

LES « DEUX ROUES » COMME PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT A BOUAKE (CÔTE D'IVOIRE)

YASSI Assi Gilbert

ENS/LaboVST

yassiga@yahoo.fr

KOUAME Yao Lambert

Université Alassane Ouattara/LaboVST

Kouamel70@yahoo.fr

Résumé

La question des transports dans les villes des pays du Sud est au cœur des préoccupations des chercheurs, des gestionnaires et des populations. L'objet de cet article est d'analyser l'essor des « deux roues » à Bouaké, ville épicentre de la crise militaro-politique en Côte d'Ivoire de 2002 à 2011. S'appuyant sur des enquêtes de terrain complétées par l'analyse documentaire, il en ressort d'une part que les « deux roues » sont à usage personnel ou à des fins commerciales. De l'autre, la fin brutale des offres de transports traditionnels et la mauvaise qualité du réseau viaire constituent les éléments déclencheurs de l'essor des « deux roues ». Par ailleurs, les « deux roues » impactent le bon fonctionnement de la ville de Bouaké.

Mots-clés: Côte d'Ivoire, Bouaké, transports urbain, « deux roues ».

Abstract

The issue of urban transport in the South is at the heart of the concerns of researchers, managers and populations. The purpose of this article is to analyze the rise of "two wheels" in Bouaké, epicenter of the military-political crisis in Côte d'Ivoire from 2002 to 2011. Based on field surveys completed by the documentary analysis, it appears on the one hand that "two wheels" are for personal use or for commercial purposes. On the other hand, the abrupt end of traditional transport offers and the poor quality of the road network are the triggers for the rise of "two wheels". In addition, the "two wheels" impact the smooth running of the city of Bouaké.

Keywords: Côte d'Ivoire, Bouaké, urban transport, « two wheels ».

1. Introduction

Se déplacer dans les villes du Sud constitue un réel problème de société. Les « *Gbakas* » et les « *Wôrô wôrô* » à Abidjan, les « *Zémidjan* » ou « *Zeds* » au Bénin, « *Bend-skin* », au Cameroun, « *Oléa* » au Togo, « *N'diaga N'diaye* » à Dakar, « *Kaboukabou* » ou « *Talladjé Talladjé* » au Niger, « *dalladalla* » ou « *Kombi* » en Tanzanie, ne restent que des adaptations à la mobilité urbaine qui ne sont toujours pas des modèles de transport planifié de pair avec une urbanisation de qualité. Pourtant, le développement urbain tel que voulu par les autorités de ces pays doit s'opérer par la planification, les opérations, le tout en phase avec une réglementation.

Le constat qui se dégage en observant les villes des pays en développement est le décalage entre la planification et le tissu urbain. Le plus déplorable est l'accès aux infrastructures et

équipements urbains. En effet, les espaces urbains se créent sans les prolongements sociaux ou les équipements de base¹. L'absence totale ou partielle de connexion de certains espaces urbains de la périphérie aux centres urbains est une situation pénible pour la vie urbaine de la plupart des populations contraintes aux déplacements journaliers pour des raisons professionnelles, sociales et éducatives.

Le problème d'accès des populations des quartiers périphériques aux centres dotés de tous les équipements et services urbains de base est davantage plus prégnant dans les villes en proie à des conflits ou ayant été le théâtre de crises profondes. C'est le cas de Bouaké en Côte d'Ivoire, érigée en capitale de la rébellion armée de la zone Centre-Nord-Ouest (CNO) de 2002 à 2011. Jadis première ville secondaire d'Afrique de l'Ouest, deuxième économie urbaine de la Côte d'Ivoire, pôle régional par excellence, Bouaké a perdu toutes ces qualités et ces attributs administratifs car elle échappait au contrôle du gouvernement. Ce contexte a éloigné la ville des investissements publics et privés en matière de construction et ou de réhabilitation d'infrastructures. Depuis lors, l'on assiste à un développement des dessertes entre les quartiers de la ville et du centre-ville par des engins à deux roues à des fins de travail, de loisirs, d'études, d'achats et de recours aux services urbains. Ce phénomène peu connu de la population urbaine jusque-là tributaire des véhicules personnels, des taxis communaux « *Wôrô wôrô* » et des minibus (Gbaka), connaît un accroissement sans précédent tant en nombre de propriétaires que de volume de passagers transportés.

Quelle est la typologie des « deux roues » à Bouaké ? Comment la crise militaro-politique de 2002 a-t-elle favorisé et amplifié le phénomène des « deux roues » à Bouaké ? Quels sont les effets des « deux roues » sur le bon fonctionnement de la ville ?

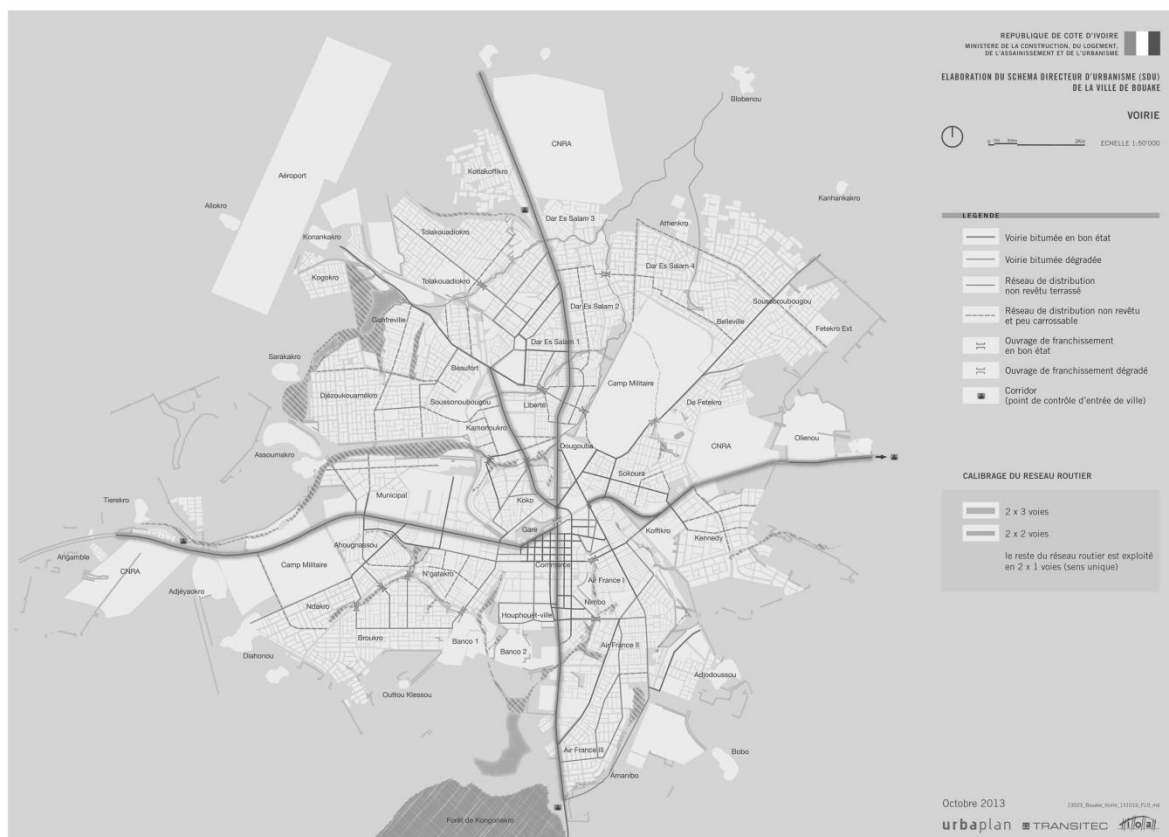
L'objet de cette contribution est d'analyser l'essor des « deux roues » à Bouaké.

2. Méthodologie

La rédaction de l'article a nécessité la définition des méthodes de collecte et des sources de collecte. D'abord, nous avons mené des enquêtes de terrain auprès des autorités locales concernées et impliquées dans les transports urbains. Elles ont également pris en compte les propriétaires et les conducteurs des « deux roues » dans le cadre d'une thèse et d'un projet d'actualisation du schéma directeur de la ville de Bouaké (Fig. 1). Ces enquêtes ont porté sur le profil des animateurs des « deux roues », la typologie des « deux roues », les lignes desservies, le coût du trajet, les revenus mensuels, les difficultés rencontrées. Les données d'enquêtes ont été complétées par l'analyse documentaire. Celle-ci nous a permis d'acquérir suffisamment d'informations sur les transports urbains de façon générale dans les pays en développement et en particulier dans les villes qui ont traversé des périodes de crise. L'exploitation de la documentation sur Bouaké nous a permis de mieux y cerner l'essor des deux roues.

¹ Il s'agit dans ce cas des écoles, centres de santé, marchés, gares, espaces culturels, aires de jeux et de récréation.

Fig.1 : découpage par quartiers de la ville de Bouaké



3. Résultats et Analyse

3.1 La crise militaro-politique et l'essor des « deux roues » à Bouaké

Bouaké a connu deux systèmes de mobilité urbaine : le système ancien marqué par les « *Wôrô wôrô* » et les « Gbakas », puis celui actuel dominé par les « deux roues ».

3.1.1. Les transports urbains avant 2002 à Bouaké

Avant septembre 2002, les transports urbains à Bouaké étaient dominés par les « *Wôrô wôrô* » et les « Gbakas ».

3.1.1.1 Les « *Wôrô wôrô* »

Ce sont des taxis pour la plupart des véhicules d'occasion de 4 places assises. Ils sont de couleur rouge orangée appelés. La desserte est assurée en fonction de la destination du client. Certains taxis assurent à la fois la desserte des quartiers et des villages périphériques. Ils disposent quand cela est nécessaire d'espaces d'embarquement ou « des gares ». Le prix du voyage est de 200 FCFA en général.

3.1.1.2. Les « Gbaka »

Les Gbaka à Bouaké sont des véhicules de plus de 12 places. Ils sont de couleur variée (blanc, gris, bleu, etc.) et assurent les transports urbains entre le centre-ville et certains quartiers périphériques. A Bouaké, les Gbaka fonctionnent selon le système de lignes comme à Abidjan (Tab.1).

Tab. 1: Lignes desservies par les Gbaka et coût du trajet à Bouaké

Nom de la ligne	Quartiers et localités desservis	Coût du trajet
Gare routière	Tierekro	150 frs
	Gonfleville	100 frs
	Djézou Kouamékro	150 frs
	Broukro	150 frs
	Ahounnanssou→N'dakro	150 frs
Sokoura (gare de M'bahikro)	Belle ville	150 frs
	Oliéno (piscine municipale)	150 frs
Marché	Belle ville	150 frs
Gare du marché central	Dar es salam	150 frs
	Tôla Kouadiokro	150 frs
Pont Djibo	Air France 3	N'existe plus

Source : Enquête de terrain, janvier 2017

Les têtes de lignes des Gbaka sont concentrées autour du grand marché. Les motifs de déplacement des usagers sont majoritairement pour se rendre au marché. Comme les données du tableau l'indiquent, le prix du voyage varie entre 100frs et 150frs. Le coût relativement bas du transport par Gbaka est cependant contrarié par le temps long de chargement. Avant la crise sociopolitique de 2002, on y dénombrait sept lignes. Aujourd'hui, seulement cinq sont fonctionnelles. Le nombre de véhicules par ligne a aussi énormément chuté. Ce recul des transports par Gbaka est essentiellement lié au vieillissement du parc auto.

3.1.2. Les transports urbains après 2002 à Bouaké

3.1.2.1 La STUB la société de transport privé par autobus

« Ce n'est qu'en 2008 qu'est mise en place l'entreprise privée d'autobus à Bouaké. (...) Avec les taxis-motos, ils concourent à la reconstruction du système de transport local. (...) Le tarif de 100 FCFA sur les lignes urbaines et de 250 à 300 FCFA sur les itinéraires interurbains est largement inférieur à celui des taxis-motos lequel varie de 200 FCFA (négociable) à 150 FCFA pour la desserte urbaine et va jusqu'à 500 FCFA pour la desserte interurbaine. Le conflit né de cette concurrence s'est traduit par le saccage du matériel roulant de la STUB (Kassi-Djodjo, 2013). La STUB a fait faillite et ses derniers bus ont été retirés en 2015.

3.1.2.2. Essor et typologie des « deux roues » à Bouaké

Avec le déclenchement de la crise armée, la vie à Bouaké rimait avec l'insécurité, le braquage, les vols, les pillages, les confiscations de biens. « Pour renforcer leur parc de véhicules de combats, les insurgés n'hésitaient pas à confisquer les véhicules personnels et ceux des transports collectifs qui, pour la plupart, ne sont pas revenus à leurs propriétaires » (Kassi-Djodjo, 2013). Ainsi, dans la ville, pendant les deux premières années de crise, seuls les militaires des « forces nouvelles » pouvaient posséder et conduire des véhicules. Pour échapper à cet environnement hostile, les propriétaires des véhicules procédaient avec

beaucoup de risques au rapatriement de la quasi-totalité de leurs engins vers la zone gouvernementale du sud où régnait une sécurité relative. Du coup, de nouveaux moyens de déplacements des populations voient le jour dans la ville en remplacement des anciens : les « deux roues ».

On distingue deux types d'engins à « deux roues » : les « deux roues » à usage commercial, c'est-à-dire les mototaxis (Photo 1) et les « deux roues » à usage personnel (Photo 2).

Photo 1 : Les « deux roues » comme mototaxis à Bouaké



Au premier plan, les taximotos en pleine activité. En arrière-plan, la gare d'une société de transport routier (UTB) qui relie Bouaké aux autres villes du pays. Crédit photo : Kouamé L, décembre 2016

Photo 2 : Les « deux roues » comme moyen de déplacement personnel



Crédit photo : Kouamé L, décembre 2016

Pendant une décennie au moins (2002-2012), la plupart des quartiers sont coupés du reste de la ville. Les quartiers Broukro, Tolla Kouadiokro, N'dakro et Belleville illustrent cette réalité. Seules les mototaxis pouvaient assurer la liaison entre ces quartiers et le centre-ville. Les populations ont adopté ce type de transport pour certains parce qu'il n'y avait pas d'autres alternatives et pour d'autres en raison de sa souplesse et sa flexibilité. En effet, les mototaxis pratiquent le porte à porte. « C'est (...) à l'occasion de la crise militaro-politique que ce mode de transport collectif est apparu dans le paysage urbain de Bouaké ainsi que dans les grandes villes du nord et dans certaines villes de l'ouest de la Côte d'Ivoire. Ils sont apparus comme une alternative à la crise des transports. Ils ont été d'utilité publique pendant la guerre au

moment où les autres modes de locomotion étaient quasiment inexistant. Ce transport de crise a émergé de façon spontanée pour répondre à la demande individuelle puis collective» (Kassi-Djodjo, 2013). Les tarifs pratiqués sur les lignes urbaines varient entre 150 et 200 FCFA et 500 FCFA pour la desserte interurbaine. Nos enquêtes révèlent que les conducteurs sont recrutés parmi les étudiants, les élèves, les chômeurs, les personnes en quête de premier emploi et certains travailleurs pendant leur temps de repos.

Quant aux engins à usage personnel, ils sont conduits par leurs propriétaires. Ce sont des commerçants, des travailleurs relativement aisés et des élèves et étudiants en quête d'autonomie de déplacement. On distingue deux sources d'approvisionnement de la ville de Bouaké en engins à « deux roues ». La première est celle de l'importation légale en provenance du port d'Abidjan (en proportion réduite). La deuxième est alimentée par la contrebande via les pays limitrophes de la Côte d'Ivoire (surtout la Guinée, le Mali et le Burkina Faso).

A Bouaké la défaillance du système de mobilité urbaine ancien seule ne suffit pas à expliquer l'essor des « deux roues ». Il faut y adjoindre le mauvais état des routes.

3.2. Le réseau routier à Bouaké

Le réseau routier fait partie de l'ensemble des éléments nécessaires au fonctionnement du système urbain. Il est composé des voies de communication exploitées pour la mobilité. Son analyse dans le fonctionnement urbain suppose la connaissance de son organisation et de son état. Le réseau routier urbain de la ville de Bouaké (Fig1) est constitué de certaines voies nationales et des voies communales. Les cinq grandes pénétrantes se confondent aux voies nationales. Elles ont un linéaire bitumé d'une quarantaine de kilomètres de calibrage 2×3 voies ou 2×2 voies équipées d'éclairage public, en certains endroits de canalisations et de feux tricolores. Elles sont composées de la nationale A3 d'environ 13 Km, de la nationale A8 d'environ 16 Km et de la nationale A10 de 6 Km. La nationale A3 traverse la ville du Sud au Nord et relie Abidjan (au Sud) au Burkina Faso et au Mali via Yamoussoukro et Ferkessédougou (au Nord). La nationale A8 traverse la ville de l'Est à l'Ouest, c'est à dire en direction de Béoumi et Man à l'Ouest, puis Brobo et M'bahiakro à l'Est. La nationale A10 traverse Bouaké depuis le centre-ville en direction de Satama-Sokoura et Dabakala au Nord-Est. Enfin la nationale B413 se dirige vers le Nord-ouest du pays à partir de la nationale A8. La nationale B418 se dirige vers l'aéroport de la ville et vers Diabo et Botro au Nord-ouest. De façon générale, les segments urbains des routes nationales sont bien dimensionnés, correctement aménagés, bien entretenus et en bon état. Ils sont gérés par l'AGEROUTE². Ce qui n'est pas le cas avec les voies communales qui relèvent de la gestion municipale.

Elles sont composées de l'ensemble des voies qui irriguent le tissu urbain. Elles sont organisées « selon la hiérarchie du réseau de voirie (primaire, à l'échelle de la ville ; secondaire à l'échelle du quartier ou tertiaire à l'échelle du sous-quartier » (Yassi et al, 2015). Souvent, les voies principales ou primaires se confondent aux routes nationales.

Les voies secondaires regroupent celles assurant les liaisons inter quartiers ainsi que la desserte du centre-ville et des grands équipements. Ce sont des voies de calibrage 2×1 voie. Les liaisons inter quartiers sont rarement équipées en ouvrage de franchissement. Cette défaillance du réseau routier secondaire s'observe entre les quartiers Djezou Kouamékro et Municipal ainsi que dans la liaison Dar es Salam et Belle ville. Mais la plupart de ces voies sont bitumées et en bon état sauf celles de certains quartiers périphériques comme Tolla Kouadiokro, N'dakro, Dar es salam 4.

² Agence de gestion des routes

Quant à la voirie tertiaire qui est un réseau de proximité, elle complète les autres. Elle sert de support à la desserte domiciliaire automobile, mais également des deux-roues motorisés. Dans les quartiers du centre urbain, ces voies sont revêtues et carrossables, parfois même bitumées. C'est le cas des quartiers du Commerce, Koko, Dougouba, Air France. Mais dans la grande couronne péricentrale et périphérique, les voies à l'intérieur des quartiers ne sont pas revêtues. La plupart ne sont ni ouvertes ni terrassées. Ce réseau est à la charge de la commune et souffre d'un fort ravinement qui le rend peu carrossable. Les bitumes existants ont été tous dégradés, par manque d'entretien.

Nonobstant le mauvais état du réseau viaire, la crise sociopolitique est la raison fondamentale de l'essor des « deux roues » à Bouaké. Cette situation n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement normal de la ville de Bouaké.

3.3. Effets des « deux roues » sur le bon fonctionnement de la ville

En raison de leur caractère illégal, les « deux roues » perturbent fortement le fonctionnement normal de la ville de Bouaké.

3.3.1. L'insécurité routière du fait de l'indiscipline multiforme des conducteurs des « deux roues »

Le planificateur urbain n'a pas tenu compte de ces types d'engins dans le fonctionnement normal de la ville. Aucun couloir de circulation n'a été prévu pour les « deux roues » dans la configuration de la voirie. Si en 2002, en pleine guerre, les engins à deux roues se présentaient pour les bouakois comme la panacée, donnant la possibilité de circuler partout et à n'importe quel moment à Bouaké, force est de constater que la réalité est tout autre aujourd'hui. Les « deux roues » se disputent la chaussée avec les autres véhicules dans l'anarchie et l'indiscipline. Selon des habitants interrogés au cours de nos enquêtes, certains conducteurs de ces engins s'adonnent à la consommation d'excitants notamment la drogue, l'alcool, le café et la cigarette pour faire face à la pénibilité de l'activité. La plupart d'entre eux roulent sans permis de conduire. La mairie de la ville dénombre à ce jour plus de 7 000 mototaxis en circulation. Pour la sécurité des personnes, la municipalité a pris sans succès des mesures, notamment le port obligatoire de casques pour le conducteur et pour le passager. Selon la mairie, un accident sur deux est causé par les mototaxis. Les conséquences sont parfois dramatiques pour les usagers des deux roues en cas d'accidents. Des statistiques en la matière n'ont pas pu être disponibles, mais tous les ans de nombreux accidents de la circulation occasionnant parfois des pertes en vies humaines sont enregistrés dans la ville. Par ailleurs, pour de nombreux habitants de Bouaké, il est périlleux de sortir au-delà de 22 heures. Selon le préfet de police de Bouaké, plus de dix cas de viol ou de banditisme hebdomadaire sont imputés aux conducteurs des mototaxis. En plus de l'absence de couloirs de circulation des « deux roues », le tissu urbain de Bouaké manque d'espaces de stationnement dédiés à ces types de véhicules. Dans les services publics comme privés, les rares parkings aménagés sont réservés exclusivement aux véhicules à quatre roues.

3.3.2. Les « deux roues » et l'économie urbaine

Les « deux roues » dans leur composante mototaxis sont pourvoyeurs d'emplois aux désœuvrés de la ville et aux démobilisés de la guerre. Par exemple, « contrairement à l'opinion défavorable des autorités administratives et des acteurs du secteur, les ONG voient en cette activité un moyen d'insertion et de réhabilitation des ex-combattants. Ce secteur est pourvoyeur d'emplois et participe à l'économie urbaine » (Kassi-Djodjo, 2013). Ainsi, « des deux roues » ont été offerts à des jeunes combattants par la structure publique chargée du programme DDR

(Démobilisation, Désarmement et Réinsertion) et financée par les « partenaires au développement ».

4. Discussion

Les résultats de notre étude sur les deux roues à Bouaké ont permis de mettre en évidence un certain nombre de points. D'abord les « deux roues » sont à usage personnel ou à des fins commerciales. Ensuite, la fin brutale des offres de transports traditionnels et la mauvaise qualité du réseau viaire du fait de la crise armée de 2002 constituent les éléments déclencheurs de l'essor des « deux roues ». Enfin, les « deux roues » impactent le bon fonctionnement de la ville de Bouaké.

Ces résultats vont en partie dans le même sens que l'esprit de certains textes législatifs et réglementaires en Côte d'Ivoire. En effet, le fonctionnement des transports terrestres en Côte d'Ivoire est défini, entre autres, par la loi n°64-294 du 1^{er} août 1964 organisant la coordination et l'harmonisation des transports routiers, le Décret n°64-212 du 26 août 1964 portant réglementation de l'usage des routes ouvertes à la circulation publique, le décret 66-538 du 17 novembre 1966 fixant la réglementation et l'harmonisation des transports routiers et l'ordonnance n°2000-67 du 09 Février 2000, déterminant les principes fondamentaux du régime de transport terrestre. Ces lois font référence aussi bien aux matériels de transports qu'aux infrastructures ou espaces dédiés aux activités de transports. Les « deux roues » sont interdites pour les transports publics de personnes en Côte d'Ivoire. Mais pour des raisons liées à la crise militaro-politique de 2002, les « deux roues » ont été tolérées dans la quasi-totalité des villes ivoiriennes et se sont imposées dans le transport public de personnes dans l'ex zone Centre- Nord-Ouest (CNO) singulièrement à Bouaké.

Ces résultats sont complémentaires de ceux de certaines études. Les travaux de Kassi-Djodjo en 2013 ont permis de mettre le curseur sur les conflits entre les Taxis-motos, les Taxis et les Gbaka et entre Taxis-motos et la STUB, une entreprise d'autobus à Bouaké. Par ailleurs, le rapport de 2007 (dont les résultats sont toujours d'actualité) de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations-Unies sur la situation des transports en Afrique, a conclu que de nombreux défis restent à relever pour que les transports puissent devenir un des moteurs de la croissance économique du continent : absence d'une formulation et d'une mise en œuvre appropriée des politiques, insuffisance du financement, manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées, insuffisance des mesures de facilitation du transport et coûts élevés des transports, sûreté et sécurité insuffisantes, faible prise en compte des questions environnementales et mesures contre la pollution, sous-exploitation des nouvelles technologies de l'information et des communications (TIC).

5. Conclusion

En définitive, les « deux roues » se sont imposés dans le paysage des transports urbains à Bouaké bien qu'interdits par la réglementation en vigueur. Cela a été possible d'une part, en raison des insuffisances observées dans l'organisation des autres moyens de déplacements institutionnalisés et de l'autre, à cause de l'état défectueux de la voirie urbaine provoqué par une absence d'investissement public à Bouaké.

Deux options s'offrent au législateur. Soit, il légifère sur les transports des « deux roues » en Côte d'Ivoire, soit il interdit ce mode de transport qui arrange la classe pauvre et moyenne de nos cités mais génèrent trop de problèmes en contexte de développement durable. Ce type de transport devient ainsi un objet de réflexion pour la recherche.

6. Bibliographie

AKA K A., 2006, *Les taxis communaux ou Wôrô wôrô à Abidjan-cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement*, in *Revue de la Géographie Tropicale et d'environnement*, N°7, EDUCI, pp 45-60.

AKA K A., 1986, *Le transport collectif face au développement urbain : le cas d'Abidjan en côte d'Ivoire, Abidjan* : Institut d'Ecologie Tropicale, 57 p.

ATTA K. 1978, *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké*, Thèse de Doctorat 3è Cycle (Côte d'Ivoire), 309 p.

ALOKO-N'GUESSAN J., 2001, *Les taxis communaux à Abidjan-Cocody : logiques de fonctionnement des réseaux*, in *Revue Ivoirienne des lettres et Sciences-Humaines*, N°2-3, Abidjan, EDUCI, Université de Cocody-Abidjan pp 117-132.

BANQUE MONDIALE 2015, *Revue de l'urbanisation de la Côte d'Ivoire, Pour une urbanisation diversifiée, Version Finale*, 29 juin 2015, 41p.

BNETD, Décembre 1998, *Plan d'Urbanisme Directeur de Bouaké, Rapport provisoire*, 52 p.

BCEOM Ivoire-URBACONSULT, Aout 1983, *Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké, Rapport d'analyse et de synthèse*, 92 p.

CASTELLA P., 1971, *Ville de Bouaké 1969, Résultats d'enquête, Comptes économiques de la ville, Rentabilité de l'étude*, ORSTOM, Sciences humaines, Volume IV-N2S-1971, 90 p.

CEA., 2007. *Situation des transports en Afrique, Cinquième session du Comité du commerce, de la coopération et de l'intégration régionales*, E/ECA/CTRCI/5/3, 18 p.

COTTEN A-M, 1971, *Les villes de Côte d'Ivoire, essai de typologie fonctionnelle* in *Colloques Internationaux du C.N.R.S, la croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar*, Paris, CNRS, 474 p.

CHENAL J., 2013, *Modèle de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Métis Presses, Genève, 362 p.

CHENAL J., 29 avril 2015, «*Les villes africaines en quête de nouveaux modèles urbanistiques*», Métropolitiques, <http://www.metropolitiques.eu/Les-villes-africaines-enquete-de.html>. 7 p.

CHENAL J., 2009, *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : jeux et enjeux de l'espace public*, Thèse N°4268 (2009), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté environnement naturel, architectural et construit, Laboratoire de Sociologie Urbaine, Programme Doctoral en Architecture, Ville, Histoire, 565 p.

DINDJI M R; DIABAGATE A; HOUENENOU K D; KOFFI B E. 2016. *Émergence De Taxi-Motos Et Recomposition Spatio- Économique À Korhogo : Les Taxi-Villes Entre Stratégies D'adaptation Et Désespoir*, in *European Scientific Journal*, vol.12, No.35, pp 190-208.

GODARD Xavier, 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris, Karthala, Collection Economie et Développement, 408p.

GODARD Xavier et TEURNIER Pierre, 1992, *les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir les services publics*, Karthala, 246p.

JANIN P., 2001, *Une géographie sociale de la rue africaine (Bouaké, Côte d'Ivoire)*, in politique africaine N° 82 - juin 2001, pp 177-189.

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

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, *Département de Bouaké, Commune de Bouaké, Audits urbain financier et organisationnel de la commune de Bouaké, Rapport final*, MARS 2014, 129p

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, *Journal Officiel N° 02 SP du Lundi 18 Aout 2003 Ordonnance N°2003-208 du 07 Juillet 2003, portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales*, Page 22.

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, *Journal Officiel N° 35 du Jeudi 08 Septembre 1983, Loi N°83-788 du 2 Aout 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales*, page 450.

YAPI-DIAHOU A., 2001, *Au chevet des villes en crise : pour qui roulent les experts en gestion urbaine*, in *Revue Ivoirienne des lettres et Sciences-Humaines*, N°2-3, Abidjan, EDUCI, pp 133-146.

YASSI G A, KOFFI E B ; YAPI-DIAHOU A, 2015. *Riches et pauvres dans les périphéries abidjanaises. L'eau et l'électricité : entre ruptures et dysfonctionnements*, in *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2, pp 118-127.

ZORO-FOFANA O., 2007, *Dysfonctionnements urbains et mobilité des pauvres à Abidjan*, Thèse pour l'obtention de Doctorat de transport, Université de Créteil Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris 417 p.