoyeurs s'élève à 135 et les caissières sont 6 pour ces gares. L'étude d'OURA 2010 à Bonoua a relevé que 92 camions étaient destinés au transport du manioc, environ 200 taxis-ville et une centaine de taxis-brousse (OURA 2010, p 233). Hormis les emplois créés dans le domaine du transport, la ville tire d'autres profits de la présence de la gare. C'est le cas des différentes constructions réalisées par les transporteurs. Ces résultats sont en concordance avec ceux d'OURA (2010, p. 288) qui soulignent que désormais le transport permet à certains acteurs de prendre part au développement de la ville à travers l'édification d'immeubles et accroître la rentabilité des taxes communales.

Concernant les multiples activités induites par la gare routière, elles participent à l'autonomisation de la femme, car se sont-elles qui les pratiquent majoritairement. KASSI (2007, p. 189) étudiant le cas d'Abidjan dira *elles s'insèrent dans le tissu urbain et semblent de plus en plus guider les installations des commerces (activités informelles surtout), qui forment des groupements d'étalages à leur proximité. Il n'y a pas que les petits commerces qui soient concernés, l'implantation proche d'une gare de « woro-woros » favorise une affluence au lieu des activités plus structurées. La présence d'une gare ou d'une ligne de « woro-woro » facilite l'accès et la fréquentation des pôles d'activités. Le passage de la ligne « woro-woro » Marcory-Treichville par exemple a coïncidé avec le développement et le rayonnement du marché de Belleville. L'exemple de ce marché est une illustration du pouvoir structurant des*

*transports populaires*. Il convient de noter que la présence de la gare de Bonoua favorise les mouvements pendulaires.

L'importance de la gare dans les migrations ou mouvements pendulaires est révélée par les résultats de cette étude. Elles montrent que ce sont en moyenne 8 742 personnes qui transitent quotidiennement par la gare de Bonoua. Ces résultats rejoignent ceux de l'Enquête sur la demande de transport dans le Grand Abidjan (enquête ménage Rapport provisoire, 2013, p. 44-45) et de KASSI (2007, p. 181-182) qui soulignent que les gares routières drainent au quotidien un important flux de personnes. OURA 2010, (p. 287) quant à lui mettra certes en évidence le phénomène des mouvements pendulaires, mais ceux venant des autres localités en direction de Bonoua. Il souligna que Bonoua n'est pas qu'une ville-dortoir, certains travailleurs de la ville résident à Bassam et à Abidjan comme le montre le cas du Lycée Moderne où sur un effectif de 105 enseignants en 2006, une dizaine venait d'Abidjan tous les matins. Le grand nombre de personnes qui transite et travaille à la gare de Bonoua laisse une empreinte sur l'environnement de ce lieu. La gare routière constitue une zone d'échanges où voyageurs et commerçants se côtoient. Les voyageurs n'éprouvent aucun problème à se débarrasser de leurs restes d'aliments ou des emballages dans le grand caniveau longeant la voirie. Les commerçants quant à eux font preuve d'incivisme profond. Leurs articles en décomposition finissent directement dans ce même caniveau. Ces résultats sont conformes à ceux de KASSI (2007, p. 249) qui soulignent que la présence des petits commerçants dans les gares routières contribue à les rendre davantage insalubres.

## **Conclusion**

Selon Céline BORGEL, Jean-François PEROUSSE (2004, p22.) « À l'heure où la déréglementation du transport aérien et la fin du monopole de la compagnie aérienne nationale sur les lignes intérieures alimentent de vifs débats et inquiètent les transporteurs routiers, il est intéressant de s'interroger sur la raison d'être de la construction d'une telle gare routière qui semble, dans sa vocation commerciale et immobilière en tout cas, constituer un investissement disproportionné. Pour autant, la gare routière, quoique mal raccordée au tissu urbain et aux équipements environnants, constitue un *territoire de la mobilité* qui déborde les limites officielles et convenues du complexe. Lieu de vie et lieu de transit, source d'emplois formels et informels, cet équipement a induit dans sa périphérie une série d'activités ».

La ville de Bonoua dispose d'une grande gare qui participe à la satisfaction des besoins quotidiens de sa population. Cet équipement est constitué lui-même de plusieurs sous gares ralliant Bonoua à Abidjan et aux autres localités voisines. Organisée autour d'un syndicat principal qui la gère, la gare de Bonoua représente un atout indéniable pour cette localité. Dans les alentours et à l'intérieur de cet

espace sont nées des activités qui contribuent à l'épanouissement de la population notamment des femmes qui y tirent des sources de revenus. La ville également se développe grâce à cette gare. En outre, elle permet à des milliers de travailleurs, élèves et étudiants de se déplacer quotidiennement. Il est vrai que ce site de la gare n'est pas celui désigné par le plan d'urbanisme de la ville, il est aussi vrai que ceux qui exploitent cet équipement laissent une empreinte négative sur son environnement. Cependant, son accessibilité rapide et sa position stratégique font d'elle un site idéal pour l'exercice du transport à Bonoua.

### **Références Bibliographiques**

BORGEL Céline, PEROUSSE Jean-François, 2004, « La gare routière du grand Istanbul, une étourdissante plaque tournante », *revue autrepart* (32), 2004, 23p.

DEMBELE Ousmane, 1983, Dynamique économique et mutations spatiale dans la sous-préfecture de Bonoua, Mémoire de maîtrise-IGT, Université d'Abidjan, 190 p.

DEMBELE Ousmane, 1989, logiques et stratégies du développement urbain comparées à Abengourou, Agboville et Bonoua, thèse de doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle, IGT, Université d'Abidjan, 660 p.

DINDJI Médé Roger., BROU Emile Koffi., BOHOUSSOU Séraphin., 2016, « Les "woros-woros" a Cocody (Abidjan-Côte d'Ivoire): entre repositionnement de pouvoirs publics et pérennisation du désordre » *urbain in Revue de Géographie de l'Université Ouaga I, Ouagadougou, n°5- Oct, Vol. 2 p 201-227*).

DZIWONOU Yao, 2001, « Urbanisation et les aménagements urbains en question », *revue comes-serie B, volume 03- N°002, 2001*.

INS 2013, Enquête sur la demande de transport dans le Grand Abidjan : enquête ménage, Rapport provisoire, 64p

KASSI Djodjo Irène., 2007, Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan, thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 310p

OURA Kouadio Raphaél., 2010, Agriculture et urbanisation : le cas de Bonoua, thèse unique de doctorat, IGT, Université de Cocody, Abidjan, 420p

Ministère de la Construction, du Logement et de l'Aménagement Urbain(2015) : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2015-2030, volume 2, 508 p

WADE Cheikh Samba, NDIAYE El Hadji Mamadou et TREMBLAY Rémy, (2010), « La gare routière et la ville à Dakar », *revue perspectives et sociétés*, n° 1 janvier 2010.

ZOUHOULA BI Marie.Richard. 2010. « Les fondements de la légitimité de l'emprise des corporations syndicales sur la frange informelle des transports urbains à Abidjan », In *conférence CODATU XIV Buenos Aires (Argentine) : transport durable et qualité de vie en ville*, pp 1-16.