

N° 5
Juin
2026

GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie
Université Péléforo Gon Coulibaly

www.geoporo.net

Indexations



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

SJIF 2025 : 5.325



<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, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

1. KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
2. YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
3. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
4. VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
5. ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix -Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
6. DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
7. Sylvain BIGOT, Professeur, Université Grenoble Alpes et Chercheur à l'institut des Géosciences de l'Environnement (France)
8. EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
9. BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
10. GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
11. VIGNINOUS Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

12. ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
13. -SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
14. -MENGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
15. -NASSA Dadié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
16. BROU Yao Telesphore, Professeur, Université de la Réunion (France)
17. -KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
18. KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
19. VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
20. DIBI-ANOY Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
21. LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
22. MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)
23. Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
24. YANOGO Pawendkissgou Isidore, Professeur Titulaire de Géographie, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso)

COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

1. KOFFI Simplicie Yao, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
2. Sandra ROME, Maître de Conférences, Université Grenoble Alpes (France)
3. KOFFI Yeboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
4. KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
5. KRA Kouadio Joseph, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
6. TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
7. ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
8. ALLA kouadio Augustin, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
9. DINDJI Médé Roger, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
10. DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
11. KOFFI Lath Franck Eric, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

12. KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
13. KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
14. SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
15. FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
16. GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
17. ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
18. DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
19. KAMBIRE Sambu, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
20. KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
21. ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
22. GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
23. KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
24. -MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
25. SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
26. ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
27. BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
28. YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
29. RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
30. DIOMANDE Gondo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

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 : S. Y. KOFFI *et al.* (2023, p35), (B. M. R. N. ZOUHOULA, 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 : (B. M. R. N. ZOUHOULA, 2021, p7) ou B. M. R. N. ZOUHOULA (2021, p7)

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

-Pour plus de deux auteurs : (S. Y. KOFFI *et al.*, 2023, p35) ou S. Y. KOFFI *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 : (B. M. R. N. ZOUHOULA, 2021, p7) ou B. M. R. N. ZOUHOULA (2021, p7)

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

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

SJIF 2025 : 5.325



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



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/347477>



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

SOMMAIRE

1	<u>ANALYSE STATISTIQUE DES PARAMETRES MORPHOMETRIQUES DU BASSIN ET SOUS-BASSINS VERSANTS DE LA LOEME AU SUD-OUEST DE LA REPUBLIQUE DU CONGO</u> NGOUALA MABONZO Médard N° Page : 1-13
2	<u>DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET BESOINS EN EAU POTABLE DANS LA COMMUNE D'ALLADA</u> NGOUALA MABONZO Médard N° Page : 14-27
3	<u>SYSTEMES D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE (SIG) ET ACTIVITÉS DE DURABILITÉ POUR LA PRÉSERVATION DES ZONES ET/OU AIRES PROTÉGÉES DE LA SOCIÉTÉ AFRICAINE DE CACAO (SACO) AUPRÈS DE SES COOPÉRATIVES</u> ZOMBO Jean Philippe N° Page : 28-39
4	<u>INCIDENCES DE LA DISPARITE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LA MOBILITE ENTRE LES COMMUNES DE THIONCK-ESSYL ET DE SANTHIABA MANJAQUE (REGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU SENEGAL)</u> COLY Roger, NDOUR Salemond, SENE Abdourahmane Mbade N° Page : 40-55
5	<u>POLITIQUES URBAINES ET EQUIPEMENT DE LA VILLE DE VAVOUA AU CENTRE OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE</u> ASSANGBE Clarisse YAO Kouassi Ernest N° Page : 56-70
6	<u>VOLS DE MOTO DANS LA VILLE DE TOUMODI : ENJEUX, DÉFIS ET PERSPECTIVES</u> AFFORO Guy Matthieu Ettien, N'GUETTA Yah Edwige Bénédicte épouse GBOKO, SYLLA Makémisa, KOFFI Brou Émile N° Page : 71-83
7	<u>RYTHME CLIMATIQUE ET EVOLUTION DES MALADIES LIEES A L'EAU A PARAKOU</u> AHODJIDE Soulémane, KOMBIENI M. Frédéric, VODOUNOU K. Jean-Bosco N° Page : 84-100
8	<u>EXPLOITATION DU BOIS-ÉNERGIE ET VULNÉRABILITÉ DES ÉCOSYSTÈMES DE SAVANE DANS LA COMMUNE DE OUAHIGOUYA AU NORD DU BURKINA FASO</u> OUOBA Pounyala Awa N° Page : 84-113
9	<u>IMPACT DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR LA BIOMASSE DANS LA RESERVE DE BIOSPHERE DE GADABEDJI AU CENTRE SUD DU NIGER</u> IBRAHIM MOUSSA Saidou, MAHAMADOU MOUDI Rachid, SOULEY Kabirou N° Page : 114-124
10	<u>VARIABILITÉ PLUVIOMÉTRIQUE ET PRODUCTION DE LA MANGUE DANS LE DÉPARTEMENT DE FERKESSÉDOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> SILUE Wongnigue, ASSEMIAN Assiè Emile, KOFFI Kan Alexis N° Page : 125-138
11	<u>DYNAMIQUE DES PARCOURS DE LA ZONE PASTORALE DE NIISSA AU BURKINA FASO</u> ZONGO Abdoul Rasmané, YARGA Hahadoubouga Paul, KOLLOGO Philippe, OUÉDRAOGO Lucien, YAMÉOGO Lassane N° Page : 139-153

12	<u>DISTRIBUTION ECOLOGIQUE DE VITEX DONIANA (SWEET) ET PRESSIONS ANTHROPIQUES DANS LA BASSE VALLEE DE L'OUEME AU SUD EST DU BENIN</u> PANOUMASSI MINNAHI CAROL WESLEY, ODJOUBERE JULES N° Page : 154-168
13	<u>TENDANCES DES TEMPERATURES ET DES PLUIES EXTREMES EN AFRIQUE DE L'OUEST : CAS DE LA STATION SYNOPTIQUE DE LOME, GRAND LOME, TOGO</u> Kossi KOMI N° Page : 169-179
14	<u>SYSTEME DE REGULATION DU FONCIER DANS LA COMMUNE URBAINE DE BIRNI N'GAOURE (REGION DE DOSSO)</u> HASSANE SALEY Alimatou, DAMBO Lawali, ANDRES Ludovic N° Page : 180-192
15	<u>CONTRIBUTION DES FEMMES ET DES JEUNES DANS LA REALISATION DES AMENAGEMENTS HYDROAGRIQUES ET LEUR ACCES A LA TERRE : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE KAMBILA, CERCLE DE KATI, AU MALI</u> Antoinette AKPLOGAN, Modibo Zoumana COULIBALY, Bagara Z. COULYBALY N° Page : 193-206
16	<u>IMPACTS DES PRATIQUES AGROPASTORALES SUR LA QUALITÉ DES RESSOURCES EN EAU DE LA COMMUNE DE QUINHI</u> GANDJI Gbènanpon Constantin, OGOUWALE Romaric, YABI Ibouaïma N° Page : 207-221
17	<u>LES DÉTERMINANTS DE LA DÉPERDITION SCOLAIRE DANS LA SOUS PRÉFECTURES DE DABOU</u> One Enoc GUEDE N° Page : 222-236
18	<u>OBSTACLES À LA CULTURE NUMÉRIQUE DANS LES ÉTABLISSEMENTS SECONDAIRES DE LA VILLE DE YAMOISSOUKRO (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> KOFFI Yao Julien N° Page : 237-250
19	<u>LE ROBINET, UN COMMUN À GÉRER DANS LES CÉLIBATORIUM DE LA VILLE DE KOUDOUGOU (BURKINA FASO)</u> Abdoul Karim BAZIE N° Page : 251-259
20	<u>ANALYSE DE CORRELATION ENTRE L'ANTHROPISATION DES SOLS ET LA VARIABILITE CLIMATIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE JACQUEVILLE</u> ZONKOUAN- KOUAME Badjo Ruth Virginia N° Page : 260-270
21	<u>CROISSANCE DE L'ÉGLISE VASES D'HONNEUR À ABIDJAN : ENTRE TERRITOIRES, RÉSEAUX ET STRATÉGIES D'EXPANSION</u> YAO Adou Yao Emmanuel, NASSA Dabié Désiré Axel N° Page : 271-286
22	<u>CONTRASTES GRANULOMETRIQUES ET RESILIENCE COTIERE ENTRE MBOUR ET DJIFFER (PETITE-COTE, SENEGAL)</u> Djiby YADE, Mamadou THIOR, Tidiane SANE, Ibra FAYE, El hadji Balla Dieye N° Page : 287-302
23	<u>PERMANENCES ET DIVERSITES RITUELLES DU POST-PARTUM EN COTE D'IVOIRE : ÉTUDE COMPARATIVE CHEZ LES PEUPLES SENOULO, EBRIE ET BAOULE</u>

	Aya Larissa Clotilde N'GUESSAN, Boua André AOUA, Yao Jean-Aimé ASSUE N° Page : 303-313
24	<u>CRISES CLIMATIQUES ET STRATEGIES DE RESILIENCE DES PRODUCTEURS PAR LES VARIETES A CYCLE COURT DANS LE POLE DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE 5 (BENIN)</u> Guy Cossi WOKOU N° Page : 314-328
25	<u>PROFIL EPIDEMIOLOGIQUE ET CHOIX THERAPEUTIQUES LIES AUX PRATIQUES MECANIQUES CHEZ LES REPARATEURS AUTO-MOTO A KORHOGO</u> Faustin GUEI, YEDONOU GBO Brou Emmanuel, Didier Kouamé KONAN, Émile Brou KOFFI N° Page : 329-342
26	<u>CRISE SECURITAIRE ET INSECURITE ALIMENTAIRE DES POPULATIONS DANS LA COMMUNE DE KAYA AU BURKINA FASO</u> Dobéni Abdoulaye DOFINI, Dayangnéwendé Edwige NIKIEMA, Pawendkigou Isidore YANOGO N° Page : 343-356
27	<u>IMPACT DES VARIATIONS CLIMATIQUES SUR LA CULTURE DU RIZ DANS LA REGION DE GBÊKÊ : ANALYSE DU BILAN HYDRIQUE PAR FACETTE TOPOGRAPHIQUE</u> Christian Michel LATH, Saï Pou SOUMAHORO, Kouakou Jonathan GNIAMIEN N° Page : 357-371
28	<u>COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE : QUEL PROFIL INSTITUTIONNEL DES ONG DE BOUAKÉ ? (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> SILUE Yessongui Lucien, KOUAKOU Bah N° Page : 372-386
29	<u>VALORISATION DE BIOGAZ DANS LES UNITES DE TRANSFORMATION DU MANIOC EN GARI DANS LA COMMUNE DE KETOU AU SUD BENIN</u> Cyrille TCHAKPA N° Page : 387-395
30	<u>L'EXPLOITATION ARTISANALE DU GRAVIER PAR LES FEMMES, DANS LA VILLE DE TAHOUA</u> IBRAHIM Younoussi N° Page : 396-409
31	STRATEGIES DE GESTION DURABLE DE LA FILIERE SEL DANS LES TERROIRS DE BASSE ET MOYENNE CASAMANCE (SUD DU SENEGAL) COLY Kémo, SANE Yancouba, FALL Aïdara Chérif Amadou Lamine, DIOP Mame Diarra N° Page : 410-422
32	<u>RESEAUX, DYNAMIQUES MIGRATOIRES ET INTEGRATION SOCIOÉCONOMIQUE DES RESSORTISSANTS BURKINABÉS VERS/À ABIDJAN</u> Konan Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue, KOUADIO Datté Anderson, Aloko-N'Guessan Jérôme N° Page : 423-437
33	<u>PRATIQUES D'AMENAGEMENT : ENTRE DIVERSITE ET HOMOGENEITE VEGETALE SUR LES SITES ETUDIÉS DE BADAGUICHIRI, NIGER</u> Sala Harouna Yanoussa, Bahari Ibrahim Mahamadou N° Page : 438-452
34	BONNES PRATIQUES A PRENDRE EN COMPTE POUR MONTER UN SYSTEME DURABLE EN APICULTURE DANS LE NORD-BENIN Estelle Carine F. AKPOVO, Euloge OGOUWALE, Pocoun Damè KOMBIENOU N° Page : 453-467
35	<u>GESTION COMMUNAUTAIRE DES RESSOURCES EN EAU DU SOUS-BASSIN DE SISSILI (LAN ET KONZIO) AU BURKINA FASO</u> Fatimata SANOGO, Fatoumata KABORE, Ignace BAGRE, Blami DIALLO

	N° Page : 468-480
36	<u>HERITAGES COLONIAUX ET EVOLUTION DES MODES DE GESTION DES RESERVES DE FAUNE DE BONTIOLI, BURKINA FASO</u> SOME Touobèwèrè Noël N° Page : 481-492
37	<u>EFFETS ENVIRONNEMENTAUX DES SYSTÈMES DE PRODUCTION AGRICOLE DANS LA COMMUNE DE DJIDJA AU SUD BÉNIN</u> GUEDENON Dèhou Janvier, DOVONOU Sègbégnon Nicole, IDRISOU Akim Babatoundé, GIBIGAYE Moussa N° Page : 493-507
38	<u>HABITAT ET EXPOSITION A LA CHALEUR : ANALYSE COMPARATIVE DES QUARTIERS PRECAIRES ET RESIDENTIELS A ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)</u> Salif Sangare, Brama Kone, Adja Ferdinand Vanga, Etienne Yao Kouakou, Madina Doumbia, Iba Dieudonné Dely, Guéladio Cissé N° Page : 508-519
39	<u>OCCUPATION DU SOL ET CONFORT THERMIQUE EN MILIEU TROPICAL URBAIN : UNE ANALYSE SPATIALE DES JOURNEES CHAUDES A ABIDJAN</u> Yao Anicet ZOUZOU, Iba Dieudonné DELY, Brama KONE, Madina DOUMBIA, Bernard Ossey YAPO, Guéladio CISSÉ N° Page : 520-534
40	<u>ALIMENTATION DES POPULATIONS EN PERIODE DE SOUDURE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE SIRASSO (région du Poro)</u> YEO Bèh N° Page : 535-547
41	<u>PERCEPTION PAYSANNE DES POTENTIALITÉS FERTILISANTES DES LIGNEUX DANS LE SYSTÈME PARCS AGROFORESTIERS DE KOKOLOGHO (PROVINCE DU BOULKIEMDÉ : BURKINA FASO)</u> Joël OUEDRAOGO, Frédéric BATIONO, Zelbié BASSOLE, Yélézouomin Stéphane Corentin SOME No Page : 548-559
42	<u>TRANSFORMATIONS URBAINES A DIEGONEFLA : CROISSANCE SPATIALE, MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENJEUX DE GOUVERNANCE LOCALE</u> N'Dri Ernest KOUADIO, Abou DIABAGATE, Brice Lauria Amani KOUADIO N° Page : 560-574
43	<u>DYNAMIQUE DE LA CULTURE DE L'ANACARDE ET EMERGENCE DES CONFLITS RURAUX DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KARAKORO</u> YÉO Watagaman Paul, YÉO Siriki, YÉO Navanhan, Arsène DJAKO N° Page : 575-587
44	<u>VULNERABILITE DES EXPLOITATIONS AGRICOLES FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DEPARTEMENT DU COUFFO (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST)</u> MAMA Justin A., WOKOU Guy, YABI Ibouaïma N° Page : 588-602
45	<u>SAISONNALITÉ CLIMATIQUE ET PRÉVALENCE DU PALUDISME DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAMANZA (EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> KOFFI Kouadio Achille, KOFFI Kan Alexis, KOUASSI Yao Dieudonné N° Page : 603-617
46	<u>DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES COMMERCIALES INFORMELLES ET MUTATIONS DU PAYSAGE URBAIN DE YAMOOUSSOKRO EN CÔTE D'IVOIRE</u> Moussa KONE N° Page : 618-628

47	<u>CONTRAINTES A LA GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DES PROJETS D'AMENAGEMENTS HYDROAGRIQUES A ADJOHOUN DANS LA BASSE MOYENNE VALLEE DE L'OUEME AU BÉNIN</u> BASSAOU Razakou, ISSA Mama-Sanni, DJESSONOU Sèngla Franco-Néo Camus, OGOUWALÉ Euloge N° Page : 629-642
48	<u>CONTEXTE DE L'AVÈNEMENT DES EXPLOITATIONS AURIFÈRES SEMI MÉCANISÉES EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DE L'EXPLOITATION ILLÉGALE DE LA MINE DE PAPARA</u> DOH Franck Thibaut, KONAN Hyacinthe Kouame N° Page : 643-655
49	<u>ENSEIGNANT ROBOT ET RESPONSABILISATION DU SUJET APPRENANT</u> KOUASSI Kouakou Valère N° Page : 656-669
50	<u>STRATEGIES DE GESTION DURABLE DE LA FILIERE SEL DANS LES TERROIRS DE BASSE ET MOYENNE CASAMANCE (SUD DU SENEGAL)</u> COLY Kémo, SANE Yancouba, FALL Aïdara Chérif Amadou Lamine, DIOP Mame Diarra N° Page : 670-681
51	<u>REGARD CRITIQUE SUR LA TYPOLOGIE DES PRODUITS UTILISÉS DANS L'ACTIVITÉ DE TEINTURERIE ARTISANALE DE BAZIN ET RISQUES SANI TAIRES : CAS DU QUARTIER HABITAT-EXTENSION, DANS LA COMME D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u> SYLLA Yaya N° Page : 682-691
52	<u>SAISONNALITÉ CLIMATIQUE ET PRÉVALENCE DU PALUDISME DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAMANZA (EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> KOFFI Kouadio Achille, KOFFI Kan Alexis, KOUASSI Yao Dieudonné N° Page : 692-705
53	<u>INEGALITES DE GENRE ET ACCÈS AU FONCIER AGRICOLE DES FEMMES RURALES DE LA SOUS-PREFECTURE DE SOUBRE (COTE D'IVOIRE)</u> Akotto Urich Odilon ASSI N° Page : 706-716
54	<u>DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET MOBILITÉ URBAINE DANS UNE LOCALITÉ EN MUTATION : LE CAS DE NAPIÉLÉDOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u> KOFFI Lath Franck-Éric N° Page : 717-728
55	<u>PH, CONDUCTIVITÉ ÉLECTRIQUE ET GRANULOMÉTRIE DES SOLS AGRICOLES APRÈS AMÉNAGEMENTS DU MARIGOT DE BIGNONA AU SENEGAL</u> Léopold Mougabie BADIANE, Babacar Sadikh YATTE, Boubou Aldiouma SY, Adrien COLY N° Page : 729-742
56	<u>CADRES LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ACCÈS AU FONCIER ET À L'IMMOBILIER À N'DJAMÉNA AU TCHAD : ENTRE NORMES FORMELLES ET PRATIQUES INFORMELLES</u> Labary KIRBÉ, N'Dilbé TOB-RO, Ernest HAOU N° Page : 743-757
57	<u>LES IMPACTS DE LA COUPE D'AFRIQUE DES NATIONS 2023 SUR LES ACTIVITES TOURISTIQUES EN COTE D'IVOIRE</u> KLO Fagama N° Page : 758-767
58	REVENU, GENRE ET TERRITOIRE : LES LEVIERS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE

	<p><u>L'ACTION CLIMATIQUE DES MÉNAGES RIVERAINS DE LA FORÊT DE WARI-MARO AU BÉNIN</u> Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR N° Page : 768-777</p>
59	<p><u>USAGE DES MEDIAS SOCIAUX DANS LA COMMUNICATION PUBLIQUE DU DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN EN COTE D'IVOIRE.</u> OKOU DENIS ROMEO BOLOU N° Page : 778-790</p>
60	<p><u>LA MASSIFICATION DANS LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE PUBLIC DANS LA VILLE DE BOUAKE</u> Amenan Justine KOUADIO, Zady Edouard ZOGBO, Konan KOUASSI, Arsène DJAKO N° Page : 791-783</p>
61	<p><u>DYNAMIQUES DES PRESSIONS ANTHROPIQUES ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX MULTI-SOURCES DANS LES RETENUES D'EAU DU DISTRICT DES SAVANES (CÔTE D'IVOIRE) : DE LA CONTAMINATION PHYSICO-CHIMIQUE À L'IMPASSE DE LA POTABILISATION</u> Klo Lydie KONE, Pébanagnanan David SILUE N° Page : 784-798</p>
62	<p><u>ATTITUDES ET PRATIQUES DES USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS À OUAGADOUGOU : UN DÉFI POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</u> Stanislas Marie Maximilien BAMAS N° Page : 799-813</p>
63	<p><u>ANALYSE DES RISQUES SANITAIRES ET PREVALENCE DES PATHOLOGIES ENVIRONNEMENTALES CHEZ LES CONSOMMATEURS DE LA VIANDE DE PORC DANS LA COMMUNE DE YOPOUGON (CÔTE D'IVOIRE)</u> Mathieu Gnanké NIAMKE N° Page : 814-822</p>

VOLS DE MOTO DANS LA VILLE DE TOUMODI : ENJEUX, DÉFIS ET PERSPECTIVES

MOTORCYCLE THEFT IN THE CITY OF TOUMODI: ISSUES, CHALLENGES, AND PROSPECTS

AFFORO Guy Matthieu Ettien

afforoguy@gmail.com

Assistant, Enseignant-Chercheur, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire

+225 0747485629

N'GUETTA Yah Edwige Bénédicte épouse GBOKO

Docteur, Département de Géographie Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire

yahedwigebene@gmail.com

SYLLA Makémïssa

Assistante, Enseignante-Chercheuse, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire

Makemiss20@gmail.com

KOFFI Brou Émile

koffi_brou@yahoo.fr

Professeur Titulaire, Enseignant-chercheur, Département de Géographe, Université Alassane Ouattara, Bouaké-Côte d'Ivoire

Résumé

Avec la croissance démographique, l'urbanisation rapide, la crise d'emploi et le développement du transport de moto, cet engin est devenu à la fois un moyen de déplacement indispensable et un outil de travail pour de nombreuses personnes. Toutefois, cette expansion s'accompagne également d'une augmentation des actes de délinquance visant ces engins. Dans la ville de Toumodi, l'essor du transport à moto comme réponse de mobilité et d'insertion économique s'accompagne d'une recrudescence marquée des vols d'engins. Cet article examine les enjeux, défis et perspectives liés au phénomène des vols de motos dans la ville de Toumodi. Elle s'appuie sur des données de source secondaire et primaire. À travers la méthode de choix raisonné, 297 ménages ont été enquêtés. Les résultats obtenus montrent que la défaillance des dispositifs de sécurité, le chômage et la forte demande de motos volées sur le marché non conventionnel à bas prix sont identifiés comme des facteurs explicatifs de la recrudescence du phénomène dans la ville de Toumodi. Il ressort également qu'en moyenne 250 motos sont volées par année entre 2019-2025, selon les statistiques issues des registres des structures sécuritaires. La lutte contre les vols de motos nécessite une approche globale impliquant les autorités, les forces de sécurité et les populations.

Mots clés : Toumodi, Insécurité, vol de moto, enjeu et défi, perspective

Abstract

With population growth, rapid urbanization, the employment crisis, and the rise of motorcycle transport, this vehicle has become both an essential means of transportation and a work tool for many people. However, this expansion has also been accompanied by an increase in crime targeting these vehicles. In the city of Toumodi, the growth of motorcycle transport as a solution for mobility and economic integration has been accompanied by a marked increase in motorcycle thefts. This article examines the issues, challenges, and prospects related to the phenomenon of motorcycle theft in the city of Toumodi. It draws on data from both secondary and primary sources. Using a purposive sampling method, 297 households were surveyed. The results show that inadequate security measures, unemployment, and the high demand for stolen motorcycles on the informal market at low prices are identified as contributing factors to the resurgence of this phenomenon in the city of Toumodi. It also appears that an average of 250 motorcycles are stolen per year between 2019 and

2025, according to statistics from security agency records. Combating motorcycle theft requires a comprehensive approach involving authorities, security forces, and the public.

Keywords: Toumodi, insecurity, motorcycle theft, issue and challenge, outlook

Introduction

Dans de nombreuses villes africaines, la question de l'insécurité urbaine constitue aujourd'hui une préoccupation majeure pour les populations et les autorités publiques. En effet, l'urbanisation rapide, la croissance démographique et le développement des moyens de transport individuels contribuent à l'émergence de nouvelles formes de criminalité. Parmi celles-ci, les vols de motos occupent une place de plus en plus importante. Selon plusieurs études sur la criminalité urbaine, les vols de moto font partie des formes de vol de véhicules qui connaissent une croissance rapide dans plusieurs régions du monde, notamment dans les zones urbaines où la concentration de véhicules est élevée (Kirui D. K., 2013, p. 1).

Par ailleurs, la moto occupe aujourd'hui une place essentielle dans les systèmes de mobilité et dans l'économie informelle de nombreux pays africains. En effet, elle constitue à la fois un moyen de déplacement accessible et une source de revenus pour de nombreux jeunes, en particulier dans les activités de transport urbain. Ainsi, comme le soulignent Munishi E. J. et al (2022, p. 2), l'activité liée aux motos, notamment les motos, sont devenue une stratégie importante de subsistance dans plusieurs villes d'Afrique subsaharienne. Cependant, cette expansion s'accompagne également d'une augmentation de certains actes criminels visant ces engins, ce qui menace directement les moyens de subsistance des propriétaires. En effet, selon Porter G. (2012, p. 185), la moto est devenue un moyen de transport essentiel pour les populations locales, notamment en Afrique de l'Ouest, en raison de son accessibilité financière et de son adaptation aux réalités des infrastructures routières. Mais, pour lui, cette forte dépendance contribue paradoxalement à en faire une cible privilégiée pour les réseaux de vol.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la situation observée dans la ville de Toumodi, située au centre de la Côte d'Ivoire dans la région du Béliér. Cette ville, qui connaît une croissance démographique et une intensification des activités économiques et commerciales, voit également se multiplier les moyens de transport individuels, notamment les motos. Toutefois, parallèlement à cette évolution, on observe une recrudescence des vols de motos dans plusieurs quartiers de la ville. En effet, ces vols entraînent des pertes économiques importantes pour les propriétaires et contribuent à renforcer le sentiment d'insécurité au sein de la population. La moto, qui représente un outil essentiel de mobilité pour les habitants est devenue l'une des principales cibles de la délinquance urbaine. De ce fait, malgré la présence des forces de sécurité et les efforts de lutte contre la criminalité, le phénomène des vols de motos persiste et même s'intensifie. Par conséquent, cette réalité soulève une interrogation fondamentale : Pourquoi les vols de motos persistent-ils dans la ville de Toumodi, malgré les mesures de répression ? Il nous convient d'abord, d'analyser les enjeux de la persistance des vols de motos, ensuite les défis à relever liés à ce phénomène et enfin, identifier les mesures susceptibles de renforcer la prévention et la sécurité.

1. Méthodologie de collecte de données

1.1. Présentation de la zone d'étude

Situé au centre de la Côte d'Ivoire, Toumodi est une ville de la région du Béliér. Elle est chef-lieu de région, de département, de sous-préfecture et commune. La ville de Toumodi est considérée comme une ville stratégique à cause d'un important carrefour routier et économique, facilitant les échanges entre plusieurs régions de la Côte d'Ivoire. Cette fonction

administrative et économique engendre une urbanisation de plus en plus accélérée de la ville. Elle est située à environ 187 km d'Abidjan la capitale économique et à 43 Km de Yamoussoukro (capitale politique). Elle est située entre 6°56' de latitude Nord et 5°02' de longitude Ouest. Sa population était estimée à 88 580 habitants en 2021. La carte 1 suivante présente la ville de Toumodi.

Carte 1 : Présentation de la ville de Toumodi



1.2. Méthodes et matériels

Pour mener cette recherche, la collecte de données à mobiliser de la documentation, et l'enquête de terrain à travers l'observation directe, des interviews et un questionnaire adressé aux ménages. La fouille documentaire a été marquée par la consultation d'ouvrages, des thèses, des mémoires et des articles scientifiques via internet et la consultation des archives des structures de sécurités, relatifs aux vols de motos. Ces informations recueillies

ont permis d'avoir des informations sur l'existant concernant les vols de moto. En plus de l'appropriation des travaux antérieurs des visites de terrain menées de Mai à Août 2025 corrélées à l'observation ont permis d'avoir un aperçu général sur le vol de moto et la prolifération de vol de moto dans les quartiers de la ville. À cet effet, un appareil téléphonique pour les prises de vue a été d'une grande utilité. Cette étape a été complétée par des entretiens auprès de la mairie (les échanges ont porté sur les causes des vols de moto et le rôle que joue la mairie pour y faire face) et auprès des structures de sécurité pour comprendre les causes, l'évolution et les dispositifs mis en place pour freiner le phénomène. Aussi, un questionnaire a été adressé aux ménages. Les échanges ont porté principalement sur leur moyen de déplacement, les causes des vols, et la fréquence de vol dans leur quartier et les solutions à apporter pour y mettre fin. Pour ce faire, sur la base de 3282 ménages fournis par l'Agence Nationale de la Statistique (ANStat, 2021) répartis dans six quartiers de la ville, 297 ménages ont été choisis à travers la méthode de choix raisonné comme taille de l'échantillon. Les quartiers ont été choisis en tenant compte de l'ampleur du phénomène, la situation géographique, le nombre important de ménages et l'affluence des motos dans ces quartiers. Sur la base de ces critères, six quartiers ont été sélectionnés pour mener cette étude. Pour la répartition de la taille de l'échantillon, la formule de la règle de trois est utilisée. La formule de calcul est la suivante : Nombre de ménages x la taille de l'échantillon divisé par le nombre total de ménage de l'ensemble des quartiers. Exemple du quartier Aklomianbla : $441 \times 297 / 3282 = 40$, alors 40 ménages ont été investigués dans ce quartier. Le tableau 1 présente la répartition des ménages selon les quartiers enquêtés dans la ville de Toumodi.

Tableau 1 : Répartition des ménages enquêtés dans la ville de Toumodi

Quartiers	Nombres de ménages	Nombre de ménage enquêtés
Aklomianbla	441	40
Binava	1172	106
Concorde1	277	25
Plateau	113	10
Résidentiel	427	39
Rombo extension	852	77
Total	3282	297

Source : ANStat, 2021/ enquête, 2025

Les différents ménages enquêtés ont permis de comprendre un tant soit peu les réalités du terrain et aussi à quelle difficulté et les défis auxquels sont confrontés les ménages chaque jour dans le monde de transport. Le dépouillement des données s'est fait à partir des logiciels de traitement de données statistiques (Excel 2013 et SPSS 10.5), Word 2013 pour la saisie et le logiciel QGIS 3.2 pour la réalisation cartographique. Les prises de vue sont effectuées à partir d'un appareil photo et les résultats obtenus ont fait l'objet d'analyses et de discussion inscrits dans les lignes suivantes.

2-Résultats

Le vol de moto, s'inscrit dans une dynamique d'analyse des phénomènes d'insécurité urbaine en Côte d'Ivoire. En effet, depuis plusieurs années, le vol de moto constitue une d'insécurité dans les villes ivoiriennes, en raison de son impact direct sur la mobilité et sa capacité à offrir des opportunités économiques à travers le transport. Il convient donc d'analyser les enjeux, les défis liés à ce phénomène et les perspectives pour apporter une solution durable.

2.1. Vols de moto dans la ville de Toumodi : divers enjeux sécuritaires et socio-économiques

La recrudescence du vol de moto dans la ville de Toumodi constitue un phénomène préoccupant qui s'explique par plusieurs facteurs interdépendants. En effet, ce fléau ne résulte pas d'une seule cause, mais plutôt de la combinaison de facteurs sociaux, économiques, institutionnels et comportementaux, dans le contexte général de la Côte d'Ivoire.

2.1.1. Défaillance des infrastructures, un déterminant de recrudescence de vol de motos à Toumodi

Le manque de patrouilles régulières, la faiblesse de l'éclairage public et l'absence de systèmes de surveillance favorisent les actes criminels. Par ailleurs, la facilité de revente des motos volées constitue un facteur aggravant, l'existence de marchés informels et de réseaux clandestins permet l'écoulement rapide des engins volés. Ainsi, cette rentabilité illégale encourage la répétition des actes et attire de nouveaux auteurs. De surcroît, les comportements des usagers jouent également un rôle important. En outre, les mutations urbaines et démographiques participent aussi à ce phénomène. Avec l'augmentation de la population et du parc de motos, les opportunités de vol se multiplient. À cela faudrait ajouter la dégradation avancée des voies de communication qui empêche les patrouilles policières. La planche 1 en est une illustration parfaite.

Planche 1 : Déficit d'éclairage public et dégradation des voies des quartiers



La faiblesse donc des dispositifs de sécurité constitue un facteur majeur dans la recrudescence des vols de motos à Toumodi. En effet, l'absence d'une surveillance policière régulière dans plusieurs quartiers crée un environnement propice aux actes criminels. Selon les statistiques locales, seulement 25 % des zones à forte densité de population bénéficient d'une patrouille policière quotidienne, laissant la majorité des secteurs vulnérables aux vols. Par ailleurs, l'absence de systèmes de vidéosurveillance ou de technologies de suivi des engins volés constitue un autre facteur aggravant. Les efforts de prévention sont souvent limités à des conseils de prudence, sans mise en place de moyens matériels ou institutionnels efficaces. Par conséquent, la capacité des forces de l'ordre à identifier rapidement les auteurs et à récupérer les motos est fortement réduite. L'inefficacité de certains mécanismes de contrôle dans les lieux publics, tels que les marchés ou les parkings, favorise la multiplication des opportunités de vol. Enfin, cette faiblesse des dispositifs de sécurité a un impact direct sur la perception de l'insécurité au sein de la population. Ainsi, les habitants se sentent

exposés, ce qui entraîne des comportements restrictifs, comme éviter certains déplacements ou zones, réduisant la liberté de circulation et la confiance dans les institutions.

2.1.2. Chômage et absence de perspectives professionnelles : des facteurs de vulnérabilité à la délinquance liée au vol de motos

Le chômage constitue l'un des principaux facteurs expliquant la recrudescence des vols de moto dans la ville de Toumodi. En effet, selon les données du dernier recensement environ 35 % des jeunes âgés de 18 à 35 ans se déclarent sans emploi stable. Cette situation crée un contexte de précarité qui pousse certains individus à adopter des comportements déviants, dont le vol de motos, afin de subvenir à leurs besoins essentiels. De plus, le manque d'opportunités professionnelles formelles accentue ce phénomène. Par exemple, malgré une population active croissante, seulement 40 % des jeunes en âge de travailler ont accès à une formation professionnelle ou à un emploi rémunéré. Ainsi, l'absence d'alternatives légales incite certains à recourir à des activités illicites, considérées comme des sources de revenus rapides. Par ailleurs, l'insuffisance des programmes de soutien à l'insertion professionnelle contribue également à cette dynamique. Les initiatives publiques et privées visant à promouvoir l'entrepreneuriat ou à créer des emplois sont encore limitées à Toumodi. Par conséquent, les jeunes restent vulnérables et exposés aux influences de réseaux criminels organisés qui exploitent leur situation économique. Ainsi, le lien entre l'absence d'emploi et le recours au vol n'est pas seulement local, mais reflète une tendance observée dans plusieurs contextes urbains africains. Enfin, cette situation a un double impact : économique et social non seulement les victimes subissent des pertes financières importantes, mais la population se retrouve également dans un climat d'insécurité et de méfiance. En somme, le chômage et le manque d'opportunités professionnelles constituent des facteurs structurels majeurs du vol de motos à Toumodi.

2.1.3. Forte demande de motos à bas prix : un facteur entraînant les vols de moto

La prolifération des vols de motos à Toumodi est en partie alimentée par la forte demande sur le marché non conventionnel, où les engins volés sont revendus à bas prix. En effet, de nombreux individus, faute de moyens financiers suffisants, sont attirés par ces offres peu coûteuses, créant ainsi un marché lucratif pour les auteurs de vols. Par ailleurs, la facilité d'accès à ces motos volées contribue à la multiplication des actes criminels. Ainsi, les voleurs savent qu'ils vont rapidement écouler leurs engins sans risque immédiat, ce qui constitue un facteur incitatif majeur à la commission du délit. Selon nos investigations environ 60 % des motos volées finissent par être revendus sur des circuits informels ou clandestins. L'absence de contrôle efficace sur ces marchés favorise la continuité du phénomène. En outre, les autorités locales disposent de moyens limités pour surveiller les transactions, identifier les engins volés et sanctionner les revendeurs. Ainsi, le marché parallèle prospère, et la criminalité liée aux motos reste élevée. Enfin, cette forte demande a des conséquences sociales et économiques importantes, elle contribue à maintenir un climat d'insécurité, réduit la confiance dans les institutions et impacte négativement les victimes qui subissent des pertes matérielles importantes.

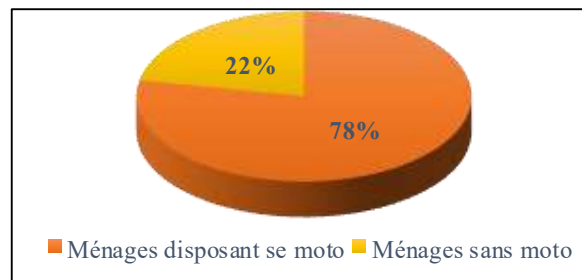
2.2. Effets et défis de la lutte contre les vols de motos dans la ville Toumodi

2.2.1. Toumodi : Les engins à deux roues de plus en plus utilisés dans les ménages

Dans de nombreuses villes et zones rurales, les motos jouent un rôle central dans la vie quotidienne des populations. En effet, les motos constituent un moyen de transport rapide et accessible particulièrement dans les villes où les infrastructures routières sont peu développées. Les engins facilitent les déplacements quotidiens, dans certaines villes ivoiriennes comme Korhogo, Bouaké ou Toumodi plus de 60% des trajets sont effectués à

moto, selon nos enquêtes. La figure 1 suivante montre proportion des ménages disposant d'une moto ou non dans la ville de Toumodi.

Figure 1 : Proportion des motos dans les ménages



Source : enquêtes, 2025

Les motos occupent une place incontournable dans la mobilité des habitants comme l'atteste les données de la figure n°1. Cela montre que cet engin s'est imposé comme mode de transport de premier choix pour les ménages. Cette dynamique est due à la défaillance et des coûts élevés du transport commun observé à Toumodi comme dans les autres villes du pays. Les chefs de ménages estiment que la moto permet d'assurer des courses très rapides et permet également de joindre le lieu de travail au domicile. Le prix d'une moto neuve varie généralement entre 300 000 et 600 000 FCFA ce qui reste accessible pour de nombreux ménages. Ils estiment que c'est bénéfique d'avoir une moto, car cet engin les met à l'abri des frais du transport commun. Les chefs de ménages assurent par moment le transport des membres de la famille tel qu'accompagné les enfants à l'école. Quant aux jeunes, ils utilisent cet engin pour faire le commerce à travers le transport des biens et des personnes. C'est donc une stratégie de lutte contre la pauvreté à travers les revenus générés. 11% des ménages enquêtés ont pour source de revenu, ce moyen de transport de plus en plus répandu partout en Côte d'Ivoire.

2.2.2. Vols de motos à Toumodi : entre pertes économiques et traumatisme psychologique

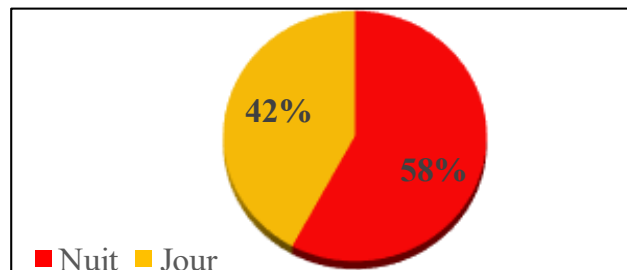
Le vol de moto constitue un phénomène aux conséquences multiples, tant sur le plan économique, social que psychologique. En effet, les effets se manifestent à différents niveaux, affectant non seulement les victimes directement, mais également l'ensemble de la communauté. Tout d'abord, sur le plan économique, le vol de moto se traduit par des pertes financières importantes. Selon les données recueillies auprès des forces de sécurité, on estime qu'en 2023, environ 350 motos ont été volées à Toumodi, représentant une perte globale d'environ 70 000 000 FCFA (soit une moyenne de 200 000 FCFA par moto). En conséquence, de nombreux propriétaires se retrouvent dans l'obligation de contracter des dettes ou de réduire leurs dépenses essentielles, ce qui accentue la précarité. Ensuite, le vol de moto affecte gravement l'activité professionnelle des victimes. En effet, dans une ville où les taxis constituent une source de déplacement pour près de 90 % des jeunes actifs, la disparition d'un engin signifie souvent une perte immédiate de revenus. Par ailleurs, l'impact social est également considérable. Cette insécurité liée aux vols favorise un climat de méfiance et de peur au sein de la population. De nombreux habitants rapportent une forte anxiété, qui se traduit par une diminution des déplacements nocturnes et une réticence à utiliser des zones isolées. De ce fait, la vie communautaire se trouve perturbée et les relations de confiance entre citoyens se dégradent. Le vol de moto expose ceux qui vivent du transport de taxi-moto de retourner à la case départ et au chômage. Une moto volée est égale à près de 500 000 fcfa perdu. Il faudrait donc déboucher ce montant pour relancer son activité. Pour les ménages qui l'utilise pour assurer la liaison entre le travail et le domicile, il se voit de déboucher 10 000 à 15 000 fcfa par semaine pour assurer leur transport. Alors qu'ils estiment

qu'avec la moto, c'est seulement 3000 à 5000 fcfa par semaine comme carburant. C'est donc un choc émotionnel lorsque la moto est volée.

2.2.3. La nuit, un moment privilégié pour les opérateurs

La ville de Toumodi fait face à une recrudescence inquiétante des vols de motos depuis un moment. Ce phénomène, de plus en plus fréquent suscite l'inquiétude des habitants et met en lumière des failles importantes dans le dispositif sécuritaire local. Lors de nos enquêtes plusieurs témoignages rapportent des cas de vols en plein jour (40%) parfois même devant les domiciles ou lieux publics très fréquentés. Les malfaiteurs agissent avec une grande audace, profitant souvent de manque de vigilance des propriétaires et l'absence de patrouilles régulières dans certains quartiers. Le manque d'éclairage dans les quartiers sensibles facilite les actes de délinquance, à cela s'ajoute la lenteur des policiers, qui décourage parfois les victimes de porter plainte, ce qui renforce le sentiment d'impunité chez les voleurs. La figure 2 montre la proportion du moment des voleurs de moto à Toumodi

Figure 2 : Moment des vols de motos à Toumodi



Source : Enquêtes ,2025

La figure 2 montre la nuit (55%) est le moment privilégié pour ces malfaiteurs. Ils profitent du mauvais système d'éclairage, de la défaillance système de la sécurité pour opérer tard dans la nuit. La multiplication des vols de motos la nuit comme la journée est un réel problème qui appelle une réponse rapide, coordonnée et durable de la part des autorités. Sans cela, le climat de sécurité risque de s'aggraver, compromettre ainsi la tranquillité de la ville. La planche 2 suivante montre les motos les plus volées dans la ville de Toumodi.

Planche 2: les motos les plus volées dans la ville de Toumodi

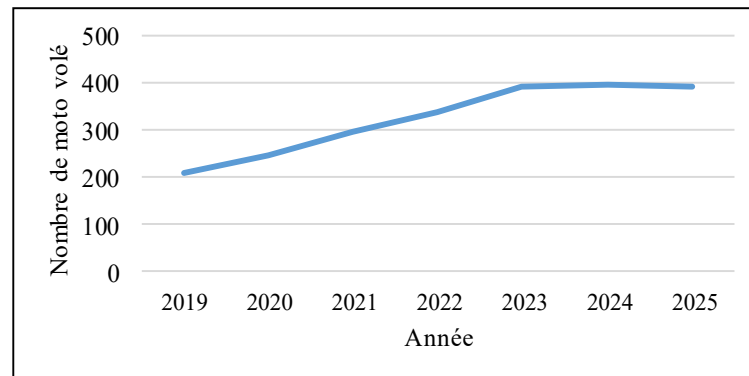


Prise de vue : Auteurs, 2025

Plusieurs stratégies sont mises en place ces malfrats pour aboutir à leur fin. Le vol par enlèvement est actuellement la méthode la plus employée. Cette technique de vol consiste à soulever la moto et à le chargé dans un utilitaire (parfois, il utilise un chariot ou skate pour faciliter la manœuvre). Cette pratique permet de dérober très rapidement l'engin, même en

cas d'anti vol physique. Les malfaiteurs sont équipés d'outillages portatifs pour le neutraliser ou découper le point d'encrassage. Ils utilisent également la technique du « 2 roux poussés » avec l'aide d'un ou plusieurs complices. Souvent en scooter qui pousse l'autre, tenant compte des évolutions technologiques, les voleurs s'adaptent en utilisant un boîtier électronique pour les modèles équipés de prise pour contourner l'anti démarrage. Les vols sont de plus en plus professionnels avec pour finalité de faire du business. La figure 3 montre l'évolution des vols.

Figure 3 : Evolution du nombre de moto volé enregistré dans la ville de Toumodi en 2019-2025



Source : Structure de sécurité, 2025

L'analyse de cette figure 3 révèle que le nombre moto volé s'accroît chaque année. Entre 2019 et 2025, le nombre de moto volé est passé respectivement de 210 à 394. Par ailleurs, on observe que : entre 2019 et 2020, les vols ont augmentés de 17,6 %. Ce taux est passé à 19,4% en 2021 soit une augmentation de 1,8%. Cela peut s'expliquer par les effets socio-économiques de la crise sanitaire qui a accentué la vulnérabilité des populations tout en réduisant les opportunités d'emploi. Le nombre tant à se stabiliser autour de 350 vols par année depuis 2023. Cette stabilisation est due au renforcement du système sécuritaire et à la vigilance accrue des détenteurs de moto pour éviter les cas de vol. Il est à préciser que, des motos volées ne sont pas signalées auprès de la police pour une quelconque recherche, car, selon les ménages investigués, (85%) ont témoigné que ça serait inutile de mener une telle opération car les recherches n'aboutissent pas. Aussi, 32% des ménages enquêtés ont été déjà victime de vol de moto, mais les recherches n'ont pas permis de retrouver les engins volés.

Les vols de motos à Toumodi constituent un problème récurrent qui affecte à la fois les individus et la communauté. Ce phénomène est alimenté par plusieurs facteurs interdépendants, notamment le chômage, la précarité et le manque de surveillance dans certains quartiers. Ainsi, les jeunes sans emploi se retrouvent parfois poussés vers des activités illicites, tandis que l'absence de dispositifs de sécurité efficaces facilite la commission des vols. Par ailleurs, la forte demande pour les motos volées sur le marché non conventionnel à bas prix contribue à entretenir ce phénomène.

2.3. Perspectives pour freiner le phénomène des vols de moto à Toumodi

Pour réduire efficacement le phénomène des vols de moto dans la ville de Toumodi, il est essentiel d'adopter une approche globale et coordonnée, prenant en compte les facteurs économiques, sociaux et sécuritaires, une intervention isolée ne peut suffire à limiter la recrudescence de ce fléau.

2.3.1. Renforcement du dispositif sécuritaire : une stratégie visant à dissuader les malfrats

Le renforcement des dispositifs de sécurité constitue une priorité fondamentale. D'abord, il faut l'augmentation du nombre de patrouilles surtout la nuit, qui constitue un moment

privilegié pour ces opérateurs. L'utilisation des motos par les forces de l'ordre là où les infrastructures routières constituent un frein pour la patrouille en voiture est envisagée. Il faut également une amélioration de l'éclairage public et l'installation de systèmes de vidéosurveillance dans les zones à risque permettraient de dissuader les auteurs et de faciliter leur identification. Par conséquent, la présence visible des forces de l'ordre contribue à la prévention. Ensuite, la sensibilisation et l'éducation des populations jouent un rôle crucial, informer les propriétaires de motos sur les bonnes pratiques de sécurisation, telles que l'utilisation d'antivol de qualité et le stationnement dans des lieux sûrs, permet de réduire le nombre de cibles faciles. De plus, l'organisation de campagnes communautaires favorise l'implication collective et renforce le sentiment de vigilance et crée une synergie entre force de l'ordre et population.

2.3.2. Faire de l'emploi des jeunes une réalité et encourager la collaboration entre tous les acteurs

Le développement de programmes socio-économiques pour les jeunes vulnérables constitue une perspective essentielle. L'accès réel à la formation professionnelle, à l'emploi ou à des microcrédits va diminuer le recours à des activités illicites. Ainsi, la lutte contre la pauvreté et le chômage contribuerait indirectement à la réduction des vols de moto. La combinaison de mesures préventives, éducatives, socio-économiques et répressives constitue la clé pour freiner durablement le vol de moto à Toumodi. Ainsi, ces perspectives offrent un cadre d'action concret pour renforcer la sécurité, protéger les citoyens et assurer un développement harmonieux pour une ville durable et en paix.

La lutte contre ce phénomène n'est efficace sans une synergie d'action entre les différents acteurs de la ville. La population joue un rôle essentiel dans la prévention des vols, de cette manière, elle permet aux forces de l'ordre d'intervenir rapidement et efficacement. La vigilance citoyenne est un outil de sécurité collective. Les autorités de leur côté doivent établir un climat de confiance avec la population. L'implication de chaque acteur contribuerait à faire bloc à ce phénomène qui ronge une partie de la population. La prise en compte des plaintes déposées par les victimes constitue un moyen de régression des vols de motos dans la ville et encouragerait ce processus légal. La mise en place de comités dans les quartiers, en liaison directe avec les structures de sécurité afin de détecter rapidement les activités criminelles serait le bienvenu. Enfin, la sensibilisation des jeunes aux conséquences juridiques et sociales du vol est aussi un moyen de prévention durable.

3.2.3. Rapidité de dépôt des plaintes, moyen efficace de recherche fiable et rapide

L'efficacité des poursuites judiciaires dans le cadre des vols de motos à Toumodi dépend à la fois de la dimension temporelle et de la dimension spatiale des interventions. Ces deux aspects influencent directement la rapidité de la répression et le taux de récupération des engins volés. La rapidité de la plainte et de l'enquête constitue un facteur déterminant dans le succès des poursuites. Ainsi, selon nos investigations, environ 70 % des victimes déposent la plainte dans les 48 heures suivant le vol, ce qui facilite l'identification des auteurs et la récupération des motos. Cependant, 30 % des plaintes sont déposées tardivement, souvent après plusieurs jours, ce qui réduit considérablement l'efficacité des enquêtes. Par ailleurs, le temps moyen d'instruction des dossiers liés aux vols de motos est actuellement de 6 à 8 semaines, tandis que le jugement final peut intervenir après 3 à 6 mois, selon la complexité des affaires. En conséquence, le délai prolongé contribue à un sentiment d'impunité et peut encourager la récidive, car les auteurs perçoivent que le risque de sanction immédiate reste faible. La localisation des vols signalés influence également l'efficacité des poursuites. Les vols enregistrés dans les quartiers centraux de Toumodi sont généralement résolus plus rapidement, grâce à la proximité des services de police et à la densité des caméras de surveillance. Selon nos enquêtes, près de 65 % des vols dans ces zones sont élucidés, alors

que dans les quartiers périphériques, le taux de résolution tombe à moins de 40 %. De plus, l'absence de commissariat ou de relais judiciaire dans certaines zones périphériques retarde les procédures et complique la coordination avec les forces de sécurité. Ainsi, la disparité spatiale engendre des inégalités dans l'accès à la justice et favorise la concentration des vols dans les zones les moins surveillées. En somme, les poursuites judiciaires à Toumodi sont limitées par des contraintes temporelles et spatiales. D'une part, les délais dans le dépôt des plaintes et dans l'instruction des dossiers retardent la sanction des auteurs. D'autre part, l'inégale répartition des services de police et judiciaires dans la ville crée des zones plus vulnérables aux vols. Par conséquent, pour améliorer l'efficacité des poursuites, il est nécessaire de renforcer à la fois la rapidité des interventions et la couverture spatiale des dispositifs judiciaires. Ainsi, la combinaison de mesures telles que la réduction des délais judiciaires, l'augmentation des relais policiers dans les quartiers périphériques et la sensibilisation des populations à l'importance du dépôt rapide de plainte constitue une perspective clé pour réduire les vols de motos à Toumodi.

3. Discussion

L'analyse des vols de moto dans la ville de Toumodi confirme un phénomène complexe déjà documenté dans la littérature sur l'insécurité urbaine et les délits liés aux véhicules. En effet, plusieurs chercheurs ont tenté de comprendre les déterminants, les impacts et les mécanismes de ce type de criminalité, ce qui permet aujourd'hui de situer nos résultats dans un cadre théorique plus large.

Les résultats obtenus montrent d'abord que plusieurs facteurs sont à la base de la naissance et la recrudescence de vol de moto dans la ville de Toumodi. Il s'agit notamment de la crise d'emploi, le chômage, la vulnérabilité et la précarité des populations ainsi que la défaillance du système de sécurité mise en place. Abordant dans le même sens, Traoré M. I. (2018, p.35), mentionne que la combinaison de facteurs socioéconomiques, tels que le chômage des jeunes et la précarité, favorise l'adoption de comportements déviants. Ces résultats corroborent avec les résultats obtenus sur le terrain selon lesquels le manque d'opportunités économiques constitue un déterminant majeur du vol de moto dans la ville de Toumodi. Ainsi, les données de cette étude s'alignent sur celles de Traoré, renforçant l'idée selon laquelle la vulnérabilité économique accroît le risque de délinquance. De même, Dembélé A. M. et al (2020, p.42) soulignent que l'absence de dispositifs efficaces de sécurité publique dans les zones périurbaines et rurales favorise l'impunité et l'augmentation des actes criminels. Le déficit d'éclairage public et la dégradation continue des voies de communication à l'intérieur des quartiers aggravent la situation. Allant dans le même sens, N'Guetta Y. E. B. et al (2022, p. 40) pensent que le manque et le défaut d'entretien des voies de communication à l'échelle des quartiers de la ville de Tiassalé contribuent non seulement à l'augmentation du niveau d'insécurité, mais aussi, réduisent considérablement la capacité d'intervention des forces de l'ordre. Par conséquent, l'insuffisance de patrouilles policières et de systèmes de surveillance observée dans la ville de Toumodi peut être lue comme un facteur aggravant du phénomène, en accord avec les conclusions de ces auteurs. Ce point met en évidence la nécessité d'une meilleure présence institutionnelle pour dissuader la commission de vols.

Ensuite, il ressort de cette étude que l'existence du marché non conventionnel et l'achat à bas prix des motos volées sont sources de motivations pour ces auteurs. Dans une étude menée à Bamako, Diallo affirme que la facilité de revente des motos volées sur les marchés informels constitue un élément structurant dans la dynamique des vols d'engins (Diallo M. A., 2019, p.30). De manière analogue, nos entretiens avec les acteurs locaux ont révélé que les réseaux de revente clandestine facilitent l'écoulement des motos dérobées à Toumodi, ce qui rejoint les observations de Diallo. Allant dans le même sens, Nellemann C. et al (2018, p. 92),

estiment que l'organisation des vols semble évoluer vers des formes plus structurées. Pour lui, certains travaux montrent que les réseaux criminels liés au vol de véhicules opèrent souvent à l'échelle régionale, avec des circuits de revente bien établis. Cette dimension translocale complique la traçabilité des engins et rend les actions de récupération plus difficiles. Économiquement, les pertes subies par les propriétaires de motos affectent directement leurs moyens de subsistance. Cette situation est encore plus aggravante pour les conducteurs de moto-taxis. Cette affirmation est confirmée par Howe J. D. (2003, p. 15), qui approuve que les moto-taxis constituent une source majeure de revenus pour les ménages urbains en Afrique. Le vol donc de leurs matériels de travail affecte les ménages et les expose à la précarité. Au niveau social, l'insécurité grandissante affecte la cohésion sociale en alimentant la méfiance au sein de la population (Skogan W. G., 1986, p. 203). La multiplication des vols met à nu l'inefficacité des politiques locales de sécurité.

Enfin, plusieurs perspectives sont à mettre en pratique à Toumodi pour faire face à ce phénomène. Il s'agit justement de la lutte contre la pauvreté, du renforcement du dispositif sécuritaire, l'établissement d'une collaboration entre tous les acteurs et la rapidité de dépôt des plaintes. Allant dans le même sens, Kouamé J. B. K. (2021, p.48) met l'accent sur l'impact social des vols de moto en Côte d'Ivoire, en indiquant que l'insécurité liée aux vols d'engins influence négativement la cohésion sociale en générant peur, méfiance et retrait social. Pour lui, il faut une collaboration dans la lutte afin de créer une confiance entre structure sécuritaire et population dans le but de freiner la peur et les craintes. Ainsi, les témoignages recueillis dans notre enquête, qui font état d'une crainte accrue des déplacements nocturnes, corroborent avec cette analyse. En effet, l'impact psychologique sur les populations ne se limite pas à la perte économique, mais s'étend à une transformation des comportements sociaux. Cependant, certaines divergences apparaissent lorsqu'on compare ces travaux avec nos résultats. Par exemple, selon Bamba Y. A (2017, p.27), l'éducation civique et la sensibilisation communautaire seraient suffisantes pour réduire significativement les actes de vol. Or, nos données suggèrent que, bien que nécessaires, ces mesures ne suffisent pas à elles seules sans l'accompagnement de politiques socioéconomiques et de renforcement institutionnel. Ainsi, contrairement à l'argument de Bamba, notre analyse met en avant l'importance d'une combinaison de mesures préventives, répressives et économiques. En somme, la littérature existante sur les vols de moto et les délits similaires fournit un cadre d'interprétation utile pour comprendre nos résultats.

Conclusion

Le phénomène des vols de motos dans la ville de Toumodi constitue un enjeu majeur de sécurité sociale et économique pour les populations locales. Plusieurs facteurs interdépendants, tels que le chômage, la précarité, la faiblesse des dispositifs de sécurité et la forte demande sur le marché non conventionnel, contribuent à sa recrudescence. Les données obtenues illustrent l'ampleur du phénomène. Le nombre de motos volées n'a cessé de grimper en passant de 210 en 2019 à 394 cas en 2025. Ainsi, le vol de moto ne se limite pas à un simple acte criminel, mais constitue un facteur de précarité et de perturbation sociale. Les défis liés à la lutte contre ce phénomène sont multiples, la faiblesse des dispositifs de sécurité, les délais dans les procédures judiciaires et l'insuffisance de sensibilisation des populations créent un contexte propice à l'impunité. La demande persistante pour les motos volées sur le marché non conventionnel à bas prix entretient un cercle vicieux, encourageant les auteurs à répéter leurs actes. De plus, la disparité spatiale dans la couverture policière accentue la vulnérabilité des quartiers périphériques. Cependant, plusieurs perspectives et stratégies sont envisagées pour freiner ce phénomène notamment le renforcement de la sécurité urbaine à travers l'augmentation des patrouilles, l'éclairage public et la vidéosurveillance constitue une mesure préventive efficace. De plus, l'éducation civique et la

sensibilisation des propriétaires de motos peuvent réduire le nombre de cibles faciles le développement d'opportunités professionnelles pour les jeunes vulnérables et la régulation stricte du marché de revente des motos volées apparaissent comme des leviers essentiels pour réduire l'offre illégale. Enfin, la coordination entre autorités locales, forces de l'ordre et communautés s'avère indispensable pour garantir l'efficacité des interventions et la récupération des engins volés. Ainsi, seule une approche globale et intégrée, combinant prévention, répression et développement socio-économique, pourra réduire durablement ce phénomène. Cette étude fournit des éléments précieux et est une piste exploitable pour orienter les politiques publiques dans la sécurisation des biens et des personnes en Côte d'Ivoire notamment dans la ville de Toumodi.

Références bibliographiques

BAMBA Alphonse Yao, 2017, « *Les vols de motos dans les villes ivoiriennes : analyse des causes, conséquences et stratégies de prévention* », Mémoire de Master en Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Faculté des Sciences Sociales et Politiques, Abidjan, 100 p.

CLARKE Ronald Victor et NEWMAN Richard Newman., 2005, « *Modelling crime prevention strategies : Situational crime prevention and vehicle theft* », Revue crime Prevention Studies, Vol. 18, pp. 7- 84.

DEMBÉLÉ Amadou Moussa et KONATÉ Mamadou Ibrahim, 2019, « *Les vols de motos dans les villes maliennes : facteurs, impacts et stratégies de prévention* », Mémoire de Master en Sociologie, Université de Bamako, Faculté des Sciences Sociales et de Gestion, Bamako, 95 p.

DIALLO Moussa Aboubacar, 2019, « *Les vols de motos dans les villes guinéennes : causes, conséquences et stratégies de prévention* », Mémoire de Master en Sociologie, Université Gamal Abdel Nasser de Conakry, Faculté des Sciences Sociales et Humaines, Conakry, 97 p.

HOWE John David, 2003, « *Filling the Middle: Uganda's Appropriate Transport Services* », Revue Transport Reviews, vol. 23, n°2, pp. 161-176

KIRUI David Kiprono, 2013, « *Motorcycle theft and its implications on security in Nairobi County* », Kenya, Nairobi, University of Nairobi, Department of Sociology and Social Work, Thesis, <https://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/166007?show=full> , consulté le 17 Janvier 2026.

KOUAMÉ Jean-Baptiste Kouadio, 2021, « *Les vols de motos dans les villes ivoiriennes : facteurs, impacts et stratégies de prévention* », Mémoire de Master en Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Faculté des Sciences Sociales et Politiques, Abidjan, 105 p.

MUNISHI Emmanuel January et HAMIDU Kirumirah Mubarak, 2022, « *Urban crime and livelihood implications among the motorcycle taxi riders in Dar Es Salaam City, Tanzania* », Revue International Journal of Research in Business and Social Science, vol.11, n°4, pp. 246-254.

N'GUETTA Yah Edwige Bénédicte, AFFORO Guy Matthieu Ettien, KOFFI Brou Émile, « *L'ampleur de l'insécurité dans la ville de Tiassalé (Côte d'Ivoire)* », Revue Nigérienne des Sciences Sociales, n°003, pp.35-48.

NELLEMANN Christian, HENRIKSEN Rune, RAXTER Patricia, ASH Neville, MREMA Elizabeth, 2018, *World Atlas of Illicit Flows*, Programme des Nations Unies pour l'Environnement, Nairobi.

PORTER Gina, 2012, « *Mobility and Transport in Sub-Saharan Africa* », Revue Journal of Transport Geography, vol. 29, n° 3, pp 183 -189

SKOGAN Wesley Gilpin, 1986, « *Fear of Crime and Neighborhood Change* », Revue Crime and Justice, vol. 8, pp. 203-229

TRAORÉ Moussa Boubacar, 2018, « *Les vols de motos dans les villes africaines : causes, conséquences et stratégies de prévention* », Mémoire de Master en Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Abidjan, 102 p.