

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN: 2521-2125

Numéro 9

Décembre 2020



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 de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOLOT 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)
- **ANOHI 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, Université de Lomé (Togo)
- **HETCHELI Follygan**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, UAC, (Bénin)
- **KADOUZA Padabô**, Professeur Titulaire, Université de Kara (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. Les rapports entre les sociétés et le milieu naturel, la production agricole, l'amélioration des conditions de vie des populations rurales et urbaines, l'accès à l'eau potable, le développement territorial, les migrations et 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>Kuasi Apéléte ESIAKU, Komi Selom KLASSOU, Somiyabalo PILABINA</p> <p><i>Les tendances pluviométriques récentes et leurs impacts hydrologiques dans le bassin versant du lac Togo</i></p>	7
<p>YAMEOGO Augustin, PALE Sié, OUEDRAOGO Blaise, SOME Yélézouomin Stéphane Corentin, DA Dapola Evariste Constant</p> <p><i>Agrobusiness et dynamique du couvert végétal dans la commune de Sapouy (Centre-Ouest, Burkina Faso)</i></p>	23
<p>MALAM SOULEY Bassirou</p> <p><i>La Lybie, destination migratoire préférée des populations Kanouris au Niger Centre-Est</i></p>	38
<p>LEMOUOGUE Joséphine, GUELNODJI Arsène</p> <p><i>Accès à l'eau potable et potentielles implications sanitaires dans les camps de réfugiés de Goré au sud du Tchad</i></p>	56
<p>IBRAHIM Arola-Gbadé Ayidé Idriss, Jaurès TANMAKPI, Placide CLEDJO</p> <p><i>Analyse des facteurs de résilience des populations riveraines de la Commune des Aguégoués aux maladies hydriques</i></p>	79
<p>GOHOUROU Florent</p> <p><i>Populations locales et stratégies de développement de l'économie agricole à Bonon (centre-ouest ivoirien)</i></p>	98
<p>Frédéric Armel MEMEL, Téré GOGBE</p> <p><i>Production de lotissements privés dans la commune de Songon en Côte d'Ivoire</i></p>	114
<p>KONLANI Nayondjoa</p> <p><i>Disparition des terroirs ruraux et insertion urbaine des populations de la commune d'Agoenyive 1 dans les périphéries nord de Lomé</i></p>	136

<p>David Renaud N'TAKPÉ, André Della ALLA,</p> <p><i>Vulnérabilité des populations aux maladies à transmission hydriques dans la ville d'Aboisso (sud-est de la Côte d'Ivoire)</i></p>	152
<p>KOUAME Dhédé Paul Eric</p> <p><i>Crise de la main-d'œuvre agricoles et stratégies d'adaptation des cacaoculteurs de la sous-préfecture de Buyo</i></p>	173
<p>MENDOUGA Yannick, NGUIJOI Gabriel Cyrille, AMAGNOUBA TCHIO Caroline, ELONG NGANDO EPOSSY Marthe aimée</p> <p><i>Construction du Corridor Douala-Bangui et mutations socio-économiques et territoriales dans la zone d'Awaé</i></p>	193
<p>BAGRE Philippe, DAMA BALIMA Mariam Myriam, KAMBIRE Sami Hyacinthe</p> <p><i>Pressions anthropiques sur les ressources en eau de l'espace de gestion du Comité Local de l'Eau Noula au Burkina Faso</i></p>	212
<p>N'ZUE N'Guessan Stéphane, KALOU Bi Kalou Didier, ZAH Bi Tozan</p> <p><i>Enjeux de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo dans un contexte post-crise militaro-politique en Côte d'Ivoire</i></p>	232
<p>KOUAME Kouadio Arnaud, GOHOUROU Florent, ADOU Diané Lucien</p> <p><i>Enjeux fonciers et environnementaux liés à l'exploitation des parcelles villageoises pour l'extraction de matériaux graveleux : Cas de l'aménagement de la Route Bouna-Doropo-Frontière Burkina-Faso</i></p>	249
<p>GUEI Faustin, ASSUE Yao Jean-Aimé</p> <p><i>Echecs scolaires dans les classes d'examen des établissements secondaires d'enseignement public de la ville de Bouaké dans un contexte de reconstruction post-crise : diagnostic et perspective.</i></p>	264
<p>Dickens Noumh Kouakou ATCHEREMI, Jean Kan Kouamé, Bachir Mahaman SALEY, Roger Jean Patrice JOURDA, René BALLIET</p> <p><i>Analyse de la perception paysanne et de l'adaptation au changement climatique et à la pression anthropique dans le bassin versant de rivière Davo (sud-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	288

<p>Sélori Komi KLASSOU, Nelson S. Akintola AKIBODE, Kouami KOKOU, Koudzo SOKEMAWU</p> <p><i>Fleuve mono et vulnérabilité des communautés riveraines en aval du barrage hydroélectrique de Nangbéto</i></p>	<p>306</p>
<p>MAFOU Kouassi Combo</p> <p><i>Intégration des populations agricoles du milieu rural dans la sous-préfecture d'Oumé (centre-ouest ivoirien)</i></p>	<p>337</p>

ENJEUX DE L'ESSOR DES MOTOTAXIS DANS LA VILLE DE KORHOGO DANS UN CONTEXTE POST-CRISE MILITARO-POLITIQUE EN COTE D'IVOIRE

N'ZUE N'Guessan Stéphane, Doctorant,
Département de Géographie, Université Alassane Ouattara,
Email : nzue7565@gmail.com

KALOU Bi Kalou Didier, Doctorant,
Département de Géographie, Université Alassane Ouattara,
Email : bikaloudidier@gmail.com

ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences,
Département de Géographie, Université Alassane Ouattara,
Email : thozane@hotmail.com

Résumé

Les mototaxis sont apparues à la faveur de la crise militaro-politique de 2002 qu'a connue la Côte d'Ivoire. Ce nouveau moyen de transport est régulièrement utilisé à Korhogo. Les mototaxis sont en vogue dans cette ville du fait de leur capacité à toucher tous ses artères et recoins. Devant l'étalement rapide de la ville et le manque de moyens de transport urbain, les mototaxis viennent en réponse au problème de mobilité qui se pose à Korhogo. L'essor des mototaxis dans cette ville est aussi lié à leur capacité d'absorption du chômage. Le souci de se déplacer, l'évolution des modes de vie sont autant de facteurs qui poussent les populations à utiliser ces nouveaux moyens de transport. L'objectif de cette étude vise à analyser les facteurs qui expliquent l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo. Ces mototaxis sont de véritables facteurs d'intégration spatiale. Pour mener à bien cette étude, la méthodologie de travail s'est fondée sur des recherches documentaires et enquêtes de terrain. Le résultat des travaux de recherche relève que les mototaxis de Korhogo sont perçues comme un atout pour le développement socioéconomique de Korhogo présentant des contraintes.

Mots-clés : Korhogo, mototaxis, transport, essor, desserte, crise

Abstract

Mototaxis emerged as a result of the 2002 military-political crisis in Côte d'Ivoire. This new means of transport is regularly used in Korhogo. Mototaxis are in vogue in this city because of their ability to touch all of its arteries and nooks and crannies. Faced with the rapid sprawl of the city and the lack of means of urban transport, mototaxis come in response to the mobility problem facing Korhogo. The rise of mototaxis in this city is also linked to their capacity to absorb unemployment. The desire to move around and changes in lifestyles are all factors that push people to use

these new means of transport. The objective of this study is to analyze the factors that explain the rise of motorcycle taxis in the town of Korhogo. These mototaxis are real factors of spatial integration. To carry out this study, the work methodology was based on documentary research and field surveys. The result of the research shows that the Korhogo mototaxis are perceived as an asset for the socio-economic development of Korhogo, which has constraints.

Keywords: Korhogo, mototaxis, transport, growth, service, crisis

Introduction

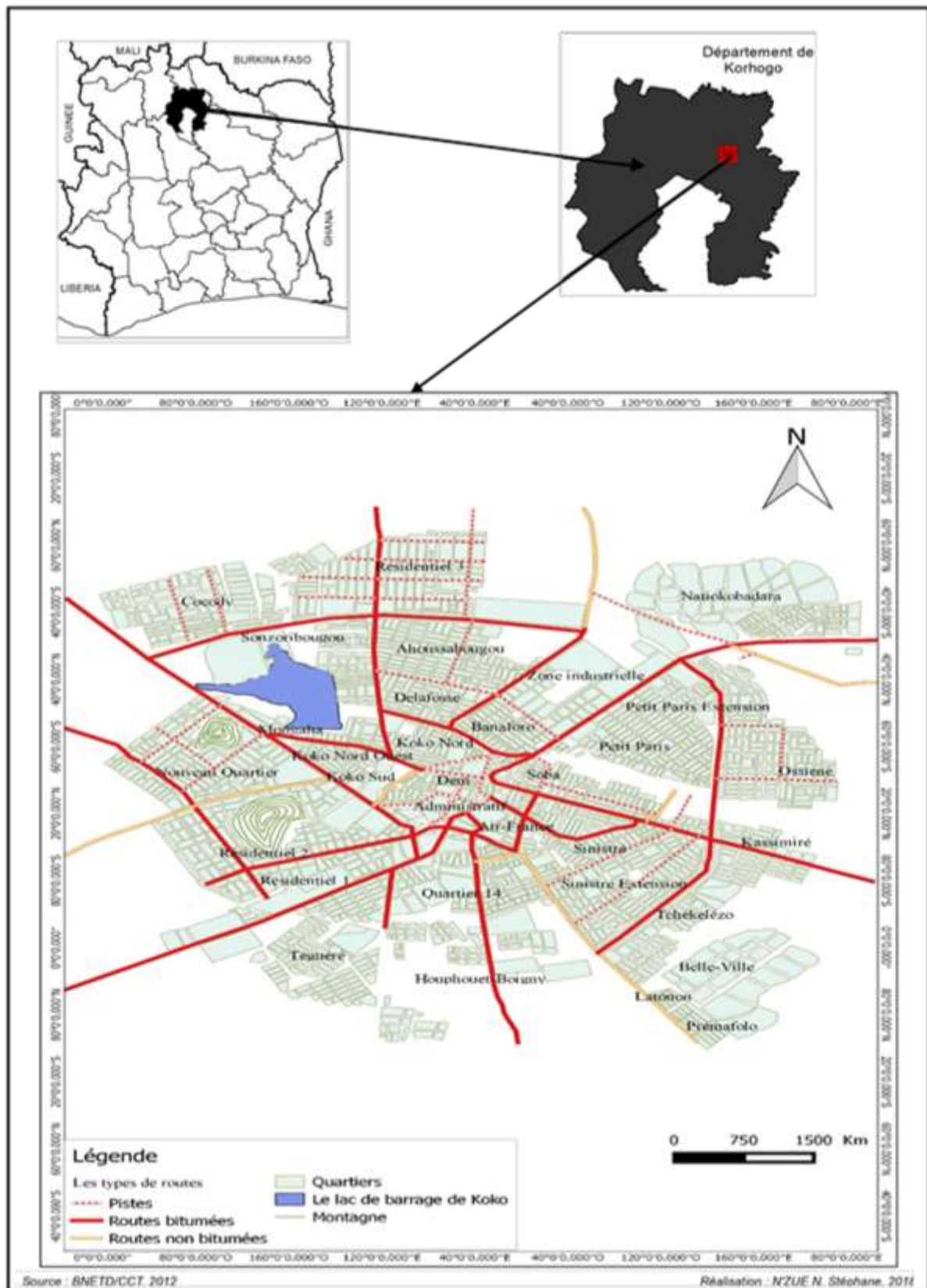
La Côte d'Ivoire a mis en œuvre une politique de transport public, dès son accession à l'indépendance en 1960. Le transport en Côte d'Ivoire est un domaine où le pays s'est illustré. Les infrastructures de transport sont largement plus développées que dans les autres pays de l'Afrique de l'Ouest. Elle a mis en place un cadre institutionnel et infrastructurel permettant une meilleure mobilité des personnes et des biens. La mise en place des structures de régulation du transport telle que l'Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE), la Société Nationales des Transports Terrestre (SONATT), la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA), le Fond d'Entretien Routier (FER) en sont une illustration. Toutes les grandes villes du pays ont bénéficié de cette politique, dont Korhogo. Le réseau routier ivoirien, long de 85 000 km assure 50% du trafic routier inter-Etat surtout entre la Côte d'Ivoire et les autres pays de l'UEMOA YEO (2016, p.23). Ce réseau compte 82 000 km de routes interurbaines classées, dont 6 500 km de routes revêtues, et 4 000 km de voiries urbaines, en majorité concentrées à Abidjan (Contrat de Désendettement et de Développement, 2013, p.12). Cependant, la crise militaro-politique de 2002 a affecté les moyens de transport traditionnels de la ville de Korhogo. Cette crise va engendrer un dysfonctionnement du système de transport urbain. Les taxis communaux qui assuraient l'essentiel des déplacements devenant quasiment inexistant au profit des mototaxis qui représentent désormais, les nouveaux moyens de déplacement dans la ville. Le phénomène de mototaxi ne semble pas faiblir et continue de s'implanter dans le paysage urbain de Korhogo. Cependant, les mototaxis résolvent les problèmes de déplacement des biens et des personnes, l'emploi et surtout la réinsertion socioéconomique des jeunes au chômage. Dès lors, quel est l'enjeu de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo ? Pour répondre à cette préoccupation, il convient d'analyser l'évolution de la population de 1922 à 2014, examiner les facteurs de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo et les externalités de l'essor des mototaxis à Korhogo.

1- Méthodes et matériels

Les résultats de cette étude reposent sur l'exploitation des données émanant des observations et des enquêtes de terrains conduites auprès de tous les acteurs

impliqués dans la gestion du transport urbain. L'enquête de terrain s'est déroulée durant le mois de juillet 2018, sur la base d'un questionnaire administré aux principaux animateurs (syndicat de mototaxi, conducteurs et usagers). En outre, avec les responsables chargés du transport de la mairie de Korhogo, les échanges ont porté sur le système de transport urbain. Par ailleurs, un entretien a eu lieu avec le secrétaire général syndicat des mototaxis sur l'activité à Korhogo. De plus, pour mieux appréhender l'organisation des acteurs du secteur, un questionnaire a été adressé à 100 personnes. Au nombre des personnes interrogés (conducteurs 50, usagers 50). Le choix de ces personnes, s'est fait selon la méthode de quotas, parce que nous ne disposons pas des chiffres de base. Ces acteurs ont donné des renseignements sur le fonctionnement des mototaxis et les rapports avec les pouvoirs publics (la mairie). Les données recueillies ont été traitées et organisées afin de faciliter leur utilisation. La saisie du texte s'est faite à l'aide de Word 2016. Le traitement des données a été effectué par le logiciel Excel. Le logiciel QGIS 2.12 a été utilisé pour l'analyse cartographique des données. De ces traitements, il se dégage les résultats ci-après. La carte 1 montre la ville de Korhogo.

Carte 1 : Présentation de la ville de Korhogo

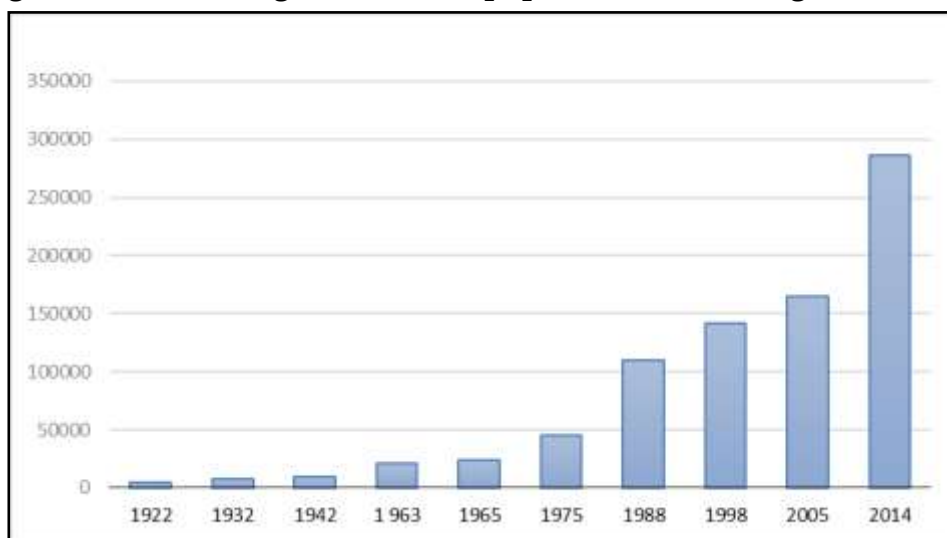


2- Résultats et Analyse

2.1- Un contexte démographique marqué par une évolution croissante de la population de 1922 à 2014

Le dynamisme démographique est l'évolution de la population dans le temps et dans un espace donné (N'ZUE, 2018, p.46). De 1975 à 1988, la population de Korhogo s'est multipliée par 2,4 (INS, 1988). Elle est ainsi passée de 47 500 à 110 000 habitants soit une augmentation de 62 500 habitants (INS, 75-88). À partir de 2002, alors que la Côte d'Ivoire traverse une crise militaro-politique aiguë, l'urbanisation suit son cours normal à Korhogo bien que la ville appartienne à une zone FAFN (Forces Armées Des Forces Nouvelles) contrôlée par les rebelles. En fait, après les premières heures du conflit, la ville de Korhogo n'a pas subi d'énormes dégâts par rapport aux villes comme Bouaké et Man. Au contraire, la crise a fait de Korhogo un carrefour commerciale sous régionale. Elle est désormais le lieu d'un dynamisme économique alimenté essentiellement par les échanges avec les pays voisins (Mali et Burkina-Faso). Ces échanges favorisent l'installation de certaines populations dans la ville à la recherche du mieux-être tout en intensifiant les activités économiques de Korhogo. En outre, les déplacements des populations pour des raisons scolaires, universitaires, des affectations dans les services administratifs contribuent également à l'accroissement de la population de la ville. La situation favorable de Korhogo est renforcée par la reconstitution post-crise car le processus d'urbanisation s'en ressent. De 165 000 habitants en 2005, la population atteint 286 071 habitants en 2014 (RGPH, 2014). La figure 1 montre l'évolution générale de la population de Korhogo de 1922 à 2014.

Figure 1 : Évolution générale de la population de Korhogo de 1922 à 2014

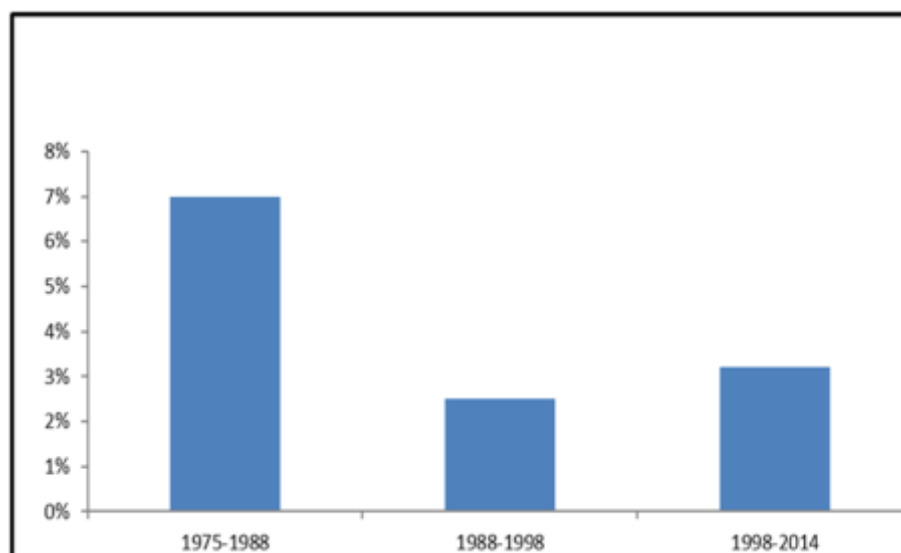


Source : SEDES, 1922-1933, INS, 1965- 2014

L'analyse de cette figure révèle trois grandes phases de l'évolution de la population urbaine. La première phase est celle qui se situe entre 1922 et 1942. Cette étape est

marquée par de faibles effectifs des populations en dépit d'un taux d'accroissement moyen élevé de 5,14%. La deuxième phase est celle qui part de 1963 à 1975 et la troisième phase s'étend de 1988 à 2014. La figure 2 présente les taux d'accroissement naturel de la population de Korhogo de 1975 à 2014.

Figure 2 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Korhogo de 1975 à 2014



Source : INS 1975, 1988, 1998 et 2014

L'analyse de cette figure montre que le taux d'accroissement moyen annuel de la population de la ville de Korhogo a évolué au cours des trois périodes intercensitaires. D'abord entre 1975-1988, le taux d'accroissement moyen annuel de la ville de Korhogo est de 7%. Ce taux est le deuxième taux le plus élevé après celui de la ville de Yamoussoukro. Les migrations vers la ville de Korhogo ont été intenses durant cette période. Cette phase de forte croissance coïncide avec les fêtes tournantes de l'indépendance. Les secteurs de l'économie ont bénéficié des retombées de cette fête. Les populations sont arrivées de diverses origines c'est-à-dire des pays limitrophes vers Korhogo et surtout des villages environnants du département vers la ville principale (Korhogo). Les activités économiques, agricoles et administratives ont justifié cette importante migration. Il est passé de 7% entre 1975-1988 à 2,5% entre 1988-1998 (INS, 1998). On assiste alors à une baisse du taux de la population de 1988 à 1998.

Durant cette décennie, la population ivoirienne a été multipliée par 1,2 contre 2,4 entre 1975-1988 (INS, 1998). Le ralentissement des années 1988 s'explique principalement par la crise économique des années 1980. Cette crise va entraîner le retour d'une bonne partie des migrants à cause de la fermeture de nombreuses entreprises publiques et privées. Même les métayers étrangers vont massivement se retourner chez eux, parce que la baisse des prix d'achat des produits comme le café et

cacao ne garantissait plus le bon vivre de l'eldorado ivoirien. De 1998 à 2014, la croissance de la population s'est toujours poursuivie mais à un rythme rapide comparativement à la phase précédente. Korhogo, de par sa position géographique, exerce un pouvoir d'attraction sur les populations de diverses localités surtout celle du Nord (ZANOUE et YEO, 2001, p.12). En effet, situé au carrefour de deux axes importants (Abidjan-Korhogo-Mali-Burkina Faso et Abidjan-Korhogo-Odienné-Guinée), Korhogo reçoit un flux n'important de personnes. En 1998, 6,9% de la population était des non-natifs externes et 30,2% était des non-natifs internes (INS, 1998). Et comme le dit ZANOUE et YEO (2001, p.14) dans l'analyse des résultats du RGPH-98 : « Ces indices permettent de considérer la ville de Korhogo comme un véritable pôle économique régional ayant un pouvoir d'attraction important ». Pendant cette période le taux d'accroissement annuel atteint des extrêmes (5,4%, entre 1975 et 1988 et 3,8% entre 1998 et 2014), mais l'urbanisation s'est accélérée jusqu'aujourd'hui. La forte croissance dynamisme de la ville de Korhogo dès la fin de la crise a engendré l'apparition d'un nouveau moyen de transport les mototaxis. Cette phase de la crise militaro-politique de 2002 a occasionné un besoin de déplacement des populations. L'essor des mototaxis dans le paysage urbain est dû à l'inadéquation entre l'offre de transport en commun et la forte demande engendrée par la croissance démographique dans la ville de Korhogo. Il y a donc une inadéquation entre la croissance démographique et l'offre de transport collectif. L'avènement des mototaxis a facilité la mobilité des populations de la ville de Korhogo.

2.2- La crise militaro-politique et dysfonctionnement du système de transport urbain : des facteurs clés de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo

C'est à la faveur de la crise militaro-politique que ce mode de transport collectif est apparu dans le paysage urbain de la ville de Korhogo. Ils sont apparus comme une alternative à la crise des transports. Les mototaxis ont été d'utilité publique pendant la guerre, au moment où les autres modes traditionnels de locomotion étaient quasi inexistants. Ce moyen de transport de crise a émergé de façon spontanée dans le paysage urbain des zones FAFN (Forces Armée Des Forces Nouvelles) de façon générale pour répondre à la demande individuelle puis collective. La disparition des moyens habituels a amené les propriétaires de ces engins à deux roues à les utiliser pour répondre aux besoins de déplacements des populations. À Bouaké, dès les premières heures de la crise, les taxis-villes et les minibus « *Gbaka* » qui assuraient l'essentiel des déplacements ont fait défection. Les propriétaires et les chauffeurs ont préféré garer leurs véhicules, par crainte de représailles ou de confiscation de leurs biens par les forces nouvelles, tandis que d'autres ont fait le choix de quitter la ville pour s'établir ailleurs. La situation va ainsi engendrer le développement de l'activité des mototaxis dans cette ville (KASSI, 2013, p.109).

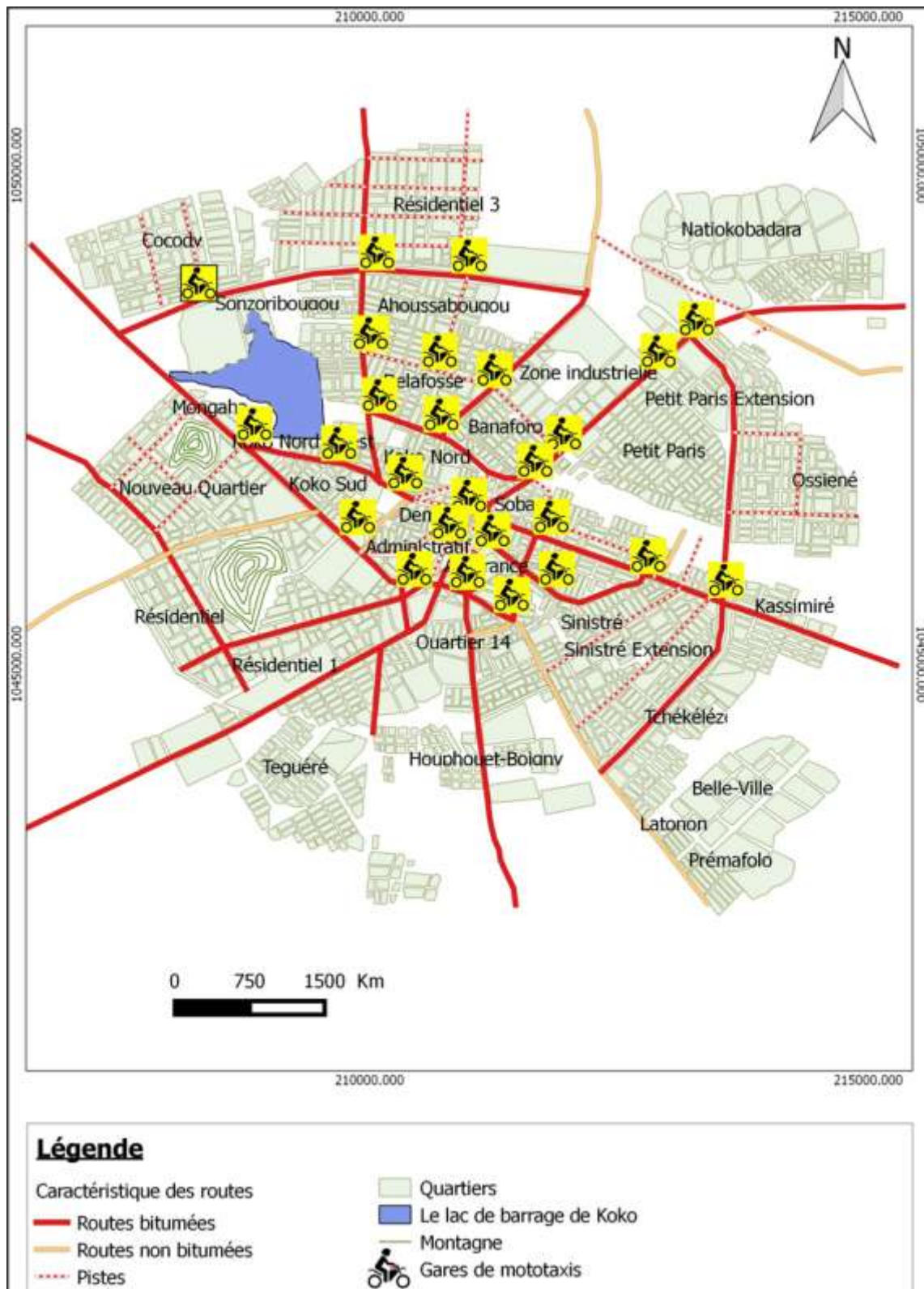
Les mototaxis sont devenues une véritable activité à Korhogo malgré la fin de la crise militaro-politique. En fait, la moto a toujours fait partie du quotidien des populations du grand Nord ivoirien. Ainsi, les populations de la région étant habituées à l'usage de la moto comme moyen de mobilité, le phénomène de mototaxi n'a pas eu du mal à être accepté. Par ailleurs, pour la mobilité des populations des villages de Korhogo, en plus des motos, les populations rurales ont recours aux tricycles (DINDJI et al, 2016, p.16-17). Le phénomène de mototaxi fait désormais parti des moyens de déplacement par excellence des populations. De plus en plus, les conducteurs de mototaxis couvrent n'importe quel endroit de la ville de Korhogo. Par ailleurs, les propos d'un enquêté recueillis qui dit : « *Le mototaxi est présenté comme un moyen de lutte contre le chômage des jeunes et pour la réinsertion sociale des ex-combattants. Il est générateur d'emplois et de ressources financières pour tous les acteurs dans un contexte où la reprise économique tarde encore à se faire ressentir* ».

2.2- Les externalités de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo

2.2.1- Le foisonnement des sites de stationnement, un marqueur spatial de l'effet structurant de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo

Les mototaxis se trouvent dans presque toutes les rues de la ville de Korhogo et répondent aux besoins de mobilité des usagers. Ce qui fait que l'accessibilité de ces engins des zones les plus reculées est l'un des atouts qui fait d'eux en ce moment les transporteurs urbains les plus prisés. Les mototaxis sont stationnées à chaque carrefour dans la ville pour répondre à la demande urbaine. Ils desservent les lignes en direction du marché central et toute la ville. Dans la majorité des cas, l'occupation démarre presque toujours avec deux ou trois mototaxis qui garent pour attendre la clientèle. Puis le cercle professionnel s'agrandit, et lorsqu'une tentative d'interdiction qui est d'ailleurs rare intervient, il est déjà trop tard. Les conducteurs de mototaxis bénéficient d'un laisser faire sans précédent (LDDLR) 2006 ne dit-il pas des mototaxis qu'ils sont « *hors la loi et intouchables* ». Ils saisissent ou créent des opportunités de lieux de transport ne profitant en cela que du laxisme ambiant qui prévaut à tous les niveaux de l'administration publique. La carte 2 montre le stationnement des mototaxis dans la ville de Korhogo.

Carte 2 : Le stationnement des mototaxis dans la ville de Korhogo



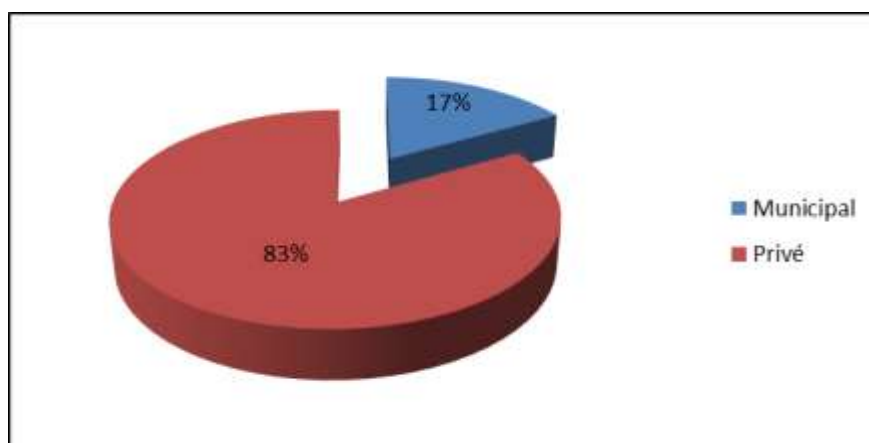
Source : BNETD / CCT, 2012

Réalisateur : KALOU Bi K Didier, Décembre 2018

L'analyse de cette révèle que l'invasion des rues par les mototaxis entraîne un dysfonctionnement de l'espace urbain. Le marquage spatial de ce mode de transport constitue à n'en point douter l'une des sources du désordre urbain observé à

Korhogo. Les trottoirs sont englués à plusieurs endroits par cette activité et ses annexes ce qui oblige les piétons à emprunter la chaussée exposant ainsi ces derniers aux accidents de la circulation. On assiste à la prolifération des gares de mototaxis aux abords des lieux publics (marché, école, ronds-points, maquis et boîte de nuit etc.), à l'occupation anarchique des trottoirs et réseaux d'assainissement. Ils n'ont pas de gare fixe ou un lieu bien aménagé pour leur stationnement. La figure 3 montre le type d'espace dans lequel les mototaxis opèrent dans la ville de Korhogo.

Figure 3 : Types d'espace utilisés pour le stationnement des mototaxis



Source : Nos enquêtes, 2018

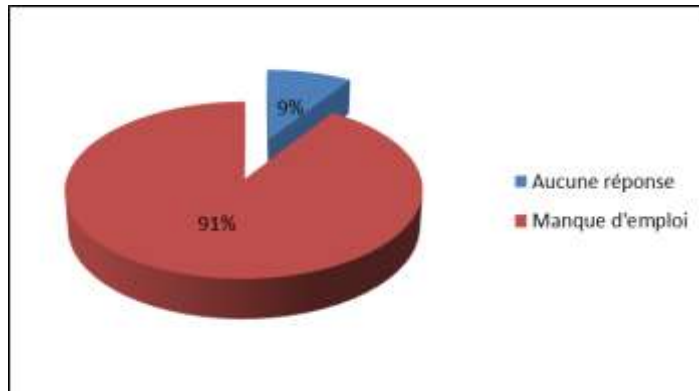
L'analyse de cette figure montre que 83% des conducteurs de mototaxis sont stationnés sur les trottoirs et les carrefours de la ville de Korhogo. Cet endroit est affectionné par ceux-ci pour racoler facilement la clientèle. Mais cet emplacement quoique bénéfique pour eux n'est pas sans conséquence sur l'utilisation des biens publics. Il entrave la libre circulation des biens et des personnes. Ce qui occasionne les accidents de circulation. Seul un nombre insignifiant de mototaxis (17%) circule à l'intérieur de la ville. Ce moyen de transport s'est généralisé au fil des ans et est devenu un excellent moyen de transport en commun reliant le centre-ville aux quartiers périphériques. Le parc de moto s'est multiplié considérablement rendant difficile la distinction entre la mototaxi et la moto à usage personnel. Avec une clientèle sans cesse croissante, ce moyen de transport s'est implanté solidement devenant, une activité économique de grande importance.

2.2.2- Une activité facilitant la mobilité des populations et l'insertion économique des jeunes dans la ville de Korhogo

L'activité de mototaxis a connu une progression exponentielle et supplante actuellement l'offre habituelle comme les taxi-villes qui ont perdu le monopôle du transport urbain. Ces taxis-villes assurent la desserte de quelques quartiers de la ville de Korhogo. L'usage de ce moyen de transport a facilité la mobilité des populations dans la ville de Korhogo. Les mototaxis sont des moyens de transport très pratiques.

Ils arrivent à desservir tous les quartiers de la ville de Korhogo même les zones les plus reculées voire dégradées considérés inaccessible. Contrairement aux taxis collectifs qui desservent seulement quelques quartiers de la ville. Dans les villes africaines (mototaxis), le fonctionnement de la moto comme taxi présente quelques avantages qui ont facilité son adoption par les populations. Ces avantages se perçoivent à l'analyse de la flexibilité du trajet et l'accessibilité. La mototaxi représente une nouvelle forme de mobilité à la demande. En effet, le prix du trajet est fixé par les mototaxis en fonction de la distance qu'il doit parcourir à partir de 200 FCFA. Or, certains parcours intra urbain vont jusqu'à 500 FCFA (DINDJI et al, 2016, p.6). En dépit d'une réglementation défavorable être exploitant de mototaxi s'assimile de plus en plus à un corps de métier même si certains y sont se constituer une épargne. La dimension sociale dans laquelle s'inscrit le moyen de transport est essentielle, car elle correspond à l'une des dimensions du développement durable : non seulement le transport artisanal offre des opportunités de mobilité que les entreprises ne sont pas à même d'assurer pour de nombreux groupes de population, mais il mobilise aussi un grand nombre d'emplois qui permettent une insertion urbaine à plusieurs catégories de travailleurs dans un contexte de chômage important. La figure 4 montre le motif pour lequel les jeunes s'adonnent à cette forme d'activité.

Figure 4 : Les raisons qui expliquent le choix de l'activité des mototaxis



Source : Nos enquêtes, 2018

En raison du chômage dû aux effets de la crise 91% de la majorité des jeunes se sont orientés vers cette forme activité tandis que 9% des conducteurs de mototaxis la pratiquent comme la seule activité. L'émergence des mototaxis constituent pour les acteurs un intérêt économique. Ce moyen de transport leur permet de bénéficier des revenus importants. Pour des exploitants et des propriétaires ce transport devient la seule source de revenus. Cela explique que la majorité des exploitants de mototaxi à Korhogo sont propriétaires ou cherche à l'être. Ce secteur est pourvoyeur d'emplois quand on sait qu'une moto est conduite par une ou deux personnes. Cela corrobore les observations faites par GODARD et NGABMEN (2002, p.3) : « Par les emplois que cette forme très intensive en main d'œuvre implique, les taxis-motos jouent un rôle très positif dans les

villes à fort taux de chômage ». Il est incontestable que cette activité participe à résoudre le problème de l'emploi qui s'est davantage aggravé avec la crise. La prédominance de l'activité des mototaxis par les usagers se perçoit à travers cette image.

Photo 1 : Passage d'une mototaxi avec une cliente au quartier Sinistré



Crédit photo : N'ZUE Stéphane, 2018

Comme on peut le voir à travers cette photo 1, les mototaxis sont positionnées dans la ville pour répondre à la demande urbaine non satisfaite. Ils desservent dans un premier temps les lignes en direction du marché central et par la suite vers tous les secteurs de la ville. Ils tissent un réseau de lignes à la fois urbaines et interurbaines pour capter le plus grand nombre d'usagers. Comme ailleurs dans les villes où ils opèrent, les mototaxis se sont étendus progressivement avec succès du fait du service porte-à-porte qu'ils proposent. Les premiers engins étaient des mobylettes qui ne pouvaient remorquer qu'un seul passager. La faible capacité de charge ne leur permet pas d'être efficaces pour répondre à la demande des usagers et de rentabiliser leur activité, car leur productivité économique était faible. Pour plus d'efficacité les mobylettes ont été remplacées par les motos plus robustes et de capacité relativement élevée (KASSI, 2013, p.5). Ce transport de crise a émergé de façon spontanée pour répondre à la demande individuelle puis collective. Les voyages à deux roues ont eu un coût par la suite et vont être utilisés comme un palliatif au manque de transport collectif à l'instar des villes africaines où ce mode de transport est observé. KAFFO et al (2007, p.1) à propos du rôle incontournable des mototaxis disent ceci : « En Afrique subsaharienne, le malaise socio-économique a exercé de puissants effets sur les modes d'accès au marché du travail, les revenus allant jusqu'à rendre problématique le déplacement des personnes et des biens suite à la fermeture des principales sociétés de transport public là où elles ont existé. Comme palliatif, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est comptée parmi les activités du secteur informel les plus prisées ». Les mototaxis, conséquence de la crise à Korhogo se sont imposés dans le système de transport urbain. Ce mode de transport récent a su par son utilité dans la résolution des problèmes de transport, sa capacité à

offrir du travail aux nombreux chômeurs que comptent la ville de Korhogo. Le secteur informel a de nombreux avantages cependant il présente des externalités négatives.

2.3.2- Une activité génératrice d'insécurité routière et environnementale

L'essor des mototaxis révèle un véritable problème d'insécurité routière et de la pollution atmosphérique en passant par la non uniformisation des tarifs. Les mototaxis à l'image de leurs confrères mototaxis des autres localités ivoiriennes, voire d'Afrique sont responsables de nombreux maux dont souffrent les régions dans lesquelles ils exercent.

Sur le plan de la sécurité routière, le secteur de mototaxis est non réglementé, il est à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation souvent mortels dans la ville de Korhogo. KUMAR (2001, p.8), révèle que la motocyclette utilisée comme mode de transport commercial a engendrée une augmentation des accidents de la circulation. Les conducteurs de mototaxis sont souvent jeunes et inexpérimentés. De façon générale en Côte d'Ivoire, il n'existe pas de réglementations pouvant astreindre les conducteurs de mototaxis à des obligations rigoureuses en matière de code de la route, bien que ces offres soient prohibées dans les transports collectifs. À l'image de toute l'Afrique, dans le secteur des mototaxis, on observe un laisser-aller ; voire un laisser-faire que même les forces de l'ordre n'arrivent pas à contrôler. Cette situation est encore plus grave dans la ville de Korhogo. KAFFO et al (2007, p.7) soutiennent que dans l'ensemble, le transport par moto évolue totalement en marge de la loi. Les conducteurs sont non seulement des inconscients puisqu'ils exercent cette profession sans permis de conduire, mais aussi ne respectent, le plus souvent pas le code de la route. En effet, les motocyclistes sont plus attirés par l'appât du gain que leur sécurité et celle des clients qu'ils transportent. Ils sont pressés, les yeux tournés plus vers la montre que sur la route car disent-ils « *pour survivre, il faut travailler vite pour disposer à la fin de la journée d'une recette supérieure à celle que nous imposent les propriétaires des motos* ».

Contrairement à leurs confrères des villes comme Cotonou, Porto-Novo, Lomé, Bouaké, Korhogo etc., on note l'absence d'obligation de port d'uniforme identifiant les conducteurs. Les résultats de l'enquête ont révélé que plus de (50 conducteurs) ne dispose de permis de conduire. Ces conducteurs n'ont pas de permis de conduire et ne portent pas de casques, n'hésitent pas à transporter deux voire trois passagers ou à surcharger leur moto en plus du passager avec de gros colis qui les empêchent de bien maîtriser leurs guidons. Ils mettent ainsi en danger eux-mêmes leur vie et celle des passagers. Nos enquêtes témoignent que les mototaxis sont les responsables des accidents de la circulation selon les autorités et les populations de la ville de Korhogo.

Les conducteurs de mototaxis fixent le tarif selon la distance qu'il doit effectuer avec le client, des comportements qui ne sont pas dignes d'eux. En fait, leurs tarifs changent en fonction du client. Dans la ville de Korhogo, la prolifération des gares des mototaxis aux abords des marchés et sur les trottoirs est un facteur d'enlaidissement de la cité. Ces stationnements anarchiques constituent une forme de désordre qui participe à la dégradation du cadre de vie dans cette ville. Les mototaxis participent aussi à la dégradation du cadre de vie urbain à travers les nuisances sonores.

Les mototaxis participent au développement économique des pays touchés par le phénomène, car ils ont permis d'apporter des solutions aux multiples problèmes rencontrés à l'intérieur de ceux-ci. Les problèmes sont entre autres la desserte des zones les plus reculées, le problème de chômage. Mais, les mototaxis sont à l'origine de nombreux accidents de circulation à travers leur conduite imprudente voire dangereuse, de l'intensification des bruits.

3- Discussions

Les mototaxis fruit de la crise en Côte d'Ivoire a aussi fait l'objet d'analyse de plusieurs chercheurs dans certains pays comme le Bénin, le Togo, etc. Les écrits sur le phénomène abordent pour certains les conditions de son apparition, d'autres le décrivent comme une réponse à la double situation de crise que connaît l'Afrique dans sa globalité depuis 1980, à savoir la crise de transport et d'emplois. Le déclin des systèmes organisés des transports en commun s'est traduit par un développement rapide des moyens de transports non conventionnels, notamment les minibus et les taxis/camionnettes collectifs et plus récemment, les motocyclettes KUMAR (2001, p.8). Ailleurs, KUMAR pense plutôt que la principale cause de la naissance des mototaxis est due à la disparition des sociétés publiques. Raison pour laquelle KASSI (2013, p.109) et TRAORE (2015, p.1) évoquent comme cause de l'apparition des mototaxis en Côte d'Ivoire, la crise militaro-politique de 2002. En effet, le dysfonctionnement du système de transport dans les villes sous contrôle FAFN (Forces Armée Des Forces Nouvelles) a été influencé par les actions des forces nouvelles qui confisquaient les voitures qu'ils soupçonnaient de transporter les infiltrés. KASSI (2013, p.109) affirme que certains propriétaires ont préféré mettre leurs véhicules aux gares, tandis que d'autres ont fait le choix de quitter la ville pour s'établir ailleurs, pour éviter que leurs véhicules ne soient confisqués par les FAFN (Forces Armée Des Forces Nouvelles). Pour TRAORE (2015, p.1), durant la crise, la majorité des infrastructures de la ville ont été détruites ou dégradées notamment les routes. Les mototaxis desservent les quartiers difficilement accessibles où il y a un manque considérable de voies bitumées et absence de transport en commun et plus pratiques sur les mauvaises routes. L'essor d'un moyen de transport dans un paysage urbain s'explique par la crise économique et la déficience de l'offre de

transport habituel (ADOLEHOUME et ZORO, 2002, p.2). Ainsi, le succès de l'activité des mototaxis se perçoit à travers leurs implications en matière de mobilité. Le déficit de l'offre de transport et la hausse de la demande maintiennent la mototaxi dans les dessertes urbaines de Korhogo.

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

Pour GUEZERE (2007, p.9), à Lomé, avec la forte implication des mototaxis dans les accidents et du comportement irresponsable des conducteurs, il est urgent de mettre en place un plan de sécurité routière. Aussi, l'activité des Zémidjan est non réglementée, ils sont à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation TUBLU (2010, p.8). Selon, il n'existe pas pour les Zémidjan un permis de conduire qui les astreint à des obligations rigoureuses en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler.

Conclusion

La ville de Korhogo a connu une évolution spatio-dynamique remarquable. La croissance démographique a engendré l'apparition d'un nouveau moyen de transport collectif. Il s'agit entre autres de mototaxis apparus en faveur de la crise, et qui comptent aujourd'hui parmi le moyen de transport les plus utilisés par la population. Cette activité est née suite à l'absence de l'État et le dysfonctionnement des moyens de transport traditionnel pendant la crise. Pendant cette période, les rares motos qui transportent la population par solidarité se sont muées en mototaxi. Avec la fin de la crise, le constat révèle la persistance de l'activité, animée par plusieurs acteurs. C'est alors que les motos à usage personnelle se sont transformées en moyen de transports collectifs pour répondre aux besoins de mobilités des populations. Les mototaxis restent les acteurs incontournables du transport urbain à Korhogo. Aujourd'hui, ce moyen de transport se trouve être le plus prisé par les populations de la ville grâce aux nombreux avantages qu'il offre. Leurs avantages sont perçus par leur capacité à absorber le chômage et à atténuer certaines crises sociales. La souplesse et la rapidité des mototaxis ont puis satisfaire les besoins de déplacement des populations de Korhogo. La flexibilité des trajets a donné la

possibilité au client de se faire conduire jusqu'à sa porte même si son domicile n'est pas situé sur une grande artère. L'efficacité des dessertes qu'ils assurent et l'enjeu économique qu'ils représentent pour la ville de Korhogo en sont quelques raisons. Les mototaxis ont l'avantage de se déplacer aisément sur les pistes et sentiers, de gravir les collines en toute saison et déposer les clients à domicile. Malgré les externalités négatives, l'activité de mototaxi a plus que jamais des avantages pour la ville de Korhogo où les problèmes de mobilité sont réels (difficulté de desserte). Ce secteur mérite d'être encadré et bien organisé pour satisfaire les attentes de la population. Il faut organiser ce moyen de déplacement à très haut risque à travers un processus de planification et de régulation au niveau national.

Références bibliographiques

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

ANTOINE Phillipe, 1996, « *Crise et accès au logement dans les villes africaines* », in *Crise et population en Afrique*, les études du CEPED n° 13, pp.273-279.

BAMBA Ngaladjo, CONTAMIN Bernard, DIOMANDE Kanvaly et al, 1992, *Crise économique et programmes d'ajustement structurel en Côte d'Ivoire*, Centre ORSTOM de Petit Bassam, Bingerville, Novembre-Décembre, 23 p.

CONTRAT DE DESENETTEMENT ET DE DEVELOPPEMENT, 2013, *Programme d'appui au secteur*, Fiche projet Côte d'Ivoire, 2 p.

DINDJI Médé Roger, DIABAGATE Abou, HOUENENOU Kouadio Denis et al, 2016, « *Émergence De Taxi-Motos Et Recomposition SpatioÉconomique À Korhogo : Les Taxi-Villes Entre Stratégies D'adaptation Et Désespoir* », in *European Scientific Journal December 2016 edition vol.12, No.35 ISSN : 1857 - 7881 (Print) e - ISSN 1857- 7431*.

DIAZ Lourdes Olvera, PLAT Didier, POCHE Pascal et al, 2007, *La diffusion des mototaxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*, XLIIIème colloque de l'ASRDLE, Grenoble-Chambéry, les 11,12 et 13 juillet, 17p.

GNAGNINI Koffi Léonard, KALOU Bi Kalou Didier, TRAORE Drissa, 2018, « *La contribution des mototaxis à la réduction du chômage à Bouaké (Côte d'Ivoire) de 2002 à 2014* », in *FoloFolo* N°Décembre 2018, ISSN 2518-8143.

GUEZERE Assogba, 2012, *Les taxis brousses togolais : une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis- motos dans les villes secondaires*, in *Conférence CODATU XV : "Le rôle de la modalité urbaine pour (re)modéliser les villes"*, Addis Abeba (Ethiopie), 18 p.

GODARD Xavier, NGABMEN Hubert, 2002, *Comme Zémidjan ou le succès des taxi-motos*, in Godard X., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS, pp. 397-406.

KAFFO Célestin, KAMDEM Pierre, TATSABONG Basile et al, 2007, *L'intégration des mototaxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*, 17 p.

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

KUMAR Ajaz, 2001, « *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : une perspective d'économie politique* », in *Document d'analyse SSATP*, n°13, 34 p.

N'ZUE N'guessan Stéphane, 2018, *La crise militaro-politique de 2002 et l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo*, Mémoire de Master, Université Alassane Ouattara, 150 p.

TUO PEGA, 2013, *Approche géographique de la méningite et du paludisme dans le Nord ivoirien : le cas de Korhogo*, thèse unique de doctorat de Géographie non publiée, Université de Cocody-Abidjan, IGT, Côte d'Ivoire, 324 p.

TROARE Djogni Chantal, 2018, *Dynamique urbaine et mobilité des élèves du secondaire des établissements publics de Korhogo*, Mémoire de Master, Université Alassane Ouattara, 212p.

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

TUBLU Komi N'kégbé Fogâ, 2010, « *Le mototaxi : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au TOGO* » pour quelle qualité de vie ? in *CODATU*, XIV, 12 p.

YEO Ramatou, 2016, *Les motos taxis et le développement de l'insécurité dans la ville de Bouaké*, Mémoire de Master, Université Alassane Ouattara, 180 p.

ZAH Bi Tozan, 2015, « *Impact de la migration sur la démographie en Côte d'Ivoire* », *Revue de Géographie du laboratoire Leïdi*, N°13, décembre 2015, pp.283-298.

ZANOU Benjamin, YEO Dossina, 2001, *Urbanisation, tome 13, volume IV : Analyse des résultats*, INS, Abidjan, juillet 2001, 50 p.

ZANOU Benjamin, 1983, *Croissance urbaine en Côte d'Ivoire : Croissance des villes de l'intérieur*, Mémoire de D.E.A de démographie, Université de Paris I, 124 p.