

N° 4  
Novembre  
2025

# GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

## Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie  
Université Péléforo Gon Coulibaly

[www.geoporo.net](http://www.geoporo.net)

# Indexations



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

### Directeur de publication :

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

### Rédacteur en chef :

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

### Membres du secrétariat :

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

## COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINO Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENNGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

### COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

- KOFFI Simplicie Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)



### 1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

#### Nota Bene :

**-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.**

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

#### 1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

#### 1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner) gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

#### 1.3. Le résumé

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

#### **1.4. L'introduction**

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.5. Outils et méthodes**

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.6. Résultats**

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

#### **1.7. Discussion**

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

#### **1.8. Conclusion**

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.9. Références bibliographiques**

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

## **2. Les illustrations**

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

## **Indexations**



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>



## SOMMAIRE

1	<a href="#"><u>DYNAMIQUE CLIMATIQUE DANS LA BASSE VALLEE DU MONO A L'EXUTOIRE ATHIEME AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)</u></a> Auteur(s): ASSABA Hogouyom Martin, SODJI Jean, AZIAN D. Donatien, Virgile GBEFFAN, VISSIN Expédit Wilfrid. N° Page : 1-9
2	<a href="#"><u>PAYSAGES DE VALLEES ET EVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BÉOUMI 2002 A 2024 (Centre de la Côte d'Ivoire)</u></a> Auteur(s): Djibril Tenena YEO, Pascal Kouamé KOFFI, Lordia Florentine ASSI, Nambégué SORO. N° Page : 10-21
3	<a href="#"><u>APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE AU QUARTIER KALLEY PLATEAU (NIAMEY, NIGER)</u></a> Auteur(s): SOULEY BOUBACAR Adamou, BOUBACAR ABOU Hassane, MOTCHO KOKOU Henry, DAMBO Lawali. N° Page : 22-36
4	<a href="#"><u>CONFLITS CULTIVATEURS-ELEVEURS DANS LE DEPARTEMENT DE ZUENOULA (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KRA Koffi Siméon. N° Page : 37-47
5	<a href="#"><u>DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX DE L'URBANISATION DE LA VILLE DE MAN À L'OUEST DE LA COTE D'IVOIRE</u></a> Auteur(s): KONÉ Atchiman Alain, AFFRO Mathieu Jonasse, SORO Nambegué. N° Page : 48-61
6	<a href="#"><u>EVALUATION DES MODELES CLIMATIQUES REGIONAUX (CORDEXAFRICA) POUR UNE ÉTUDE DES TENDANCES FUTURES DES PRÉCIPITATIONS DE LA VALLÉE DU NIARI (REPUBLIQUE DU CONGO)</u></a> Auteur(s): Martin MASSOUANGUI-KIFOUALA, MASSAMBA-BABINDAMANA Milta-Belle Achille. N° Page : 62-72
7	<a href="#"><u>RÔLE DES FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUE SUR L'INTENTION DE MIGRER AU NORD DU SÉNÉGAL</u></a> Auteur(s): Issa MBALLO. N° Page : 73-86
8	<a href="#"><u>ÉVALUATION DE L'ENVASEMENT DE LA MARRE DE KOUMBELOTI DANS LA COMMUNE DE L'OTI 1 AU NORD-TOGO</u></a> Auteur(s): KOLANI Lamitou-Dramani, KOUMOI Zakariyao, BOUKPESSI Tchaa. N° Page : 87-96
9	<a href="#"><u>DÉGRADATION ET AMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE ROUTE MAMAN MBOUALÉ-MANIANGA DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ À BRAZZAVILLE.</u></a> Auteur(s): Robert NGOMEKA. N° Page : 97-110

10	<p><b><u>CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES VENDEURS DE TÉLÉPHONES AU BLACK MARKET D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): SERI-YAPI Zohonon Sylvie Céline, KOUADIO Armel Akpénan Junior, BOSSON Eby Joseph.</p> <p>N° Page : 111-125</p>
11	<p><b><u>INSECURITE ALIMENTAIRE ET STRATEGIES GOUVERNEMENTALES DANS L'OUEST DU NIGER</u></b></p> <p>Auteur(s): ALI Nouhou.</p> <p>N° Page : 126-136</p>
12	<p><b><u>EFFETS DE L'URBANISATION SUR LA CULTURE MARAICHERE DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ DE 2000 A 2020 (RÉPUBLIQUE DU CONGO)</u></b></p> <p>Auteur(s): Akoula Backobo Jude Hermes, Maliki Christian, Louzala Kounkou Bled Dumas Blaise.</p> <p>N° Page : 137-146</p>
13	<p><b><u>GESTION DES ORDURES MENAGERES POUR UNE MEILLEURE SANTE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE MANGO (NORD-TOGO)</u></b></p> <p>Auteur(s): LARE Babénoun.</p> <p>N° Page : 146-161</p>
14	<p><b><u>MISE EN PLACE D'UN CADRE DE COLLABORATION HARMONIEUX ENTRE L'AMUGA ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU GRAND ABIDJAN EN FAVEUR D'UN TRANSPORT URBAIN DURABLE ET PERFORMANT</u></b></p> <p>Auteur(s): KOUTOUA Amon Jean-Pierre, KONARE Ladji.</p> <p>N° Page : 161-174</p>
15	<p><b><u>SECURISATION ET LAVAGE DES MOYENS DE TRANSPORT, UNE STRATEGIE DE SURVIE FACE A LA CRISE DE L'EMPLOI A LOME</u></b></p> <p>Auteur(s): Kossi AFELI, Kodjo Gnimavor FAGBEDJI, Komla EDOH.</p> <p>N° Page : 175-187</p>
16	<p><b><u>CARTOGARPHIE DE L'ÉROSION HYDRIQUE DANS LE BASSIN DU BAOBOLONG (CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL)</u></b></p> <p>Auteur(s): DIOP Mame Diarra, FALL Chérif Amadou Lamine, SANE Yancouba, SECK Henry Marcel, COLY Kémo.</p> <p>N° Page : 188-203</p>
17	<p><b><u>LA RIZICULTURE FEMININE, UNE STRATEGIE DE LUTTE CONTRE L'INSECURITE ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE NIENA</u></b></p> <p>Auteur(s): DIAKITE Salimata, TRAORE Djakanibé Désiré.</p> <p>N° Page : 204-219</p>
18	<p><b><u>ANTHROPOGENIC ACTIVITIES AND DEGRADATION OF VEGETATION COVER IN THE DEPARTMENT OF KANI, IN THE NORTHWEST OF THE IVORY COAST</u></b></p> <p>Auteur(s): BAMBÀ Ali, GBODJE Jean-François Aristide, ASSI-KAUDJHIS Joseph P..</p> <p>N° Page : 220-233</p>
19	<p><b><u>CONTRAINTES A LA MISE EN VALEUR DES CHAMPS DE CASE DU DOUBLET LOKOSSA-ATHIEME AU SUD DU BENIN</u></b></p> <p>Auteur(s): Félicien GBEGNON, Akibou Abaniché AKINDELE, Jean-Marie Mèyilon DJODO.</p> <p>N° Page : 234-248</p>

20	<a href="#"><u>ANALYSE DES TEMPERATURES DE MER ET DES PRECIPITATIONS DANS LE CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE A LOME</u></a> Auteur(s): LEMOU Faya. N° Page : 249-261
21	<a href="#"><u>ACTION DE L'HOMME ET DÉGRADATION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE DE LA RÉSERVE DE LAMTO (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): N'GORAN Ahou Suzanne. N° Page : 262-270
22	<a href="#"><u>ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LE CENTRENORD DU BURKINA FASO</u></a> Auteur(s): Yasmina TEGA, Hycenth Tim NDAH, Evéline COMPAORE-SAWADOGO, Johannes SCHULER, Jean-Marie DIPAMA. N° Page : 271-285
23	<a href="#"><u>PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DU PROJET D'ALIMENTATION EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DE LA ROUTE DES PÊCHES 286 (BENIN)</u></a> Auteur(s): BONI Gratien . N° Page : 286-299
24	<a href="#"><u>LA DISPONIBILITÉ ALIMENTAIRE A L'ÉPREUVE DE L'ESSOR DE L'ORPAILLAGE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SIEMPURGO (NORD DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KOFFI Guy Roger Yoboué, KONE Levöl, COULIBALY Mékié. N° Page : 300-310
25	<a href="#"><u>LA COMMERCIALISATION DE LA BANANE PLANTAIN DANS LA SOUSPRÉFECTURE DE BONON (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): KOUAME Kanhoun Baudelaire. N° Page : 311-325
26	<a href="#"><u>VECU ET PERCEPTION DE LA TRYPANOSOMIASE HUMAINE AFRICAINE EN MILIEU RURAL : ETUDE DE CAS A MINDOULI (REPUBLIQUE DU 326 CONGO)</u></a> Auteur(s): Larissa Adachi BAKANA. N° Page : 326-337
27	<a href="#"><u>LE TAXI-TRICYCLE, UN MODE DE DÉSENCLAVEMENT DE LA COMMUNE PÉRIPHÉRIQUE DE BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE 338 D'IVOIRE)</u></a> Auteur(s): COULIBALY Amadou, FRAN Yelly Lydie Lagrace, KOUDOU Welga Prince, DIABAGATÉ Abou. N° Page : 338-353
28	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DES FORMATIONS PAYSAGERES DANS LES TERROIRS DE BLISS ET DE FOGNY KOMBO EN BASSE CASAMANCE (SENEGAL)</u></a> Auteur(s): SAMBOU Abdou Kadri, MBAYE Ibrahima. N° Page : 354-367
29	<a href="#"><u>INSALUBRITÉ ET PRÉCARITÉ SANITAIRE URBAIN À DIVO (SUD-OUEST, CÔTE D'IVOIRE) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES</u></a> Auteur(s): DIARRASSOUBA Bazoumana. N° Page : 368-379

30	<p><b><u>DISTRIBUTION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES SANITAIRES PUBLIQUES : UN FACTEUR IMPORTANT DANS L'ACCESSIBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES POPULATIONS AUX CENTRES DE SANTÉ DANS LA VILLE DE ZUÉNOULA</u></b></p> <p>Auteur(s): AYEMOU Anvo Pierre, ZOHOURE Gazalo Rosalie, ISSA Bonaventure Kouadio. N° Page : 380-393</p>
31	<p><b><u>TYPLOGIE ET AIRES DE RAYONNEMENT DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE PORTO-NOVO</u></b></p> <p>Auteur(s): ZANNOU Sandé. N° Page : 394-406</p>
32	<p><b><u>COMPOSITION ET RÉPARTITION DES UNITÉS DE PRODUCTION DE PAIN ET DE PÂTISSERIE À KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): OUATTARA Mohamed Zanga. N° Page : 407-421</p>
33	<p><b><u>DYNAMIQUE DES ECOSYSTEMES DE MANGROVE DANS LA COMMUNE D'ENAMPORE (BASSE-CASAMANCE/SENEGAL)</u></b></p> <p>Auteur(s): Joseph Saturnin DIEME, Henri Marcel SECK 422 , Bonoua FAYE, Ibrahima DIALLO. N° Page : 422-432</p>
34	<p><b><u>ECONOMIE DE LA MER ET EQUILIBRE DE LA ZONE COTIERE DU TOGO, IMPACTS DES OUVRAGES PORTUAIRES</u></b></p> <p>Auteur(s): Djiwonou Koffi ADJALO, Koko Zébéto HOUEDAKOR, Kouami Dodji ADJAHO, Etse GATOGO, Kpotivi Kpatanyo WILSON-BAHUN, Komlan KPOTOR. N° Page : 433-444</p>
35	<p><b><u>ALIMENTATION DE L'ENFANT DE 0 À 3 ANS DANS LE DISTRICT SANITAIRE DE BOUAKÉ ET DE COCODY-BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): Veh Romaric BLE, Tozan ZAH BI, Brou Emile KOFFI. N° Page : 445-457</p>
36	<p><b><u>IMPACT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA FORÊT DE WARI-MARO AU BENIN SUR LE BIEN-ÊTRE DES MÉNAGES</u></b></p> <p>Auteur(s): Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR. N° Page : 458-469</p>
37	<p><b><u>LA VILLE DE BROBO FACE À L'EXPANSION URBAINE : ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES DE L'ÉLECTRIFICATION (CENTRE CÔTE D'IVOIRE)</u></b></p> <p>Auteur(s): KOUASSI Kobenan Christian Venance. N° Page : 470-484</p>
38	<p><b><u>LE POLE URBAIN DU LAC ROSE : OPPORTUNITES D'EXTENSION ET DE LOGEMENTS POUR DAKAR ET LIMITES ENVIRONNEMENTALES</u></b></p> <p>Auteur(s): El hadji Mamadou NDIAYE, Ameth NIANG, Mor FAYE. N° Page : 485-496</p>

39	<b><u>GÉOMATIQUE ET GÉODONNÉES POUR LA CARTOGRAPHIE GÉOLOGIQUE EN ZONE FORESTIÈRE: CAS DE KAMBÉLÉ (EST CAMEROUN)</u></b> Auteur(s): BISSEGUE Jean Claude, YAMGOUOT NGOUNOUNO Fadimatou, TCHAMENI Rigobert, NGOUNOUNO Ismaïla. N° Page : 497-510
40	<b><u>DEFICIT D'ASSAINISSEMENT ET STRATEGIES DE RESILIENCE DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></b> Auteur(s): KRAMO Yao Valère, AMANI Kouakou Florent, ISSA Kouadio Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Narcisse. N° Page : 511-523
41	<b><u>LES ENJEUX DE L'ACCÈS AUX ESPACES SPORTIFS ET PRATIQUES SPORTIVES DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></b> Auteur(s): OUSSOU Anouman Yao Thibault. N° Page : 524-534
42	<b><u>LA PRODUCTIVITE DE LA CULTURE D'ANACARDIER DANS LA SOUSPREFECTURE DE TIORONIARADOUGOU AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE</u></b> Auteur(s): TOURÉ Adama. N° Page : 535-546
43	<b><u>USAGE ET GESTION DU PARC IMMOBILIER PUBLIC DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE A KORHOGO EN CÔTE D'IVOIRE</u></b> Auteur(s): SIYALI Wanlo Innocents. N° Page : 547-557
44	<b><u>IMPACT DES ENTREPRISES DE FILIÈRES PORTUAIRES SUR LES POPULATIONS LOCALES : LE CAS DE COIC DANS LE DEPARTEMENT DE 558 KORHOGO</u></b> Auteur(s): YRO Koulai Hervé. N° Page : 558-569
45	<b><u>CARTOGRAPHIE DES FLUX MIGRATOIRES À PARTIR DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO</u></b> Auteur(s): Kokouvi Azoko KOKOU, Edinam KOLA. N° Page : 570-589
46	<b><u>PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN : QUELLE CONTRIBUTION A LA SECURITE ALIMENTAIRE DANS LE DEPARTEMENT DE BOUAFLE (CÔTE 590 D'IVOIRE)</u></b> Auteur(s): KONE Bassoma. N° Page : 590-604



## LE TAXI-TRICYCLE, UN MODE DE DÉSENCLAVEMENT DE LA COMMUNE PÉRIPHÉRIQUE DE BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

### THE TRICYCLE TAXI: A MEANS OF OPENING UP THE PERIPHERAL COMMUNE OF BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

**COULIBALY Amadou**

*Maître-Assistant, Equipe de Recherche Espace Système et Prospective (ERESP)*

*Université Félix Houphouët-Boigny*

Email : [madougbon@yahoo.fr](mailto:madougbon@yahoo.fr), téléphone : (225) 0757579054

**FRAN Yelly Lydie Lagrace**

*Etudiante, Université Félix Houphouët-Boigny*

Email : [lidyfran7@gmail.com](mailto:lidyfran7@gmail.com)

**KOUDOU Welga Prince**

*Etudiant, Université Félix Houphouët-Boigny*

Email : [koudouwelgaprince@gmail.com](mailto:koudouwelgaprince@gmail.com)

**DIABAGATÉ Abou**

*Maître de Conférences, Equipe de Recherche Espace Système et Prospective (ERESP)*

*Université Félix Houphouët-Boigny*

Email : [aboudiaba76@yahoo.fr](mailto:aboudiaba76@yahoo.fr)

#### Résumé

À Bingerville, la forte croissance démographique et l'urbanisation rapide accentuent les insuffisances de l'offre des transports collectifs classiques (bus, taxis communaux, mini-bus ou *gbaka*). Depuis 2020, les taxis-tricycles se sont imposés comme une alternative pour desservir les quartiers des communes périphériques d'Abidjan tels que Bingerville. Malgré l'essor des taxis-tricycles dans la commune de Bingerville, les difficultés de mobilité persistent, soulevant la question de leur réelle contribution au désenclavement des quartiers périphériques. Cet article veut analyser leur contribution à la mobilité urbaine à partir d'enquêtes de terrain, d'entretiens et de recherches documentaires. Les résultats montrent qu'ils réduisent l'isolement des quartiers et offrent une solution rapide, flexible et abordable. Toutefois, leur impact sur la mobilité urbaine est limité par la précarité des conducteurs, l'insécurité routière, les charges d'exploitation multiples et l'absence de régulation. Les taxi-tricycles constituent une réponse ponctuelle plus qu'un levier de structuration des mobilités. Les activités des taxis-tricycles nécessitent une meilleure régulation et une intégration aux politiques publiques de mobilité.

**Mots-clés :** Bingerville, taxi-tricycle, mobilité urbaine, accessibilité, désordre urbain.

## Abstract

In Bingerville, rapid population growth and urbanization have exacerbated the shortcomings of conventional public transport services (buses, communal taxis, minibuses, or *gbaka*). Since 2020, tricycle taxis have emerged as an alternative means of serving the neighborhoods in Abidjan's peripheral communes, such as Bingerville. Despite their growing presence, mobility challenges persist, raising questions about their actual contribution to the opening up of peripheral neighborhoods. This article wants to analyze their contribution to urban mobility based on field surveys, interviews, and documentary researches. The results show that tricycle taxis help reduce neighborhood isolation and offer a fast, flexible, and affordable transport solution. However, their impact on urban mobility remains limited due to driver precariousness, road insecurity, multiple operating costs, and the lack of regulation, all of which constrain their potential. Tricycle taxis thus represent a temporary response rather than a structural lever for urban mobility. Their operations require better regulation and integration into public mobility policies.

**Keywords:** Bingerville, tricycle taxi, urban mobility, accessibility, urban disorder

## Introduction

Dans de nombreuses villes d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est, les auto-rickshaws ou tuk-tuk (trois-roues) motorisés remplissent une fonction essentielle de mobilité urbaine, notamment comme solution de dernier kilomètre et desserte des zones non couvertes par les transports collectifs (RANA S. et *al.*, 2013, p1636-1638). En Égypte, l'introduction d'auto-rickshaws importés d'Inde a largement amélioré la mobilité dans les périphéries urbaines qui bénéficient de peu de services formels (TASTEVIN Y. P., 2015, p2-3). Le recours aux transports populaires informels s'est intensifié dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne, en réponse à des lacunes persistantes des systèmes formels de déplacement, notamment dans les zones périphériques peu desservies (EHEBRECHT D. et *al.*, 2018, p243). En Côte d'Ivoire, un type de taxi-tricycle appelé « *Saloni* » a émergé à Abidjan en janvier 2019 au sein du secteur informel pour desservir ces zones peu accessibles (DOHERTY J. et *al.*, 2021, p1-2). Ces « *Salonis* » opèrent dans des contextes de marginalité multiple : spatiale, infrastructurelle, socio-économique et réglementaire, comblant un vide laissé par les transports collectifs traditionnels (DOHERTY J. et *al.*, 2021, p3-4). Les taxis-tricycles sont apparus en 2018 dans le paysage des moyens de transport de la commune de Bingerville (FRAN Y.L.L., 2025, p60). L'essor des taxis-tricycles a été rapide dans la commune au point qu'ils sont devenus le deuxième moyen de transport le plus utilisé par les ménages après les *gbaka* (FRAN Y.L.L., 2025, p61). Malgré l'essor des taxis-tricycles à Bingerville, les difficultés de mobilité urbaine demeurent, soulevant la question de leur réelle contribution au désenclavement des quartiers périphériques. Alors que plusieurs travaux ont porté sur la mobilité urbaine à Abidjan (ADOLÉHOUME A., 2018 ; RANA S. et *al.*, 2013), peu d'études se sont intéressées à l'émergence des taxis-tricycles et à leur rôle dans le désenclavement des communes périphériques comme Bingerville. L'objectif de cet article est donc de montrer la contribution de ces nouveaux acteurs du transport

urbain au désenclavement des quartiers de Bingerville par l'amélioration de la mobilité des ménages. Cet article interroge les capacités d'adaptation des sociétés urbaines face aux insuffisances structurelles de la planification urbaine. Les taxis-tricycles ne sont pas seulement un objet de transport, ils sont également le miroir des stratégies populaires de survie et opportunistes des acteurs urbains en Afrique subsaharienne. Ce travail est une contribution à la compréhension des stratégies d'adaptation et appropriation de la mobilité urbaine par les classes populaires en Afrique subsaharienne.

## 1. Outils et méthodes

### 1.1. Collecte des données

La démarche méthodologique s'est appuyée à la fois sur des sources documentaires (Données statistiques de l'INS et de l'ANSTAT, documents municipaux et publications scientifiques). Les données de statistiques ont permis d'analyser l'évolution de la population de Bingerville et sa répartition spatiale. Les comptes rendus des délibérations et des décisions prises lors des séances des conseils municipaux, ont permis de comprendre les efforts entrepris par la municipalité pour sensibiliser les chauffeurs de taxi tricycles sur le port du casque, le permis de conduire, l'interdiction des mineurs au volant, avoir une assurance et l'interdiction de ces engins de rouler entre 23 h à 4 h du matin. L'analyse des publications scientifiques traitant du sujet, ont permis de mieux comprendre le contexte de l'émergence des taxi tricycles dans les villes africaines, les enjeux de régulation et les défis et limites à leur fonctionnement. Les enquêtes de terrain ont ciblé quatre catégories d'acteurs : les usagers, les chauffeurs de taxis-tricycles, les responsables municipaux (adjoint au maire chargé des transports et chef des services techniques) et les responsables des syndicats de tricycles. Les données ont été recueillies d'une part à travers des questionnaires administrés aux usagers, chauffeurs, des entretiens semi-directifs avec des responsables municipaux et syndicaux, et d'autre part, des observations directes dans les gares et sur les principaux axes routiers de Bingerville. La taille de l'échantillon des usagers a été déterminée à l'aide de la formule de Cochran (1977) :

$$n_0 = \frac{Z^2 \times p(1-p)}{e^2}$$

Avec un seuil de confiance de 95 % ( $Z=1,96$ ), une proportion de  $p=0,5$  et une marge d'erreur de 7 % ( $e=0,07$ ). Le calcul aboutit à 196 ménages, répartis dans neuf quartiers représentatifs (zones centrales, intermédiaires et périphériques). La population des chauffeurs a été estimée par la méthode de capture-recapture, en appliquant la formule de Chapman (1951) :

$$N = \frac{(M + 1)(C + 1)}{(R + 1)} - 1$$

Cette estimation donne environ 570 chauffeurs. Sur cette base, la taille de l'échantillon a été calculée selon la formule de Cochran (1977), avec une marge d'erreur fixée à 10

% ( $e=0,1e = 0,1$ ), soit 82 chauffeurs. Ces derniers ont été sélectionnés proportionnellement dans les 14 gares de taxis-tricycles de Bingerville. Deux entretiens semi-directifs ont complété l'enquête : l'un avec l'adjoint au maire chargé des transports et l'autre avec le chef du syndicat des taxis-tricycles. Les échanges ont porté sur la régulation du secteur, les difficultés liées à la circulation et au stationnement des tricycles, la question de la sécurité routière, ainsi que les initiatives municipales visant à encadrer une activité en forte expansion mais encore largement informelle. Les données quantitatives issues des questionnaires ont été saisies et analysées avec les logiciels Excel et SPSS, en vue de produire des fréquences, pourcentages et croisements statistiques. Les données qualitatives des entretiens ont été traitées par analyse de contenu, afin d'identifier les représentations et stratégies des acteurs. Les données spatiales collectées sur les gares et itinéraires des taxis-tricycles ont été intégrées dans le logiciel QGIS 3.18 pour la production de cartes thématiques.

### 1.2. Cadre d'étude

La recherche a été menée dans la commune de Bingerville, située au nord-est du District d'Abidjan. Ancienne capitale coloniale, Bingerville fait partie intégrante du district d'Abidjan depuis 2001. Elle est limitée au nord par la lagune Aghien, à l'ouest par la commune de Cocody, à l'est par la sous-préfecture de Brofodoumé et au sud par la commune d'Anyama. La ville couvre une superficie d'environ 10 200 hectares et comptait 195 359 habitants en 2021 (RGPH, 2021). La figure 1 ci-dessous présente la localisation de la zone d'étude.

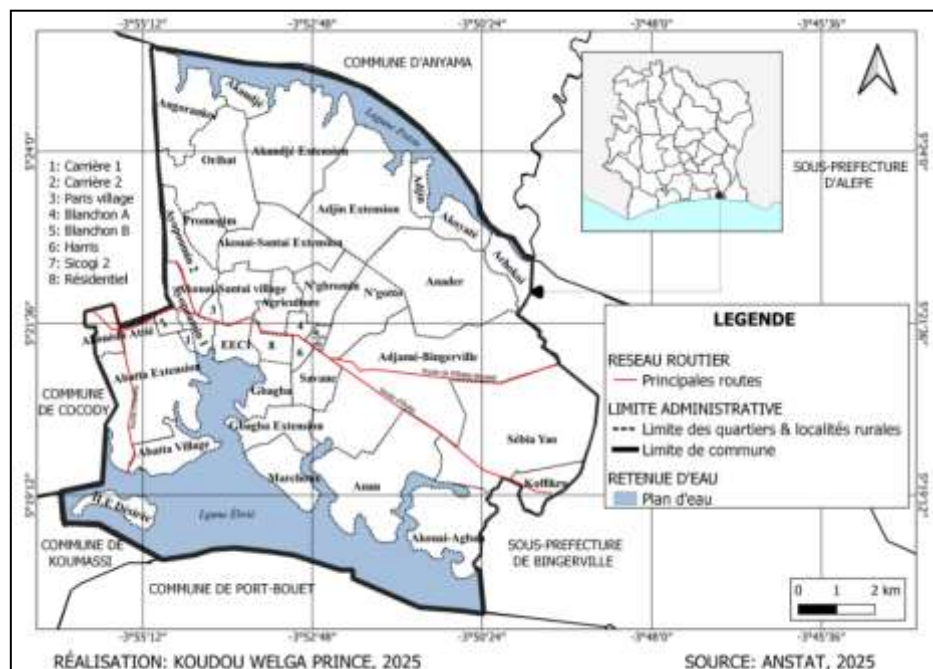


Figure 1: Carte de localisation de la commune de Bingerville

Source : ANSTAT, 2025

## 2. Résultats

### 2.1. Les taxis-tricycles: un mode de transport émergent dans les périphéries d'Abidjan

Face à l'expansion rapide d'Abidjan et aux limites du transport collectif classique, les communes périphériques comme Bingerville ont vu émerger de nouveaux modes de déplacement plus flexibles. Parmi eux, les taxis-tricycles se sont imposés comme une solution de proximité, accessible et adaptée aux besoins quotidiens des populations. Leur essor s'explique autant par les insuffisances du système traditionnel que par leur capacité à desservir les zones enclavées et à s'intégrer aux dynamiques économiques locales. Cette section analyse les conditions d'apparition et le fonctionnement de ce mode de transport à Bingerville, à travers trois dimensions : les limites du transport classique, l'organisation du secteur et sa logique spatiale et économique

#### 2.1.1. Les limites des moyens de transport classique à Bingerville

À Bingerville, l'offre de transport classique reposait sur les bus de la SOTRA, les minibus « gbaka », les taxis collectifs « wôrô-wôrô », les taxis-compteurs et VTC. La Figure 2 ci-dessous présente la répartition spatiale des gares et lignes des moyens de transport classiques dans la commune de Bingerville.

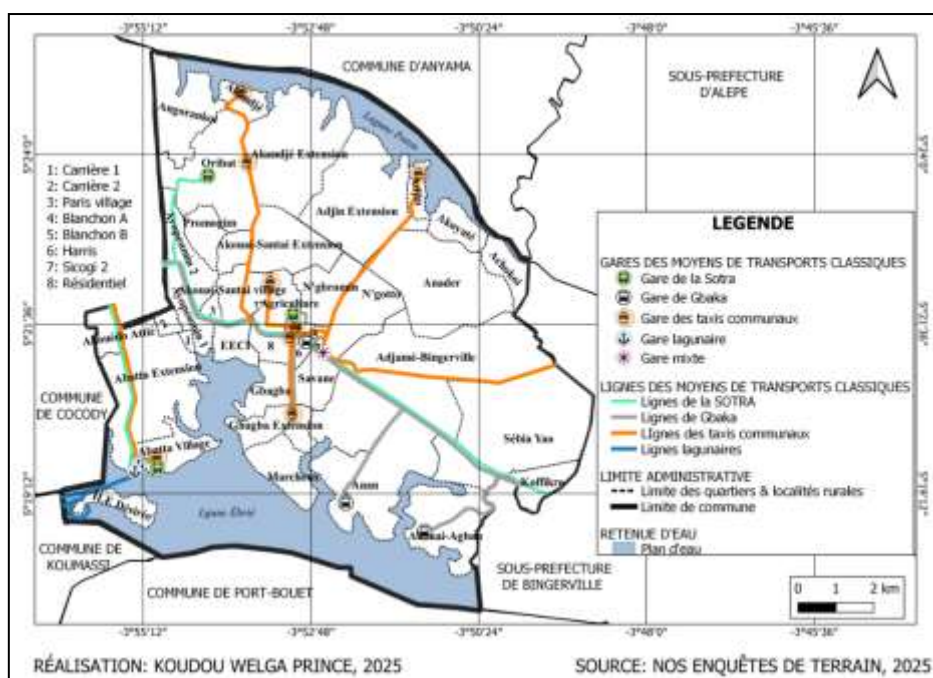


Figure 2: Répartition spatiale des gares et lignes des moyens de transport classique

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

La répartition spatiale des gares et des lignes, telle qu'illustrée par la figure 2, met en évidence un système polarisé autour des axes majeurs reliant Bingerville à Abidjan, laissant de vastes quartiers en marge. La desserte apparaît ainsi inégalitaire : alors que certains axes bénéficient d'une relative concentration de lignes de gbaka et de wôrô-wôrô, d'autres zones, notamment les quartiers périphériques et en extension, comme Sébia Yao, Koffikro, Adjin extension, Anan, Marchoux etc., demeurent faiblement



desservis. À cela s'ajoute la question du coût, qui constitue un facteur discriminant : les taxis-compteurs, bien que plus confortables, restent hors de portée pour une large part de la population, tandis que les gbaka et wôrô-wôrô, plus abordables, imposent souvent des conditions de voyage marquées par la surcharge, l'insécurité, et n'assurent pas de liaisons vers les périphéries en pleine extension urbaine. Sur le plan de l'accessibilité sociale, l'offre demeure inadaptée aux besoins croissants d'une population jeune et active, contrainte à de longs temps d'attente et de déplacement pour rejoindre les pôles d'activités. Ces limites cumulées traduisent un déséquilibre entre la demande croissante de mobilité et la faiblesse de l'offre classique. Les conséquences de ce déficit sont multiples. D'une part, il engendre une surcharge des moyens existants, entraînant inconfort et allongement du temps de trajet pour les usagers. D'autre part, il accentue les difficultés d'accessibilité à certains quartiers périphériques de Bingerville, souvent mal reliés au centre urbain. Ce manque de solutions de transport fiables pèse sur les activités économiques, sociales et éducatives des habitants, limitant leurs opportunités et renforçant les inégalités spatiales. C'est dans ce contexte que les taxis-tricycles apparaissent comme une alternative crédible et souple, capable de répondre aux carences du système traditionnel.

#### *2.1.2. Organisation et fonctionnement des taxis-tricycles*

Le développement des taxis-tricycles à Bingerville repose sur une diversité d'acteurs. Les conducteurs, souvent de jeunes en quête de revenus rapides et les propriétaires, généralement de petits investisseurs, constituent le noyau de l'activité. Autour d'eux gravitent des syndicats informels qui contrôlent les gares et fixent des règles de fonctionnement, ainsi que la chefferie villageoise qui impose sa légitimité coutumière dans certains quartiers. Ces syndicats ne sont pas enregistrés officiellement auprès de l'administration du travail ou du Ministère des Transports. Ils fonctionnent en marge sans statut légal clair ni agrément syndical. Leurs activités se limitent à la gestion des parkings, des tours de départ et des cotisations, sans véritable défense des droits professionnels. Le manque de transparence et l'absence de contrôle étatique renforcent leur caractère non formel. Les usagers, séduits par la souplesse et le coût relativement abordable, en assurent le succès quotidien, tandis que le pouvoir public (la municipalité et l'État), encore hésitants, peine à mettre en place une régulation claire et efficace. Cette organisation pyramidale s'appuie sur un système fiscal complexe, mêlant prélèvements municipaux, syndicaux et coutumiers. Chaque chauffeur doit s'acquitter d'une patente de 19 500 FCFA le premier mois, puis 6 000 FCFA les mois suivants, ainsi qu'un droit de ligne de 50 000 FCFA pour les nouveaux véhicules (30 000 FCFA pour les anciens). À cela s'ajoutent des taxes quotidiennes : tickets de 500 à 800 FCFA, et un prélèvement dit « premier chargement » de 200 à 500 FCFA. Dans certaines zones comme Akouai-Santai, s'ajoutent encore un sticker de 50 000 FCFA et des contributions versées à la chefferie. L'ensemble de ces prélèvements illustre la formalisation progressive de l'activité, mais aussi la forte emprise des syndicats et de la chefferie villageoise dans la régulation quotidienne du secteur.

### 2.1.3. Logique spatiale et économique des taxis-tricycles

La logique d'implantation et de fonctionnement des taxis-tricycles à Bingerville repose sur une articulation étroite entre l'espace et l'économie locale. Leur présence se concentre principalement dans les quartiers périphériques mal desservis par les transports collectifs classiques, où ils comblent un vide de mobilité. Cette localisation stratégique favorise l'accessibilité aux marchés, aux écoles, aux centres de santé et aux axes routiers majeurs, tout en stimulant de petites activités économiques (commerces, services, restauration de proximité) qui prospèrent autour des gares informelles.

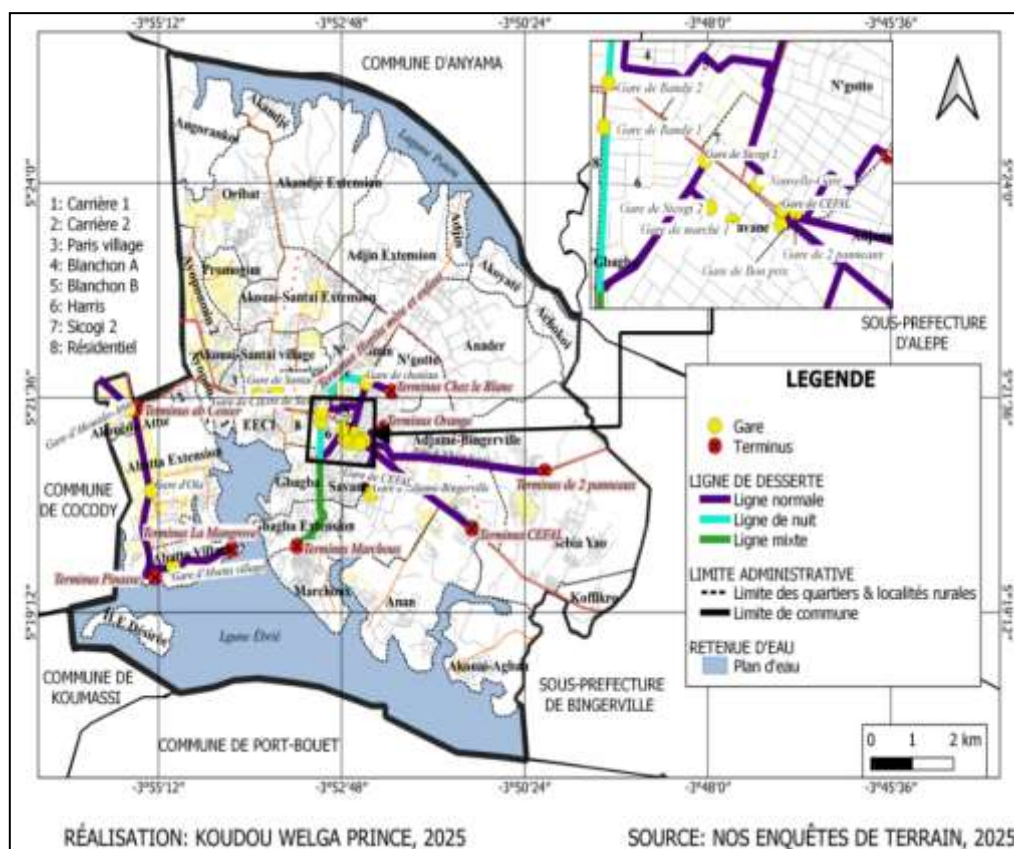


Figure 3: Couverture spatiale des taxis-tricycles

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

Sur le plan spatial, la carte des dessertes met en évidence une couverture stratégique des quartiers périphériques de la commune. Les lignes normales, mixtes ou de nuit relient des zones enclavées comme Savane, Blanchon, Sicogi ou Résidentiel aux principaux terminus (Orange, Marchoux, Cefal, etc.) situées le long des routes principales et secondaires. Cette organisation traduit une volonté de pallier l'insuffisance du réseau classique en créant un maillage fin capable de connecter les quartiers périphériques et les localités rurales au centre de Bingerville et, plus largement, aux grands axes de circulation en direction d'Abidjan. La capacité des tricycles à emprunter aussi bien les routes bitumées que les voies tertiaires non asphaltées renforce leur rôle de transport de proximité. Sur le plan économique, cette

configuration spatiale s'accompagne d'une logique de rentabilité à court terme. Les gares et terminus servent de points de régulation des flux, mais aussi de lieux de collecte de recettes syndicales et de redistribution des passagers entre les lignes. Les trajets sont généralement courts mais fréquents, ce qui permet aux conducteurs de multiplier les courses quotidiennes. La forte fréquentation des axes reliant les quartiers résidentiels aux pôles économiques (marchés, zones d'activités, établissements scolaires et hospitaliers) garantit un flux constant de passagers. Cette logique d'exploitation, combinant rotation rapide et coûts accessibles, assure à la fois une mobilité abordable pour les usagers et une source de revenus pour les conducteurs. La logique spatiale et économique des taxis-tricycles traduit un double objectif : réduire l'isolement des quartiers périphériques et optimiser la rentabilité d'une activité fondée sur la proximité, la flexibilité et la demande croissante de mobilité urbaine dans la commune de Bingerville.

## **2.2. Les modes de transport de proximité**

### *2.2.1. Accessibilité spatiale des quartiers par les taxis-tricycles*

Les taxis-tricycles participent à la restructuration spatiale de Bingerville et constituent un facteur de transformation des pratiques de mobilité dans la commune. La rapidité de leur diffusion témoigne d'une forte appropriation sociale : malgré l'absence de régulation claire, les taxis-tricycles répondent à une demande populaire pressante et incarnent une forme d'innovation urbaine informelle, capable de combler le vide laissé par les politiques publiques. Ils se sont progressivement imposés comme un outil d'intégration spatiale des quartiers de Bingerville. Leur capacité à circuler sur des routes secondaires, parfois non bitumées et étroites, leur confère un avantage décisif par rapport aux gbaka et aux bus de la SOTRA. En desservant les zones périphériques jusque-là isolées, ils réduisent l'enclavement de plusieurs quartiers résidentiels et facilitent leur connexion au centre-ville et aux grands axes routiers. Ce maillage fin du territoire favorise une meilleure cohésion urbaine et accompagne la croissance démographique rapide de la commune. Le tableau 1 ci-dessous dresse les caractéristiques opérationnelles des taxis-tricycles à Bingerville.

Gares et terminus	Distance du trajet (km)	Durée du trajet (en minute)	Durée de stationnement (en minute)
Bandji 1 ↔ Château	1,4	8	11
Bandji 2 ↔ Marchoux	3,1	8	15
Bon prix ↔ Adjamé-Bingerville	1,7	5	4
CEFAL ↔ Carrefour Cefal	3,2	8	5
2 panneaux ↔ Palais de justice	4,6	8	6
Marché 1 ↔ Libre	3	6	5
Sicogi 2 ↔ Marchoux	3,7	10	4
Adjamé Bingerville → Bon prix	1,7	5	4
Marché 2 ↔ Marchoux	2,5	12	6
Nouvelle gare ↔ Chez Le Blanc	2,2	8	6
Carrefour CIE ↔ Santai-village	-	5	8
Abatta village ↔ La Mangrove	1,8	4	12
Ola ↔ Libre	-	5	12
Akouédo Attié ↔ Faya	2,2	5	6
Santai village ↔ Libre	1	4	6
Gare de château ↔ Nouvelle gare	1,3	5	7
Total	33,4	96	117
Moyenne	2,1	6	7,3

Tableau 1: Caractéristiques opérationnelles des taxis-tricycles à Bingerville

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

Le tableau 2 révèle que la durée moyenne d'un trajet tourne autour de six minutes, oscillant entre les quatre minutes d'un Santai village ↔ Libre et les douze minutes du Marché 2 ↔ Marchoux. Des performances qui contrastent fortement avec la lenteur des gbaka ou des taxis communaux, souvent englués dans la congestion. Même sur des distances relativement longues, à l'image du tronçon 2 Panneaux ↔ Palais de justice (4,6 km parcourus en 8 minutes), les taxis tricycles affichent une compétitivité étonnante. Le secret de cette efficacité tient aussi dans leur rapidité de rotation. Les données montrent une durée de stationnement moyenne de sept minutes seulement. À peine arrivés, déjà repartis : ce rythme soutenu assure une prise en charge quasi immédiate des passagers et fluidifie le trafic autour des gares.

#### 2.2.2. Accessibilité socio-économique aux ménages des quartiers de Bingerville

Outre la réduction du temps de parcours, les taxis-tricycles participent de manière décisive à l'abaissement des coûts de transport à Bingerville. Le tableau 2 ci-dessous présente la grille tarifaire des dessertes des taxis-tricycles.

GARE ET TERMINUS	TARIF (FCFA)
Bandji 1 ↔ Château	200
Bandji 2 ↔ Marchoux	200
Bon prix ↔ Adjamé-Bingerville	100
CEFAL ↔ Carrefour CEFAL	100
2 panneaux ↔ Palais de justice	200
Marché 1 ↔ Libre	-
Sicogi 2 ↔ Marchoux	200
Adjamé Bingerville → Bon prix	200
Marché 2 ↔ Marchoux	200
Nouvelle gare ↔ Chez Le Blanc	200
Carrefour CIE ↔ Santai village	200
Abatta village ↔ La Mangrove	200
Ola ↔ Libre	-
Akouédo Attié ↔ Faya	300
Santai village ↔ Libre	100 & 200
Gare de château ↔ Nouvelle gare	100
<b>MOYENNE</b>	<b>159</b>

Tableau 2: Grille tarifaire des dessertes des taxis-tricycles dans la commune de Bingerville

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

Le tableau 2 montre que le tarif moyen s'établit à environ 159 FCFA, avec une fourchette comprise entre 100 et 300 FCFA selon la distance et la localisation des gares. Les trajets courts et fréquentés, comme Bon Prix ↔ Adjamé-Bingerville (100 FCFA) ou Santai village ↔ Libre (100-200 FCFA), offrent une accessibilité accrue aux ménages modestes, tandis que les liaisons plus longues, telles qu'Akouédo Attié ↔ Faya (300 FCFA), demeurent compétitives par rapport aux autres modes de transport. En complément, des courses « *spéciales* » facturées entre 500 et 2 000 FCFA, permettent de desservir des zones non couvertes par les lignes régulières, sans compromettre l'accessibilité générale du service. Les taxis-tricycles apparaissent alors comme une alternative économique et flexible, réduisant les inégalités d'accès à la mobilité et facilitant l'intégration sociale et économique des populations. En effet, le différentiel tarifaire entre les modes de transport est significatif : alors qu'un trajet en gbaka ou en taxi classique coûte en moyenne entre 200 et 500 F CFA, le même déplacement en tricycle est facturé entre 100 et 300 F CFA. L'économie réalisée par l'utilisateur est donc de l'ordre de 30 à 50 %, un gain substantiel pour les ménages à faibles revenus. Pour les ménages modestes, le recours aux tricycles est particulièrement avantageux : payer 100 à 200 F au lieu de 500 à 1000 F pour un trajet équivalent représente une réelle opportunité d'allègement du budget transport. Cela permet de multiplier les déplacements nécessaires (travail, marché, école, soins de santé) sans compromettre les autres besoins essentiels. Les tricycles limitent ainsi le recours aux trajets



fractionnés, marche plus transport, en déposant les usagers au plus près de leur destination, ce qui se traduit une optimisation du coût global du déplacement.

### 2.2.3. *L'amélioration de l'accès aux services et équipements socio-collectifs*

Les taxis-tricycles jouent un rôle essentiel dans le désenclavement des quartiers périphériques de Bingerville, les quartiers inaccessibles comme nous le voyons sur les photos de la planche 1 des taxis-tricycles manœuvrant sur des pistes austères.



1 A : Route boueuse après la pluie.

1 B : Route en terre dégradée par les eaux de ruissellement

Planche photographique 1: Etat de la voirie dans la commune de Bingerville

Prise de vue : Fran Yelly, 2025.

Ils facilitent l'accès quotidien aux écoles, marchés, centres de santé, lieux de culte et services administratifs, réduisant ainsi les inégalités de mobilité entre zones centrales et périphériques. Leur souplesse et leur coût relativement abordable permettent aux ménages, notamment les plus modestes, de mieux intégrer les services socio-collectifs, contribuant ainsi à renforcer la cohésion urbaine et sociale. Les données de nos enquêtes rapportent que 588 taxis-tricycles sont en activité à Bingerville. Ils effectuent 425 rotations et transportent 65 936 passagers journalièrement ce qui souligne l'importance de la contribution des taxis-tricycles à la mobilité urbaine à Bingerville.

### 2.3. *Les limites de l'activité des taxis-tricycles dans la commune de Bingerville*

L'essor des taxis-tricycles à Bingerville, tout en contribuant à l'amélioration de la mobilité urbaine et à l'inclusion spatiale des quartiers périphériques, révèle de nombreuses limites structurelles. Ces limites tiennent autant à l'insécurité routière et au désordre urbain qu'à la faiblesse des mécanismes d'auto-régulation et à la précarité socio-économique des conducteurs. L'analyse de ces dysfonctionnements permet de mieux comprendre les contradictions d'un secteur informel qui, malgré son utilité sociale, peine à s'inscrire dans une dynamique de professionnalisation et de durabilité.

### *2.3.1. Insécurité routière et le désordre urbain: des fléaux qui gangrènent l'activité des taxis-tricycles*

L'essor des taxis-tricycles à Bingerville, bien qu'il ait amélioré la mobilité des populations, s'accompagne de nombreuses externalités négatives, au premier rang desquelles figurent l'insécurité routière et le désordre urbain. En effet, la majorité des conducteurs sont de jeunes hommes. Selon les données recueillies, 61,90% des chauffeurs de taxi-tricycles ont entre 14 et 25 ans, 23% ne sont jamais allés à l'école et 17,3% n'ont que le niveau d'études primaires. Ces jeunes sont souvent sans formation adéquate en matière de code de la route et de sécurité. Nos enquêtes révèlent que seulement 29% des conducteurs de taxis-tricycles disposent d'un permis de conduire. Cela se traduit par une conduite imprudente, des excès de vitesse et des manœuvres dangereuses qui exposent aussi bien les passagers que les autres usagers de la route à des risques accrus d'accident. À cela s'ajoute l'absence de régulation stricte et de contrôle effectif de la part des autorités compétentes. Les gares de stationnement sont généralement improvisées et envahissent les trottoirs, les carrefours et parfois même les abords des marchés, créant une congestion permanente et perturbant la fluidité de la circulation urbaine. Ce désordre urbain, renforcé par la prolifération anarchique des véhicules, témoigne d'un manque de planification et accentue la vulnérabilité des piétons, des écoliers et des usagers des routes secondaires.

### *2.3.2. Les insuffisances de l'auto-régulation*

En l'absence d'un encadrement efficient du pouvoir public (État, collectivités territoriales), le secteur des taxis-tricycles à Bingerville repose largement sur un système d'auto-régulation syndicale. Ces organisations, bien que non reconnues, fixent des règles (tarifs, zones de desserte, files d'attente) et sanctionnent les manquements : amende de 25 000 F CFA, voire interdiction d'exercer en cas de récidive. Elles gèrent aussi les petites infractions, comme le non-port du casque, largement toléré par les autorités. En principe, ces acteurs ont pour mission d'organiser l'activité, de veiller au respect des règles internes et de gérer les conflits entre usagers et chauffeurs. Cependant, cette auto-régulation montre rapidement ses limites. Les syndicats, loin de se limiter à un rôle de régulation, se muent en structures de prélèvement fiscal parallèle. Les multiples taxes, tickets journaliers et contributions imposés aux chauffeurs nourrissent davantage la rente syndicale que l'amélioration des conditions de travail ou la sécurisation de l'activité. La redevance moyenne journalière des 588 taxis-tricycles s'élèvent à 831 000 FCFA. La redevance moyenne journalière par véhicule atteint 48 882 FCFA, un chiffre qui révèle l'importance des taxis-tricycles comme source de revenus pour les syndicats et chefs de gare. Ce système, souvent perçu comme arbitraire et inégal, entretient un climat de méfiance et de tensions au sein du secteur. De plus, l'absence de formation professionnelle et de mécanismes de contrôle efficace réduit la capacité de ces structures à imposer une véritable discipline de conduite. L'auto-régulation, censée pallier le vide institutionnel, se transforme ainsi en une gouvernance éclatée, où la chefferie et les syndicats

poursuivent chacun leurs intérêts, au détriment d'une organisation cohérente et durable du transport urbain. Malgré ces failles, la solidarité entre conducteurs et les réseaux de confiance assurent une certaine cohésion et la continuité du service

### *2.3.3. La précarité socio-économique des conducteurs taxis-tricycles*

À Bingerville, l'essor des taxis-tricycles offre un emploi à de nombreux jeunes sans qualification professionnelle, mais cet emploi reste précaire et instable. La majorité des conducteurs n'a ni contrat ni couverture sociale et dépend entièrement de leurs courses quotidiennes. Chaque tricycle fonctionne en moyenne 16 heures par jour. Les conducteurs sont contraints de rester actifs de l'aube jusqu'à la nuit tombée pour dégager un revenu suffisant. Cette endurance quotidienne témoigne d'un système basé sur l'usure et l'intensité. Avec en moyenne 26 rotations quotidiennes par véhicule, le tricycle fonctionne comme une machine inlassable. Maladies, pannes ou accidents peuvent les plonger dans la misère. Seulement 9% des chauffeurs sont propriétaires de leur tricycle. La recette journalière tourne autour de 8 000 FCFA pour un tricycle d'occasion et 10 000 FCFA pour un modèle neuf. Les véhicules roulent 7 jours sur 7. Le propriétaire dispose des recettes de cinq jours de travail par semaine. Ainsi, lorsque le tricycle est d'occasion, le propriétaire obtient une recette mensuelle de 160 000 FCFA. Sa recette mensuelle atteint 200 000 FCFA lorsque le tricycle est neuf. Le chauffeur dispose de la recette du samedi. Le dimanche est réservé à la vidange et aux travaux d'entretien. La recette de la journée du samedi appartient au chauffeur. Après s'être acquitté des taxes syndicales, assuré les dépenses liées à l'achat de carburant et versé la recette journalière (8 000 ou 10 000 FCFA) au propriétaire, la somme restante appartient au chauffeur. Selon nos enquêtes, 42,9 % des chauffeurs gagnent 50 000-100 000 FCFA, 28,6 % entre 100 000-150 000 FCFA, 19 % plus de 150 000 FCFA et 9,5 % moins de 50 000 FCFA. Les entretiens avec les chauffeurs de taxi tricycles ont montré que les revenus tirés de la conduite des taxis-tricycles servent à subvenir aux besoins quotidiens tels que l'alimentation, le logement et les soins de santé. Par ailleurs, les plus jeunes chauffeurs utilisent une partie de leur revenu pour financer leurs études ou celles de leurs proches. Quelques-uns investissent dans le développement d'activités génératrices de revenus afin renforcer leur autonomie économique. Pour beaucoup de chauffeurs, le taxi-tricycle demeure une bouée de survie plutôt qu'un véritable tremplin économique.

## **Discussion**

Les résultats de cette recherche révèlent que les taxis-tricycles se sont imposés à Bingerville comme une réponse spontanée aux insuffisances criantes des transports collectifs classiques. Leur succès repose sur leur adaptabilité aux réalités locales : ils circulent aisément dans des voies étroites, offrent des tarifs abordables et desservent des zones longtemps marginalisées par les réseaux de transport formel. Cette dynamique confirme que, dans bien des contextes africains, la mobilité urbaine se construit d'abord dans l'informalité avant d'aspirer à une reconnaissance

institutionnelle (DIAZ O. L. et al., 2012, p6). Cependant, derrière cette vitalité apparente se cache une précarité structurelle. Les conducteurs, pour la plupart de jeunes hommes, exercent dans un cadre juridique flou, sans protection sociale ni sécurité professionnelle. Cette observation rejoint les conclusions d’AHI N. K. (2024, p10) à Bouaké, où l’essor des mototaxis, bien qu’offrant des opportunités d’emploi, a accentué les vulnérabilités socio-économiques et les risques d’accidents.

De même, à Abidjan, l’étude de DOHERTY J. et al., 2021, p4) montre que les taxis-tricycles émergent « *dans l’intersection de marginalités multiples* », combinant précarité économique, instabilité réglementaire et absence d’intégration dans les schémas de mobilité planifiée. Ces résultats invitent également à replacer le cas de Bingerville dans une perspective plus large. L’expérience nigériane est à cet égard éclairante : le passage contraint des mototaxis aux tricycles, loin d’affaiblir les transporteurs informels, a contribué à l’amélioration de leurs revenus et à une réduction notable des accidents (LENSHIE N. E. et al., 2022, p210). Cette trajectoire contraste avec l’incertitude ivoirienne, où les autorités oscillent entre tolérance et velléités de régulation. L’exemple éthiopien, analysé par MAINS D. et KINFU E., 2017, p268), illustre bien ces tensions entre pratiques populaires et contrôle étatique, tensions que l’on retrouve aujourd’hui dans le discours des syndicats et des usagers de Bingerville. KHAYAL O. M. E. S. 2019, p3), vont au-delà de nos analyses en montrant que les taxis-tricycles s’inscrivent dans une filière mondialisée. Comme le rappelle le rickshaw motorisé, né en Asie, a essaimé dans plusieurs continents grâce à son faible coût et à sa sobriété énergétique. TASTEVIN Y. P., 2015, p8) à travers le commerce indo-égyptien des auto-rickshaws, montre que ces véhicules ne sont pas de simples solutions locales mais des composantes d’un système mondialisé d’innovations populaires en mobilité urbaine.

Abondant dans le sens que nos constats, EHEBRECHT D. et al., 2018, p245) montrent qu’au-delà de leur rôle fonctionnel, les taxis-tricycles interrogent les logiques sociales et politiques de la ville africaine. Ils traduisent l’ingéniosité des populations face à la « *crise des transports* », mais révèlent aussi les fragilités d’une gouvernance urbaine encore hésitante. FOSU G. O., 2025, p12), souligne que l’avenir de ces véhicules dépendra moins de leur popularité immédiate que de la capacité des États à les intégrer dans une vision de mobilité durable, inclusive et sécurisée.

## **Conclusion**

En définitive, l’introduction des taxis-tricycles à Bingerville a profondément transformé la mobilité urbaine en réduisant l’enclavement des quartiers périphériques et en offrant une réponse rapide aux carences des transports collectifs classiques. Toutefois, cette contribution demeure fragile. L’activité, marquée par la précarité socio-économique des conducteurs, l’absence de régulation efficace et les risques liés à l’insécurité routière, relève davantage d’une logique de survie que d’un véritable dynamisme économique structurant. Pour assurer la durabilité de ce mode de transport, il apparaît indispensable de l’intégrer aux politiques publiques de mobilité, de renforcer la formation et la sensibilisation des conducteurs, et d’instaurer un cadre réglementaire adapté. Une telle démarche permettrait de concilier les avantages de

proximité et de flexibilité offerts par les taxis-tricycles avec les exigences d'organisation, de sécurité et de durabilité urbaine. Dans le cadre de travaux pluridisciplinaires, il est pertinent d'axer la réflexion sur l'utilisation des innovations technologiques par les taxis-tricycles en vue d'une mobilité plus durables (tricycles électriques et plateformes de paiement numérique et de géolocalisation).

## Références bibliographiques

ADOLEHOUME Amakoé, 2018, Assessment of the Action Plan and of regional instruments – Final version (Deliverable D3.1), Mobility4EU Project, European Commission. [file:///C:/Users/madou/Downloads/Attachment\\_0.pdf](file:///C:/Users/madou/Downloads/Attachment_0.pdf). Consulté le 22 septembre 2025.

AHI Noel Kouadio, 2024, « Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké », *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 6(2), pp. 1-14. DOI : <https://doi.org/10.4314/rasp.v6i2.1>. Consulté le 22 septembre 2025.

DIAZ Olvera Lourdes, PLAT Delphine, POCHET Pascal et MAÏDADI Sahabana, 2012, « Motorbike taxis in the “transport crisis” of West and Central African cities », *EchoGéo*, (20). DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13080>. Consulté le 23 septembre 2025.

DOHERTY Jacob, BAMBA Vamara et KASSI-DJODJO Irène, 2021, « Multiple marginality and the emergence of popular transport : ‘Saloni’ taxi-tricycles in Abidjan, Ivory Coast », *Cybergeo : European Journal of Geography (Espace, Société, Territoire)*, document 964. DOI: <https://doi.org/10.4000/cybergeo.36017>. Consulté le 23 septembre 2025.

EHEBRECHT Daniel, HEINRICHS Dirk et LENZ Barbara, 2018, « Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs », *Journal of Transport Geography*, 69, pp. 242-256. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.006>. Consulté le 25 septembre 2025.

FOSU Gabriel Obed, 2025, *Exploring the Role of Tricycles in African Cities with Emphasis on Ghana's Aboboyaa and Pragya Transport Systems*, SSRN Working Paper No. 5228593. DOI : <https://doi.org/10.2139/ssrn.5228593>. Consulté le 25 septembre 2025.

FRAN Yelly Lidy Lagrace, 2025, *Rôle des taxis-tricycles comme moyen de transport de personnes dans les périphéries du District d'Abidjan : le cas de Bingerville*, Mémoire de Master de géographe, Université Félix Houphouët-Boigny, IGT, 131 p.

KHAYAL Osama Mohammed Elmardi Suleiman, 2019, « Literature review on the history of Bajaj rickshaw vehicles », *Global Journal of Engineering Sciences*, 3(2). DOI: <https://doi.org/10.33552/GJES.2019.03.000560>. Consulté le 25 septembre 2025.



LENSHIE Nsemba Edward, EZEIBE Christian Chukwuebuka, JOSHUA Mark Ma'aku et NWANGWU Chikodiri, 2022, « From Motorcycle to Tricycle: Neoliberal Political Economy, Informal Transportation, and Urban/Peri-Urban Mobility in Nigerian Cities », *Transportation Journal*, 61(2), pp. 195-227. DOI: <https://doi.org/10.5325/transportationj.61.2.0195>. Consulté le 22 septembre 2025.

MAINS Daniel et KINFU Elias, 2017, « Governing three-wheeled motorcycle taxis in urban Ethiopia: States, markets, and moral discourses of infrastructure », *American Ethnologist*, 44(2), pp. 263-274. DOI: <https://doi.org/10.1111/amet.12477>. Consulté le 24 septembre 2025

MITRA Suman Kumar, ROY Shuvangkor Shusmoy, HOSSAIN Fahim et RANA Sohel, 2013, « The Role of Battery-Operated Auto-Rickshaw in the Transportation System of a City », *Journal of Asian Electric Vehicles*, Volume 11, Number 1, pp. 1635-1642. DOI/URL : [https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaev/11/1/11\\_1635/\\_article](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaev/11/1/11_1635/_article). Consulté le 28 septembre 2025.

TASTEVIN Yann Philippe, 2015, « The Indian auto rickshaw in Egypt: An ethnography of transnational trade connections », *Articulo: Journal of Urban Research*, (12). DOI : <https://doi.org/10.4000/articulo.2872>. Consulté le 22 septembre 2025.