LES TRANSPORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Sous la direction de
Kablan N'Guessan Hassy Joseph



ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL

INSTITUT DE GÉOGRAPHIE TROPICALE (IGT)

Collection Sciences Humaines

EDUCI
Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire

Les transports en Afrique Subsaharienne

Actes du Colloque International d'Abidjan

(Institut de Géographie Tropicale, groupe de recherche LATECOMP (Laboratoire de Transport et d'Économie Maritime et Portuaire), du 15 au 17 janvier 2019)

Sous la direction de KABLAN N'guessan Hassy Joseph

Les transports en Afrique Subsaharienne

(Actes du Colloque International d'Abidjan, du 15 au 17 janvier 2019)

Dépôt légal n° 18176 du 06 décembre 2021 , 4ème trimestre 2021

ISBN : 9782355650789.
EAN : 978-2-235565-078-9

© Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

Micro-édition : Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)
Université Félix-Houphouët Boigny Cocody-Abidjan
www.revues-ufhb-ci.org - E-mail : educiabj@yahoo.fr

BP V 34 Abidjan 01

SOMMAIRE

INTRODUCTION....9

EDITORIAL....11

ALLOCUTIONS....13

LEÇON INAUGURALE....19

AXE 1:TRANSPORT DE MARCHANDISES....29

AXE 2:TRANSPORT DE PERSONNES....171

AXE 3:TRANSPORT DEMATERIALISÉ ET DEVELOPPEMENT DURABLE....401

AXE 4: AUTRES ASPECTS DU TRANSPORT 521

COMPTE RENDU DU COLLOQUE....649

LISTE DES CONTRIBUTEURS....659

CONCLUSION....656

COLLOQUE

Président

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, Maître de Conférences

COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Comité scientifique

AFFOU Yapi, Directeur de Recherches
ALLA Della André, Maître de Conférences
ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de recherches
ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire.
ATTA Koffi, Maître de recherches
ESSAN Kodia Valentin, Maître-Assistant
GOGBE Téré, Professeur Titulaire
HAUHOUOT Asseypo Célestin Paul, Professeur Titulaire
KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de Conférences
KANGA Armand, Maître de Conférences
KASSI-DJODJO Irène, Maître de Conférences
KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Maître de Conférences.
KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur Titulaire
KOLI BI Zueli, Professeur Titulaire
KOUADIO Konan Eugène, Maître de Conférences
KOUADIO Anne Marylise, Maître de Conférences
LOBA Akou Don Franck Valéry, Maître de Conférences
NASSA Dabié Axel Désiré, Maître de Conférences
TAPÉ Bidi Jean, Professeur Titulaire

Comité de lecture

AKE Aké Brice, Docteur
ANI Yao Thierry, Docteur
KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, Maître de Conférences
KABRAN Gnankon Estelle, Assistant
KOUAKOU N'Goran Norbert, Maître-Assistant
OUATTARA Seydou, Maître-Assistant

TRANSPORT ET INTEGRATION REGIONALE DANS L'ESPACE UEMOA: DEFIS ET PERSPECTIVES DU TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO

TRANSPORT AND REGIONAL INTEGRATION WITHIN THE WAEMU AREA: CHALLENGES AND PERSPECTIVES OF THE MALI AND NIGER ROAD TRANSIT THROUGH BURKINA FASO

Vincent ZOMA

RESUME

Le transport routier devrait être l'un des moyens capitaux pour le renforcement du processus d'intégration régionale en cours dans l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) en général et particulièrement pour les pays sans littoral de l'Union que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Parmi ces trois pays de l'UEMOA, le Burkina Faso, malgré sa situation de pays sans façade maritime, constitue une zone de transit routier pour le transport international de marchandises du Mali et du Niger. Cependant, le transit routier de marchandises fait face à de multiples contraintes qui entravent le processus d'intégration régionale.

L'objectif de la présente recherche est d'analyser les principales entraves du transit routier de marchandises de ces deux pays via le Burkina Faso en vue du renforcement de l'intégration de l'UEMOA. Ainsi, à travers une revue de littérature, complétée par des entretiens et une enquête de terrain (réalisée auprès des conducteurs de poids-lourds concernés par ce transit à travers le Burkina Faso), l'étude fait ressortir les principales entraves de ce transit. Elle permet également d'appréhender des mesures envisagées ou qui devraient être davantage mises en œuvre pour relever le défi du renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA grâce au transport international routier de marchandises.

Mots-clés : UEMOA ; pays sans littoral ; transport ; intégration régionale.

ABSTRACT

Road transport should be one of the main means of strengthening the regional integration process underway in the WAEMU area in general and particularly for the landlocked countries of this union which are Burkina Faso, Mali and Niger. Among these three WAEMU countries, though Burkina Faso is a landlocked country, she is a road transit area for international transportation of goods for Mali and Niger. However, road goods transit is faced with multiple constraints which hinder the regional integration process. The objective of this study is to analyze the obstacles to the road goods transit of these two countries through Burkina Faso for the purpose of strengthening the WAEMU regional integration. Thus, through a literary review, completed with interviews and a field research (carried with truck drivers involved in this transit through Burkina Faso), the study outlines what mainly hinders this transit. It also helps apprehend some proposed measures or measures which should more be implemented to meet the challenge

of strengthening the WAEMU regional integration thanks to the international road goods transit.

Keywords: *WAEMU, landlocked country, transport, regional integration*

INTRODUCTION

Depuis les années des indépendances, les dirigeants africains ont reconnu l'importance de l'intégration régionale pour faire face aux défis de la mondialisation. Nonobstant cette reconnaissance, selon l'Organisation Mondiale du Commerce (2018), la participation de l'Afrique dans les échangesà l'échelle mondiale reste moins de 1%. Cette faible participation au commerce international est surtout entravée par les défis liés à son secteur du transport; pourtant capital pour l'intégration régionale. En effet, l'Afrique est faiblement intégrée à cause surtout de son transport. Par exemple, « *le commerce intra-africain se situe à environ 12%, très en deçà du commerce intra-régional en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays de l'ASEAN*[1] *avec respectivement 60%, 40% et 30%*» ***(M. Sané, 2017, p.55). Même si plusieurs*** raisons expliquent la faiblesse des échanges intra-africains, l'intégration régionale ne peut donner de résultats probants si letransport qui soutient ces échanges comporte des déficiences.

Face à ce constat, d'après H. B. Hammoudaet *al*. (2004), deux décennies (1978-1988 et 1991-2000) ont été consacrées à l'échelle internationale pour doterl'Afrique d'un système de transport efficace. Au cours de cette période, d'importants efforts ont été consacrés au secteur des transports mais les échanges transnationaux continuent de souffrir des problèmes liés à la fluidité du trafic, des coûts de transport, des délais d'acheminement des marchandises, etc.

Dans l'espace UEMOA qui est en quête du renforcement de son intégration grâce aux échanges entre les pays sans façade maritime et les pays côtiers, les principaux modes de transports sont constitués du transport routier, maritime, fluvial, ferroviaire et aérien. Parmi ces modes de transport, la route supporte plus de 90% des échanges (UEMOA, 2017a); mais ce secteur indispensable pour les échanges entre les pays sans littoral et les pays côtiers connaît des déficiencesdepuis les années des indépendances jusqu'à nos jours. Selon B. Steck (2015, p.455-456) « *c'est une urgence, quand il est officiellement énoncé que le coût du transport peut représenter jusqu'à 77% de la valeur des flux destinés aux territoires enclavés ».* Les pays sans littoral de l'UEMOA (le Burkina Faso, le Mali et le Niger) sont alors particulièrement concernés par lesproblèmes du transport international de marchandises. Le manque d'accès direct à la mer les éloigne du marché mondial et les rend tributaires des pays voisins.

Cependant, malgré sa situation de pays sans façade maritime, le Burkina Faso constitue un pays de transit routier pour le transport international de marchandises du Mali et du Niger. Le transit de marchandises de ces pays via le Burkina Faso est par conséquent d'une importance capitale dans le contexte où tous ces trois pays sont membres de l'UEMOA qui est en quête du renforcement de son intégration régionale grâce au secteur du transport routier. La présente investigation vise à analyser les entraves du transit routier de marchandises de ces deux pays

1 Association des Nations de l'Asie du Sud-Est

via le Burkina Faso en vue du renforcement de l'intégration de l'UEMOA. Pour y parvenir, il est nécessaire de présenter la démarche méthodologique de l'étude.

1. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE DE L'ÉTUDE

L'étudecombine les données documentaires et primairescollectées essentiellement dans trois communes frontalières concernées par le transit routierde marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso (carte n°1).

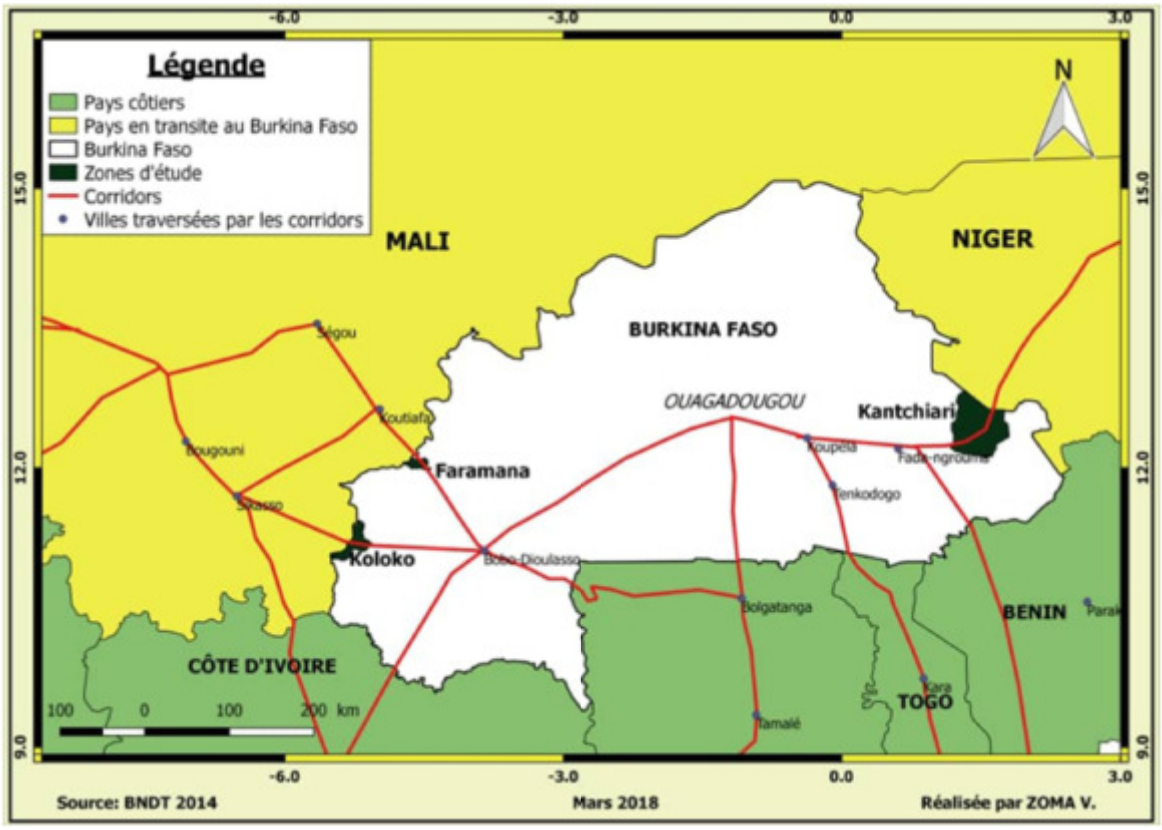


Figure 1 : Sites de collectes de données primaires du transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso

La Figure 1 révèle que les communes de Koloko, de Faramana et de Kantchari sont des portes d'entrées et de sorties du transit routier de marchandises du Mali et du Niger au Burkina Faso. Les principaux corridors de ce transit (qui passent parBobo-Dioulasso-Koloko et Bobo-Dioulasso-Faramanapour le Mali et par Koupéla-Kantchari pour le Niger) ont été considérés. Des enquêtes ont été menéesdans ces communesqui abritent des postes de contrôle de la douane, de la police et de la gendarmerie.Les enquêtes(dont l'échantillonnage est issu desdonnées des ministères des transports[2])concernent5% de l'effectif total (1079) des conducteurs du transit routier de marchandises via le Burkina Faso du Mali (345) et du Niger (734).

2 Les statiques les plus récentes utilisées pour l'étude sont celles de 2015 pour le Mali et de 2016 pour le Niger.

Des entretiens ont été également réalisés avec les chefs des brigades de la police, de la gendarmerie, de la douane et avec les représentants des mairesdes communes frontalières. Ils ont concernés en outre, les syndicats des conducteurs, des transporteurs, des agents des services en charge du transport international de marchandises du Burkina Faso, du Mali et du Niger; ainsi qu'avecles responsables des départements des transports, des infrastructures et de l'aménagement du territoire de l'UEMOApour mieux cerner les défis du transit routier.

L'analyse de toutes ces données permettent d'appréhender plusieurs contraintes et perspectives du transit routier de marchandises en lien avec l'intégration régionale.

2. CONTRAINTES DU TRANSIT ROUTIER ET DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE

Le transport routierfait face à des contraintes qui entravent l'intégration régionale de l'UEMOA. Parmi ces obstacles figure la non-application des textes communautaires.

2.1. Non-application des textes en matière de facilitation du transport régional

L'intégration régionale nécessite une volonté politiquepour l'application des textes communautaires. Pourtant, l'un des obstacles à l'intégration régionaleest la non-application des textes en matière de facilitation du transport régional. En effet, l'Article 91,du Traité modifié de l'UEMOA (2003) stipule, « *sous réserve des limitations justifiées par des motifs d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique, les ressortissants d'un État membre bénéficient sur l'ensemble du territoire de l'Union de la liberté de circulation et de résidence* ». La Banque Africaine pour le Développement (BAD, 2015) rappelle la Directive n°08/2005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOAselon lesquelles les contrôles sont limités en trois points sur les corridors (au départ, à la frontière et au point des formalités effectives). Les seules forces autorisées à faire des contrôles sur les axes routiers inter-États sont la douane, la police, la gendarmerie, les agents des eaux et forêts et les services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoo-sanitaire. Ces services doivent se regrouper en un même point pour effectuer concomitamment les contrôles. Mais les différents rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) montrent que ces textes ne sont pas appliqués. Par exemple, les conventions TIE (Transit Inter-État) et TRIE (Transit Routier Inter- État) n'ont jamais été appliquées si bien que N. N'Guessan (2003, p.12) déclare qu'« en Afrique subsaharienne, la signature des chefs d'État n'est pas respectée en matière de transport en transit».

Pourtant, l'intégration régionale implique un abandon de souveraineté mais ceci n'est pas le cas dans l'UEMOA. Les États ayant concédé une partie de leur souveraineté pour la création de l'Union la retienne dans la pratique. J. Koutabaprécise que la « *volonté politique a souvent manqué dans notre espace, ce qui n'a pas permis l'expression de la solidarité que les États entendent nouer* » (S. Kane, 2008, p.123). Le manque de volonté politique des États est le principal frein à la libre circulation dans la région où les tracasseries routières persistent.

2.2. Tracasseries routières: véritable fléau de l'intégration régionale

Les tracasseries routières sont une conséquence de la non-application des textes en matière de facilitation du transport régional. Contrairement à l'Union Européenne (UE) où la libre circulation des marchandises est l'une des quatre libertés fondamentales sur lesquelles repose le marché unique, sur les corridors de l'UEMOA, l'application de ce dispositif souffre des tracasseries routières. Elles sont matérialisées par la corruption, les nombreux barrages de contrôle ou de sécurité qui se transforment souvent en des barragesde racket, en témoignent80% des conducteurs (selon notre étude) qui se plaignent de ce fléau. Pour les 20% de conducteurs, ce fléau est devenu presque ''la normale'' si bien que cela ne leur dit plus rien.

Pourtant, l'UEMOA (2017b) mentionne que pour éliminer les tracasseries routières, le Conseil des Ministres a adopté les Directives N°08/2005/CM/UEMOA et N°15/2005/CM/UEMOA relatives à la libre circulation dans la région. Mais, 98% des conducteurs enquêtésdéclarent avoir leurs documents en règles mais sont victimes des tracasseries. Les conducteurss'indignent par rapport au transitvia le Burkina Faso où les tracasseries sont sévères. L'étude d'I. A.Yonlihinza (2005) selon laquelle 67% des tracasseries des nigériens se résument au transit via le Burkina Faso confirme cette indignation.

Selon les syndicats des conducteurs, les tracasseries affectenttous les pays de l'UEMOA. L'USAID (2004 p.10) souligne que : « *la corruption et le graissage de pattes sont tellement enracinés dans la culture malienne, qu'on peut facilement devenir indifférent au paiement de ''droits irréguliers'' et les accepter en tant que simples autres frais d'affaires* **».** Ce fléau gangrène ainsi toute la région en témoigne le26ème rapport de l'OPA (graphique n°1).

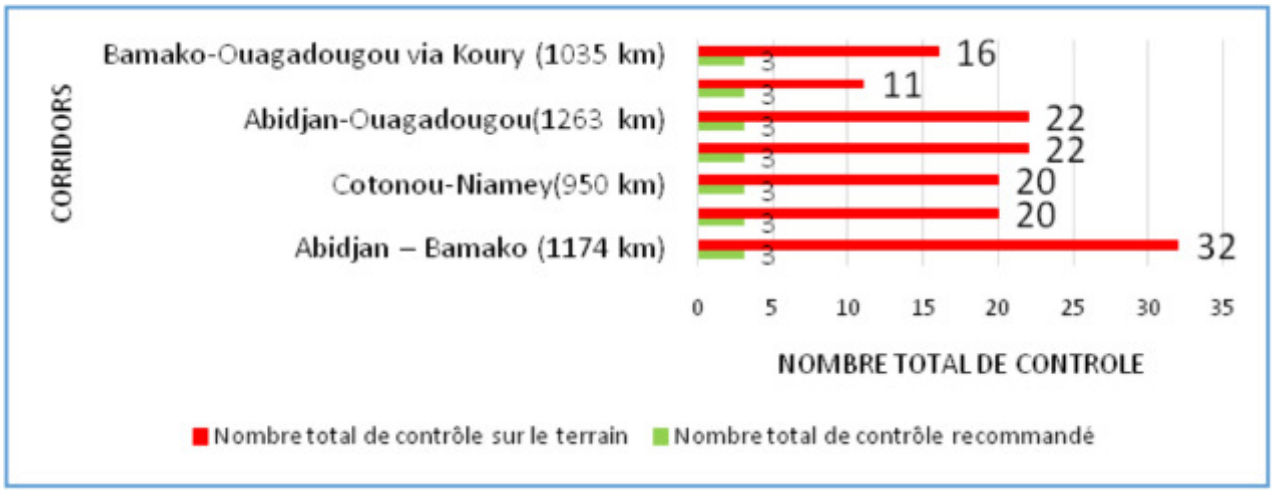


Figure 2: Nombre de contrôle sur les corridors de transit dans l'espace UEMOA

Source : UEMOA, 2017b

D'après le Figure 2, dans l'UEMOA, le corridor le plus critique en poste de contrôleest Abidjan-Bamako (un total de 32) tandis que celui de Bamako-Dakar a le moins de postes de contrôle (11). Selon le facteur distance, l'UEMOA (2017b) montre que les pays où on note un nombre élevé de poste de contrôle aux 100 km sont respectivement le Burkina Faso (05 postes),

le Mali (04 postes) et le Niger (03 postes). Le nombre des postes de contrôle au Sénégal, au Bénin et en Côte d'Ivoire est en moyenne de deux (02) aux 100 km. Le nombre des postes de contrôle pour le transit au Burkina Faso est le plus élevé de la région (un total de 80). Ce nombre s'explique par la position géographique du Burkina Faso (un pays carrefour). Le faible nombre des postes de contrôledans les pays côtiers est une stratégie de récupération de la clientèle dans un contexte de compétition entre les ports de la région. En moyenne, sur un corridor de l'UEMOA, un camion en règle est contrôlé 20 fois par voyage.Cependant, en plus de l'argent, les tracasseries concernent souvent des dons en nature (Figure 1 et 2).



Cliché, ZOMA V., Kantchari le 21/01/2018

Photo 1 : Conducteur présentant des oignons



Cliché, ZOMA V., Kantchari le 21/01/2018

Photo 2 : Sachet d'oignon pour les forces de sécurités

Les photosn°1 et n°2 présentent des oignons déjà apprêtés par les conducteurs pour remettre aux forces de sécurité.Selon le secrétaire général du syndicat des importateurs et exportateurs du Niger, sur un chargement d'oignons, ils sont obligés de remettre un sac d'oignons au chauffeur pour qu'il en donne aux forces de sécurité[3] sur les corridors. Cette information et les autres cas de tracasseries ont pourtant été infirmés par les forces de sécurité alors que les conducteurs déplorent cette situation. En principe, des échantillons devraient être remis aux agents phytosanitaires pour des contrôles de qualité. Mais, il convient de s'interroger sur l'objectif de ces prélèvements car s'ils devraient être faits par les conducteurs, l'on est en droit de s'interroger sur leurs efficacités ou même sur la quantité (plus de 50kg par voyage).

En outre, bien que la police, la douane et la gendarmerie soient citées par les conducteurs et leurs syndicats comme les principaux responsables des tracasseries, il est important de souligner que les agents de certaines communes traversées et les syndicats (des transporteurs et des conducteurs) sont aussi responsables de ces pratiques. Certaines communes obligent les conducteurs en transit à payer des taxes (1000FCFA par exemple au Burkina Faso). Face à cette

3 Les forces de sécurité reconnaissent ppourtant que les ressortissants burkinabè se plaignent des tracasseries qu'ils subissent dans les autres pays de l'UEMOA. Le même argumentaire est fait dans les autres pays.

situation, le gouvernement du Burkina Faso à transmit la circulaire n°2006-026/MATD/MDCL/CAD en date du 07 avril 2006 portant suspension de la taxe de traversée de la commune. Cette déclaration mentionne que *la taxe de traversée est illégale mais aussi et surtout que la taxe de stationnement est la contrepartie de la mise en place d'une infrastructure communale au profit des transporteurs ou des conducteurs. Pourtant jusqu'en 2018, cette recommandation n'est pas encore respectée. L'Union des Conducteurs Routiers du Burkina Faso affirme (en août 2018) que la commune de Ouagadougou ne dispose d'aucun parking pour les poids-lourds pourtant elle avait pris des dispositions pour inciter la collecte des taxes de stationnement sur son territoire.*

Quant aux syndicats, l'étude de l'USAID (2010) révèleque des associations dutransport routier imposent des taxes obligatoires pour les camions sans tenir compte de l'adhésion à leurs associations par les transporteurs. Même les chauffeurs et les transporteursqui ne souhaitent pas cette couverture d'assurance, doivent payer ces taxes.En janvier 2018, lorsque nous échangions avec certains conducteurs dans les trois pays sans littoral de l'UEMOA, plusieurs se plaignaient par rapport à cette situation mais ils ignorent que cette pratique est anormale. Même si 61,8% des chauffeurs selon notre étude ont un faible niveau d'instruction, il convient de souligner que certains conducteurs pensent qu'il n'est pas utile d'avoir leurs documents en règles car de toute façon ils sont obligés de payer les faux frais. Un conducteur nous a confié à Kantchari, qu'il connait ses droits donc il refuse de payer; mais il est retardé pendant de longs moments d'attente par les forces de sécurité.

Le manque de volonté politique des États de l'UEMOA à appliquer les textes en matière de facilitation du transport régional amplifie les tracasseries qui sont devenues l'un des véritables obstacles à l'intégration régionale. Ce fléau influence les délais d'acheminement des marchandises et le prix de revient du transport routier dans les pays de l'UEMOA.

2.3. Délais d'acheminement des marchandises encore long et coût élevé du transport

Il existe une relation de cause à effet entre l'ampleur des tracasseries routières et l'augmentation des frais dépensés dans le transport routier. À l'instar des nombreuses plaintes sur les tracasseries, les montants dépensés par les conducteurs pour traverser le Burkina Faso sont élevés.Notre recherche fait ressortir que le montant dépensé en transitant par le Burkina Faso est compris entre 30000FCFA et 200000FCFA. Le 26eme rapport de l'OPA révèle que la moyenne des perceptions illicites tout au long d'un corridor de l'espace UEMOA est de 26 562 FCFA. Cependant, le corridor où on note un montant élevé de perceptions est le corridor Abidjan-Bamako (157 314 FCFA par camion et par voyage). Le second corridor où le montant de perceptions illicites reste élevé, est le corridor Tema-Ouagadougou avec un montant de 44 011 FCFA. Le corridor qui connait un faible montant de perception illicite est le corridor Bamako-Dakar via Moussala avec un montant de 5 991 FCFA. Tous ces coûts élevés dans le transit constituent un véritable obstacle pour le renforcement de l'intégration et pour le développement des pays sans littoral. T. A. Noyoulewa (2009) soutient dans ce sens que compte tenu de leur situation d'enclavement, le commerce extérieur de ces pays est influencé par les coûts des transports de leurs marchandises. Pendant que les coûts de transport interviennent pour 10% à 15% dans le prix de revient des

marchandises dans les pays à façade maritime de la région, il est de 25% à 45%, voire 60% dans certains cas (comme au Burkina Faso).

Hormis les coûts élevés des tracasseries, le transit routier est confronté aux temps de contrôle encore longs. Selon l'UEMOA (2017b), le corridor où le temps de contrôle au 100km est plus important est le corridor Cotonou-Niamey (55 minutes), suivi de Bamako-Dakar via Diboti(54 minutes). Le corridor sur lequel le temps de contrôle est le moins élevé (12mn) est Bamako-Ouagadougou via Heremankono. La police et la douane sont les plus impliquées dans les retards enregistrés dans les contrôles routiers. Les temps de contrôles sont assez importants sur les corridors du Mali et du Niger avec respectivement 75 et 120 minutes.

Les opérations portuaires contribuent également à allonger les délais d'attentes des transporteurs. Selon I. A. Yonlihinza (2008) et O. Sigué (2015), les marchandises au Port Autonome de Cotonou font l'objet d'une succession d'opérations depuis l'arrivée du navire jusqu'au transport de la cargaison. Plusieurs facteurs peuvent contribuer à ces longues attentes (souvent plus de 15 jours). Il s'agit de l'attente des documents, de la déclaration en douane, de la facturation, de l'attente du wagon pour chargement, de l'attente du camion pour le transport, etc. Ils sont liés aux problèmes techniques, des infrastructures insuffisantes, aux problèmes d'organisation des activités du port, aux procédures douanières etc.

Par ailleurs, les escortes douanières contribuent à augmenter le temps de transit. Après le dédouanement des marchandises, le conducteur doit attendre l'escortequi accompagne le convoi des camions. Nous avons rencontré en janvier 2018, des conducteurs à Faramana qui attendaient le bordereau de l'escorte et qui ont dû passer la nuit au poste de la douane.Les longues attentes contribuent d'une part à réduire le nombre de rotation des camions et d'autre part à augmenter les prix des marchandes car les conducteurs et leurs apprentis sont obligés d'effectuer des dépenses supplémentaires en terme de restauration, de paies des taxes de stationnement, etc. Ainsi, dans les pays sans littoral, le transport international de marchandises est indispensable car il favorise leur approvisionnement mais aussi leurs exportations. La non- application des textes régionaux, les tracasseries routièreset les coûts élevés du transit, etc., vont entrainer un faible dynamisme des échanges intracommunautaires de l'UEMOA.

2.4. Faible dynamisme des échanges intracommunautaires

L'appartenance pour un pays à une communauté régionale devrait se traduire par une croissance économique plus forte que celle qui serait obtenue en l'absence d'intégration économique (E. Sakho, 2011). L'espace UEMOA dispose en effet, d'importantes ressources minières, notamment l'or, le phosphate, l'uranium, le pétrole et le gaz naturel. La région regorge des produits agricoles telles que le cacao, le café, le coton, le caoutchouc, le sésame, l'oignon, la mangue, la tomate, etc. (UEMOA, 2014). Pourtant, les échanges intracommunautaires demeurent très faibles. De2012 à 2016, les échanges intracommunautaires de marchandises de l'UEMOA qui s'effectuent par la route sont insignifiantes, seulement 8% (UEMOA,2017c). L'intégration régionale reste encore dans les discours car il ne saurait avoir une intégration sans un bon dynamisme des échanges intracommunautaires.

La non application des accords régionaux, dont le corolaire est le fléau des tracasseries routières, et le coût élevé du transport affaiblissent le dynamisme des échanges intracommunautaires. H. Dicko(2005) explique qu'à l'échelle de l'UEMOA, les échanges intracommunautaires sont limités. La faiblesse des échanges intracommunautaires est également liée à la similitude des structures des productions des États de l'Union, aux barrières non tarifaires élevées et à une faible connaissance du cadre législatif et règlementaire des opérateurs économiques de la région.Ainsi, face à ces multiples contraintes qui entravent le secteur du transit routier de marchandises, des éléments de perspectives dont le but est de parvenir au renforcement de l'intégration régionale sont analysés.

3. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE ?

L'engagement politique à la tête des États, l'utilisation des technologies de la communication, le renforcement des capacités des acteurs, la promotion du transport multimodal et la combinaison entre les approches institutionnelles et par le bas de l'intégration régionale de l'UEMOA peuvent sans doute consolider l'intégration régionale.

3.1. Nécessité d'une véritable volonté politique

Les textes pour la facilitation du transport routier ne sont pas appliqués. Des entretiens avec les responsables des départements en charge des transports de l'UEMOA ainsi qu'avec les principaux acteurs du transit routier de marchandises du Burkina Faso, du Mali et du Niger, il ressort que des efforts ont été faits en matière de facilitation du transport pour l'adoption des textes notamment dans le transport international de marchandises. Il s'agit de l'adoption des conventions relatives aux Transport Inter-États (TIE)[4], au Transit Routier inter-États (TRIE), au Tarif Extérieur Commun (TEC), au règlement 14/UEMOA contre les surcharges, et surtout la mise en place d'un Observatoire contre les Pratiques Anormales (OPA) sur les corridors, etc.

Cependant, le fléau des tracasseries routières continue d'entraver le transport international de marchandises. La persistance de ce fléau traduit un manque de volonté politique des États de l'UEMOA pour l'application des textes communautaires qu'ils ont ratifiés. Pourtant, ces États ont librement opté pour la voie de l'intégration régionale. Or ce choix suppose qu'ils consentent concéder une partie de leur souveraineté à une instance supranationale, ayant désormais la compétence d'exercer certaines politiques communautaires notamment en matière de libre circulation des personnes et des biens. Ces États gagneraient pourtant à s'approprier les accords régionaux qu'ils ont librement ratifiés, en veillant à leurs applications pour que l'objectif de la libre circulation inscrit dans le traité de l'UEMOA soit une réalité. Il s'agira de travailler à une réelle application des textes communautaires en matière de facilitation des transports dans leurs territoires. À l'instar du Conseil des chefs d'État de l'EU dont le rôle a été déterminant dans la mise en œuvre effective des protocoles relatifs à la libre circulation (Accords de Schengen de 1995), il revient à la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UEMOA d'assurer ce rôle au sein de l'Union. À cet effet, les multiples rapports de l'OPA et des structures de lutte contre la corruption

4 TIE traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter-État de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter (M. Sounouvou, 2007).

pourraient faire l'objet d'investigation judiciaire de sorte que les auteurs des tracasseries et leurs complices soient sévèrement sanctionnés. Il serait souhaitable d'offrir des possibilités juridiques à chaque membre de l'Union de pouvoir porter plaintes contre des situations de tracasseries devant les juridictions compétentes dans le pays de l'UEMOA qu'il souhaite.

En outre, selon S-P. ZogoNkada (2011), la libre circulation constitue dans le contexte de la globalisation des échanges, un instrument essentiel par lequel se matérialisent les politiques d'intégration régionale et dont le modèle le mieux achevé à ce jour est celui de l'UE. Les États de l'UEMOA devraient s'inspirer alors de l'expérience de l'UE qui a été à l'origine de la création de l'espace Schengenafin d'édifier une véritable libre circulation à l'intérieur de l'Union. En effet, contrairement à l'espace UEMOA, où les populations et leurs marchandises subissent de multiples contrôles et de longues heures d'attentes aux frontières, dans l'espace Schengen la libre circulation est une réalité car,

> le principe de la liberté de circulation des personnes (art. 3 TUE) implique que tout individu (ressortissant de l'UE ou d'un pays tiers), une fois entré sur le territoire de l'un des pays membres, peut franchir les frontières des autres pays sans subir de contrôles. Les vols aériens entre villes de l'espace Schengen sont considérés comme des vols intérieurs. Un État ne peut rétablir les contrôles qu'en cas d'atteinte à l'ordre public ou à la sécurité nationale (pour 6 mois maximum, ou deux ans en cas de circonstances exceptionnelles), et après consultation des autres États du groupe Schengen[5].

Enfin, il est nécessaire que la Conférence des Chefs d'État de l'UEMOA accorde les moyens à la Commission pour sanctionner les pays qui atteindront un certain seuil en matière de non application des textes notamment dans le domaine de la facilitation du transport régional. Si ce préalable est acquis, l'UEMOA pourrait tenir compte de l'état de mise en œuvre de la libre circulation dans l'octroi des appuis à la réalisation de certains projets des pays membres.

Sans une réelle volonté politique pour l'application des textes communautaires, le défi de la surpression des tracasseries ne sera pas relevé et l'intégration régionale demeurera un mythe. C'est à juste titre que J. Koutaba affirmait : « *un texte, aussi bon soit-il, et malgré la rigueur scientifique qui a prévalu à son élaboration, n'est valable que s'il est appliqué, et plus précisément si surtout l'on veut bien l'appliquer* » (S. Kane, 2008, p.123). Pour parvenir au renforcement de l'intégration régionale grâce au secteur du transport routier de marchandises, en plus du rôle des États, il est indispensable d'accorder une priorité à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC).

3.2. Utilisation des technologies de l'information et de la communication

Dans notre siècle, marqué par le développement des TIC, leur utilisation serait un atout pour la facilitation du transport dans l'espace UEMOA. Ces technologies permettront d'impliquer plusieurs acteurs du transport, de traiter rapidement certaines opérations portuaires et sur les corridors, de participer à une plus grande transparence dans le transport régional. Pour y

5 http://www.dila.premier-ministre.gouv.fr/, consulté le 23/10/2018.

parvenir, la mise en place d'un système de collecte et de traitement des données dans le secteur du transport international de marchandises est non négligeable car selon la BAD (2015), il existe un projet de création d'un observatoire ouest-africain du transport et de la facilitation. Cet outil aura pour mission de fournir des données à l'échelle régionale grâce au suivi continu du fonctionnement des corridors, de faire une analyse comparative des coûts et de diffuser les informations utiles sur le transport aux parties prenantes : publiques, privées et la société civile. Il devrait favoriser la mise en œuvre de politiques qui élimineront les barrières qui entravent la libre circulation. Cet observatoire travaillera en collaboration avec ses parties prenantes telles que l'OCAL[6], l'UEMOA, les commissions nationales de facilitation de la CEDEAO et les commissions de gestion des corridors en vue de s'assurer que les preuves produites intègrent le dialogue politique, et qu'elles sont mises à la disposition de tous les acteurs intervenant dans le secteur des transports. L'UEMOA a alors montré son intérêt pour pérenniser et renforcer ce mécanisme de manière à couvrir plus de corridors.

Les rapports issus de cet observatoire pourront confirmer ou infirmer les publications de l'OPA. Cependant, au-delà de la production des rapports, les populations de l'UEMOA sont plus préoccupées de voire des sanctions infligées aux auteurs des tracasseries. Un autre atout de ce dispositif est qu'il permettra aux autorités en charge de la gestion des corridors de disposer à temps, des données pour la gestion et les planifications dans le secteur des infrastructures.

En plus du projet de création de cet observatoire, selon A. Nabaloum (2011) et la BAD (2015), il y a dans la région un projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers depuis 2011. Il vise l'amélioration des performances des douanes et l'élimination des entraves aux échanges et à la libre circulation des marchandises. En attendant la concrétisation de ce projet, certains États ont pris des initiatives allant dans ce sens. Il s'agit des partenariats entre les douanes ivoiriennes, burkinabè et maliennes ; entre les douanes ivoiriennes et ghanéennes **;burkinabè** et togolaises; etc. Le système de la géolocalisation et de la radiocommunication ont été proposé à cet effet. La douane de Faramana nous a confié en janvier 2018 que grâce à ce système, elle est informée de la trajectoire du camion durant le transit sur le territoire burkinabè.

Cependant, ces initiatives propres à chaque pays n'assurent pas un suivi continu de la cargaison du départ jusqu'à l'arrivée. Elles créent des ruptures aux frontières et alourdissent les coûts de transports du fait des multiples opérateurs qui sont chargés de gérer le système de suivi. Au-delà de ces projets qui souvent sont très onéreux et prennent du temps dans la mise en œuvre, il est nécessaire, que les populations victimes des tracasseries aient la possibilité d'utiliser les technologies courantes de la communication pour rapporter les preuves de tracasseries routières. Cette utilisation des TIC par les populations devrait être encadrée par des textes juridiques afin que les présumés auteurs des tracasseries soient traduits devant les juridictions et que des sanctions sévères leurs soient infligées. Avec cette possibilité, un passager, un chauffeur ou tout autre acteur du transport qui est lésé dans ses droits pourrait par exemple filmer ou enregistrer légalement la tracasserie et s'en servir comme une preuve pour exiger que justice soit rendue. Cette mesure, bien encadrée par la loi, serait moins couteuse, car même en milieu rural, les TIC

6 Organisation du Corridor Abidjan-Lagos.Source : http://www.lldc2conference.org/,consulté le 24/10/2018.

sont répandues dans l'espace UEMOA. L'encadrement de cette stratégie par la législation est nécessaire car les présumés auteurs des tracasseries bénéficient de la présomption d'innocence. Les victimes ne devraient pas être autorisées par exemple à diffuser ces preuves dans les média ou les réseaux sociaux avant que la justice ne soit saisie ; mais il faut une volonté politique en amont pour impulser cette stratégie. Pour y parvenir, les premiers acteurs du transport international de marchandises doivent davantage être formés.

3.3. Nécessité de renforcement des capacités des acteurs

Les résultats de notre enquête révèlent que 61,8% des conducteurs ont un faible niveau d'instruction. Ce faible niveau pourrait être un obstacle à la jouissance des droits de ces acteurs face aux multiples tracasseries routières. Il est par conséquent important qu'ils bénéficient de renforcement de leurs capacités afin qu'ils soient davantage efficace dans l'exercice de leur métier et surtout dans leur implication pour la lutte contre les tracasseries.N. N'Guessan (2003) soulignait dans ce sens que le renforcement des capacités est essentiel et les formations concernent tous les acteurs et tous les domaines du transport.

Ces formations contribueront à la réduction des nuisances sonores et du nombre élevé d'accidents. Elles seront des opportunités d'aborder les modalités de renforcement de la libre circulation, etc. Elles constitueront un cadre pour rappeler aux syndicats (des conducteurs et des transporteurs) l'illégalité des taxes qu'ils prélèvent. L'on pourrait organiser des rencontres d'échanges régionaux à cet effet, en impliquant les représentants de tous les acteurs directs du transport international de marchandises. Les recommandations issues de ces rencontres seront mises en œuvre dans les États avec une possibilité de suivi-**évaluation**. Des initiatives de sensibilisations à travers les média, les panneaux publicitaires et surtout dans les postes de contrôle des douanes où les conducteurs marquent un arrêt, pourraient être engagées. Le renforcement des capacités des acteurs du transport contribuera à la lutte contre les tracasseries routières et à la professionnalisation du secteur du transport international de marchandises. En plus du renforcement des capacités, il est important de promouvoir le transport multimodal en accordant une priorité au chemin de fer tout en repensant les approches d'intégration régionale.

3.4. Promouvoir le chemin de fer et combiner les approches « institutionnelles» et « par le bas » de l'intégration régionale

Au regard du faible dynamisme des échanges intracommunautaires de l'UEMOA dans le secteur du transport routier de marchandises, il est judicieux de promouvoir le transport multimodal dans les échanges transnationaux en accordant une priorité au chemin de fer qui permet de transporter plus de marchandises que les camions. Il aura également un faible impact sur la dégradation de l'environnement et provoquera moins d'accidents. En d'autres termes, le développement des échanges n'est possible que quand il existe un réseau d'infrastructure de communication qui s'y prête, notamment celui du chemin de fer (I. A. Yonlihinza, 2011). O. Hartmann (2010) montre que le port autonome d'Abidjan s'est lancé dans une stratégie de reconquête des trafics de transit. À ce titre, le projet de ferroutage sur le Niger vise à mettre en place un service de transport multimodal, en tirant parti des réserves de capacité de SITARAIL (l'opérateur du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Kaya). Le tarif offert par le chemin de fer

est de 23 000 FCFA par tonne, contre un tarif initial supérieur. Au-delà de ce projet, d'après S. Fall(2015), le projet de la boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente est destiné à relier par une voie ferrée interconnectée, le port d'Abidjan au port de Cotonou en passant par Ouagadougou, Niamey et Lomé. D'une manière générale, le rapport du Schéma du Développement de l'Espace Régionale (UEMOA, 2018) propose un projet pour le rail qui comporte deux (02) volets : la transformation des réseaux existants en un réseau unifié au gabarit standard international et la création de nouvelles liaisons en particulier Parakou - Niamey - Kaya et Bamako - Bobo Dioulasso. Tous ces projets ferroviaires, devraient contribuer au renforcement des échanges entre les pays sans littoral et les pays côtiers. Ils permettront de préserver l'écosystème grâce à la réduction de l'émission de gaz à effet de serre. Nonobstant les avantages des projets ferroviaires, la promotion de ce secteur devraient rechercher des stratégies en matière de mobilisation des ressources financières.

Enfin, au-delà de la promotion du transport multimodal, il est important de revoir le modèle de construction de l'intégration régional au sein de l'UEMOA pour combiner les deux approches en matière d'intégration régionale. En effet, pour H. Gérardin (2001), l'intégration traduit deux types de dynamique : l'une est spontanée, elle se réalise de fait, " par le marché ". Elle résulte de l'essor des flux commerciaux et financiers. Elle provient des populations à la base. L'autre est institutionnalisée, " formelle ". Elle traduit un volontarisme et des accords politiques ; elle suppose la mise en place d'institutions et le passage d'étapes programmées dans le temps. La première approche s'observe au plan local ou régional. La seconde se fonde sur des accords intergouvernementaux préférentiels; au fil du temps, elle peut être marquée, au plan spatial, par des élargissements successifs. Mais selon le rapport de l'UEMOA(2018), cette seconde approche de l'intégration régionale, a de plus en plus des résultats mitigés. Des nouveaux modèles d'intégration régionale sont à définir. Cela passe par la promotion de "l'intégration par le bas". Pour parvenir au renforcement de l'intégration régionale, il est nécessaire d'accorder une grande attention à l'enjeu transfrontalier car les projets de construction des postes de contrôles juxtaposéspour la facilitation des échanges entre les pays sont prévus aux frontières. En somme, au regard des insuffisances de l'approche institutionnelle en matière d'intégration régionalequi caractérise actuellement l'UEMOA marquée par un faible dynamisme interne de ses échanges, il est plus que nécessaire de combiner cette approche avec celle qui passe par les populations à la base. Ces deux approches devraient se compléter afin de parvenir au renforcement de l'intégration régionale (qui nécessite la mise en place d'une bonne dynamique des échanges intracommunautaires dont le développement du chemin de fer sera sans doute un atout).

CONCLUSION

L'intégration régionale qui devrait être un socle pour le développement des pays sans littoral, grâce notamment au secteur du transport international routier de marchandises demeure encore un mythe. L'absence d'une véritable volonté politique des États de l'UEMOA à veiller à l'application des conventions régionales qu'ils ont librement ratifiées est à la base de l'amplification et de la persistance du fléau des tracasseries routières dont le corolaire est l'augmentation du coût de revient du transit routier de marchandises. Cette augmentation va contribuer à l'affaiblissement

du dynamisme des échanges intracommunautaires pourtant indispensable pour le renforcement de l'intégration régionale grâce au transport routier.

Dans un tel contexte, pour l'amélioration des échanges intracommunautaires de l'UEMOA grâce au transport international de marchandises, il faudrait nécessairement une réelle détermination des autorités politiques des États de l'Union. Cette volonté politique mettrait fin aux tracasseries routières et stimulerait les autres mesures non moins essentielles. Il s'agit entre autres de l'utilisation des TIC, du renforcement des capacités des acteurs, du développement du transport multimodal notamment avec la promotion du chemin de fer. Mais, il faudrait au préalable repenser les approches de l'intégration régionale dans l'optique de combiner l'approche classique avec la prise en compte des dynamiques locales.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BAD), 2015, *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*, Abidjan, 54 pages.

DICKO Hamaciré, 2005, *Le marché de l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine : réalités et perspectives,* Mémoire de master, Université de Strasbourg, 99 pages.

FALL Seyni dit Meissa, 2015, Étude de renforcement de l'employabilité des jeunes dans les métiers du rail dans le contexte de la boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente, Rapport de Synthèse, Lomé, 173 pages.

GERARDIN Hubert, 2001, «Les spécificités des groupements d'intégration entre pays développés et pays en développement» *in Monde en développement 2001/3*, pp. 27-39.

HAMMOUDA Hakim Ben et al. 2004, Les transports et l'intégration régionale en Afrique. Maisonneuve et Larose, Paris, 228 pages.

HARTMANN Olivier, 2010, *Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ?* Ports et commerce en Afrique de l'Ouest. *Afrique contemporaine*, n° 234, pp. 41-58.

KANE Oumar Seydou, 2008, *Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Le cas du Burkina Faso*, Karthalala, France, 229 pages.

MINISTÈRE DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE ET DE LA DÉCENTRALISATION DU BURKINA FASO, 2006, Circulaire n°2006-026/MATD/MDCL/CAB, portant suspension de la taxe de traversée communal, Ouagadougou, 1 page.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.) DU MALI, 2016, Annuaire statistique des transports, résultats 2015, Bamako, 89 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.) DU NIGER, 2017, Annuaire statistique 2012-2016, résultats 2016, Niamey, 68 pages.

N'GUESSAN N'Guessan, 2003, La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne, 63 pages, Source : https://www.ssatp.org, consulté le 12/06/2018.

NABALOUM Aimé, 2011, Afrique de l'Ouest: interconnexion des systèmes informatiques douaniers-Moins de tracasseries, plus de gain dans la CEDEAO, Source : https://fr.allafrica.com/misc/info/copyright.html, consulté le 24/10/2018.

NOYOULEWA TchoouAdong, 2009, Transports routiers et intégration des États de l'UEMOA.Mémoire pour l'obtention du diplôme du cycle III de L'ENA, Source : https://www.memoireonline.com/, consulté le 02/03/2018.

ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS, 2013, Réunion régionale africaine de revue de la mise en œuvre du programme d'action d'Almaty, AddisAbeba, 15pages, Source : http://www.lldc2conference.org/,consulté le 24/10/2018.

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC), 2018, Examen statistique du commerce mondiale 2018, Genève, 215 pages.

PREMIER MINISTÈRE/GOUVERNEMENT FRANÇAIS, 2018, Qu'est-ce que la citoyenneté européenne ?http://www.dila.premier-ministre.gouv.fr/, consulté le 23/10/2018.

SAKHO Abdou El-Hadji, 201, L'intégration économique en Afrique de l'Ouest. Analyse et perspectives. France, 107pages.

SANÉ Malick, 2017, «Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique », *in Revue Interventions économiques,* pp.55-60.

SIGUÉ Ousseny, 2015, *Le transport international de marchandises au Burkina Faso : enjeux et perspectives*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Ouagadougou, 338 pages.

SOUNOUVOU Missimahu Gabriel Jouvence, 2007, Contribution à l'amélioration du transport international de marchandises : Cas du corridor Bénin-Niger. Mémoire de Licence en Transport Logistique, Source : https://www.memoireonline.com/consulté le 07/03/2017.

STECK Benjamin, 2015, « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement », in « L'Afrique : environnement, développement, sociétés » (Pierre André, Georges Lanmafankpotin et Samuel Yonkeu, dir.), *Cahiers de géographie du Québec,* volume 59, numéro 168, décembre 2015, pp.447-467.

UEMOA, 2003, *Traité modifié de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA),* Ouagadougou, 41pages.

UEMOA, 2014, *Rapport annuel sur la surveillance commerciale 2015*, Ouagadougou, 80 pages.

UEMOA, 2017a, *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations stratégiques du SDER Rapport de Phase 2 ;* Volume 1 : état des lieux et diagnostics sectoriels, Ouagadougou, 660 pages.

UEMOA, 2017b, *26ème rapport des Pratiques Anormales (OPA) : rapport annuel de l'année 2016*, Ouagadougou, 14 pages.

UEMOA, 2017c, *Rapport annuel sur la surveillance commerciale 2017*, Ouagadougou, 41 pages.

UEMOA, 2018, *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOAhorizon 2040, développement desoptions retenues etélaboration du SDER*. Rapport Final, Ouagadougou, 225 pages.

USAID, 2004, *Impact du transport et de la logistique sur la concurrence commerciale du Mali,* Washington D.C., 95 pages.

USAID, 2010, Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Tema-Ouagadougou ,148pages, Source : http://www.usaid.gov,consulté le 02 /03/2018.

YONLIHINZAIssa Abdou, 2011, *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Nige*r, Thèse de doctorat en géographie, Université de Toulouse, 417 pages.

YONLIHINZA Issa Abdou, 2008, *Transports terrestres et désenclavement au Sahel occidental à travers l'exemple du Niger,* Mémoire de Master en géographie, Université de de Niamey, 108 pages.

YONLIHINZA Issa Abdou, 2005, Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous-région ouest-africaine : l'exemple de la route nationale n°6, Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de de Niamey,95 pages.

ZOGO NKADA Simon-Pierre, 2011, «La libre circulation des personnes : réflexions sur l'expérience de la C.E.M.A.C. et de la C.E.D.E.A.O.», in *Revue internationale de droit économique* 2011/1 (t.XXV), pp. 113-136.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE....2
COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE....7
INTRODUCTION....10
EDITORIAL....12
ALLOCUTIONS....15

LA SITARAIL DANS LES OPÉRATIONS DE TRANSIT DE M1- LA SITARAIL DANS LES OPÉRATIONS DE TRANSIT DE MARCHANDISES VERS L'HINTERLAND

Adéchinan Nounangnon Aubin Ézéchiel DOUROJAYE, N'guessan Hassy Joseph KABLAN....**23**

INTRODUCTION....24

1. MÉTHODOLOGIE....25

1.1. Le cadre spatio-temporel....25

1.2. Acquisition des données....25

1.2.1. La recherche documentaire....25

1.2.2. Les enquêtes de terrain....25

1.3. Le traitement des données....25

2. RÉSULTATS....26

2.1. Dysfonctionnements du corridor routier de l'arrière-pays du port d'Abidjan....26

2.2. Le retard dans les opérations de transit de marchandises malgré des différentes gestions de la Sitarail....28

2.3. L'application du TIF, seule formalité administrative et douanière de la Sitarail supprimant le retard dans les opérations de transit de marchandises vers l'hinterland.....29

3. DISCUSSION.....31

3.1. Dysfonctionnements du corridor routier de l'arrière-pays du port d'Abidjan.....31

3.2. Le retard dans les opérations de transit de marchandises malgré des différentes gestions de la Sitarail.....31

3.3. L'application du TIF, seule formalité administrative et douanière de la Sitarail supprimant le retard dans les opérations de transit de marchandises vers l'hinterland.....31

CONCLUSION.....32

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 32

LES DÉFIS LIÉS AUX OBSTACLES DU TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES AU BURKINA FASO

CHALLENGES RELATED TO THE OBSTACLES OF INTERNATIONAL ROAD FREIGHT TRANSPORT IN BURKINA FASO

Ousseny SIGUE 33

INTRODUCTION.....34

1- MÉTHODOLOGIE.....35

2- RÉSULTATS.....36

2.1. Un cadre organisationnel insuffisant du secteur des transports.....36

2.2. des principaux acteurs du secteur des transports de marchandises peu professionnels.....37

2.2.1. Les chargeurs.....37

2.2.2. Les intermédiaires : coxers, syndicats et transitaires.....38

2.3. Les transporteurs.....39

2.4. Une offre insuffisante de transport de marchandises 39

2.4.1. Un réseau routier peu développe.....40

2.4.2. Un parc automobile vétuste.....42

2.5. des enjeux du transport routier international de marchandises.....43

2.5.1. Réseau de transport : facteur d'urbanisation et d'implantation industrielle.....43

2.5.2. Les retombées économiques de l'exploitation des entreprises de transport 46

2.5.3. Pour les mécaniciens et vendeurs de pièces détachées.....46

2.5.4. Pour les marchands de carburant.....46

2.5.5. Les retombées financières pour l'Etat.....47

3. DISCUSSION 47

3.1. les caractéristiques socio-économiques des chauffeurs peu réluisantes.....47

3.2. La surcharge : une pratique persistante.....48

3.2.1. Des délais longs du transport et des tracasseries routières.....48

CONCLUSION.....50

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....51

LE TRANSPORT MIXTE, UNE SPÉCIFICITÉ DANS LE FERLO
MIXED TRANSPORT, A SPECIFICITY IN FERLO

Abdoulaye DIAGNE, Papa SAKHO, Olivier INOT.....54

INTRODUCTION.....54

1. MÉTHODOLOGIE.....54

1.1. L'incursion du transport motorisé en zone pastorale du Ferlo.....55

1.2. Un accès plus rapide aux *loumos*.....56

1.3. Le maillage de l'espace par les marchés.....59

CONCLUSION.....61

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....62

ENJEUX ET EVOLUTIONS DES CONDITIONS DE TRANSPORT DES DÉCHETS LIÉS AUX ACTIVITÉS PORTUAIRES À ABIDJAN
DEVELOPMENTS OF STATUSES OF TRANSPORTS OF LARBOARD WASTES RELATED TO ACTIVITIES IN ABIDJAN AND STAKES

Aman Marius Serge EHOUMAN, N'guessan Hassy Joseph KABLAN , Kouyo Isaie GBOLO.....64

INTRODUCTION.....64

1. MÉTHODOLOGIE.....65

2. RÉSULTATS.....66

2.1. Les circonstances de transport des déchets de la zone portuaire d'Abidjan.....66

2.1.1. Les emplacements des bacs à ordure qui causent le désordre relativement à ce qui est recommandé dans le domaine portuaire d'Abidjan...66

2.1.2. Les moyens de transport des déchets dans la zone portuaire d'Abidjan.....69

2.2. Circuits de transport des déchets dans la zone portuaire d'Abidjan.....70

3. DISCUSSION.....72

CONCLUSION.....73

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIES ET WEBOGRAPHIQUES.....74

LE TRANSPORT URBAIN DE MARCHANDISES DANS LES GRANDES METROPOLES D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE : CAS DE LA VILLE DE BAMAKO
POLISHED TRANSPORT FOR COMMODITIES IN GREAT MOTROPOLES OF SUB SAHARIENNE: BAMAKO CITY

DICKO Ahmadou Halassi.....77

INTRODUCTION.....78

1. LA REVUE DE LA LITTERATURE.....78

2. METHODOLOGIE.....80

3. RESULTATS.....81

3.1 Flux dominants de transports de marchandises à Bamako.....81

3.1.1. Bamako principal points de ruptures de charges des flux régionaux et Espace de redéploiement des marchandises 81

3.1.2. Le transport et la logistique sont fortement liés au centre commercial....82

3.2. Typologie des moyens de transports urbains de marchandises à Bamako.....84

3.2.1. Moyens de transports utilisés à dominance multimodale 84

3.2.2. L'offre de transport n'intégrant pas le concept de logistique urbaine.....85

CONCLUSION.....88

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....89

Webographie.....90

LE TRIOMPHE DES TRICYCLES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES À BOUAKÉ (CÔTE D'IVOIRE)

THE TRIUMPH OF TRICYCLES IN THE TRANSPORT OF GOODS IN BOUAKÉ (CÔTE D'IVOIRE)

Bi Irié Elisé ZAMBLÉ et Bi Kalou Didier KALOU 91

INTRODUCTION.....92

1. DONNÉES ET MÉTHODE.....93

1.1. Données utilisées.....93

1.2. Méthodologie d'acquisition et de traitement de données.....93

2. RÉSULTATS.....94

2.1. Recomposition des transports de marchandises à Bouaké.....95

2.1.1. Transport de marchandises avant 2002 : une affaire de « wotro » et de « bâchées » 95

2.1.2. La crise 2002 et le déclin des transports habituels à Bouaké 97

2.2. Les tricycles à Bouaké : un transport pour la réinsertion des ex-combattants.....97

2.3. La crise des transports de marchandises, un contexte favorable à l'intégration des tricycles.....98

2.3.1. Les tricycles à Bouaké, un transport accessible à tous 99

2.3.2. Les tricycles à Bouaké, un transport ubiquiste aux multiples services...100

2.4. Les conséquences de la forte régulation des tricycles à Bouaké.....101

2.4.1. Les tricycles, une activité en faveur de l'atténuation de la crise urbaine à Bouaké 101

2.4.2. Essor des tricycles versus recul des « bâchées » et des pousse-pousse...102

2.4.3. Les limites de l'activité des tricycles à Bouaké.....103

3. DISCUSSION.....104

CONCLUSION.....105

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....106

L'IMPACT DE L'AVÈNEMENT DES TRICYCLES SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE À KORHOGO (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)

THE IMPACT OF ADVENT OF TRICYCLES ON FOOD SECURITY IN KORHOGO (NORTHEM COTE D'IVOIRE)

Lanzéni YÉO, Koco Marie Jeanne KANGA Épse ABOYA, Yao Frédéric KOUASSI.....107

INTRODUCTION.....108

1- DONNÉES ET MÉTHODE.....109

1.1. Méthodes 109

1.1.1. La recherche documentaire 109

1.1.2. L'enquête par questionnaire 109

1.1.3. L'entretien 110

2. RESULTATS.....111

2.1. Le tricycle, un moyen de transport bien adapté au réseau routier de la région du Poro.....111

2.2. Les tricycles, un moyen d'autonomisation des acteurs de la commercialisation des produits vivriers et de prolongement du calendrier de la disponibilité des vivriers sur le marché de Korhogo.....112

2.3. Les tricycles, facteur d'augmentation de la disponibilité et du coût des produits vivriers sur les marchés.....115

3. DISCUSSION.....116

CONCLUSION 118

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....118

LA COLLECTE ET LE TRANSPORT DU CACAO PAR LES SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES DANS LE DÉPARTEMENT D'ABENGOUROU (CÔTE D'IVOIRE)

THE COLLECTION AND TRANSPORT OF COCOA BY COOPERATIVE SOCIETIES IN THE DEPARTMENT OF ABENGOUROU (CÔTE D'IVOIRE)

Yegnan Basile CAMARA, Adjoba Marthe KOFFI-DIDIA, Jérôme ALOKO-N'GUESSAN.....119

INTRODUCTION.....120

1. DONNÉES ET METHODES.....121

1.1. Présentation du département d'Abengourou.....121
1.2. L'enquête de terrain.....122
1.3. Le traitement des données.....123

2. LES RÉSULTATS 123

2.1. La précollecte et le transport du cacao des campements et plantations vers le magasin de section du village.....123
2.2.1. Le stockage des fèves du cacao.....123
2.1.2. Les moyens de transport utilisés pour la précollecte et le transport du cacao.....124
2.2. La collecte et le transport du cacao du magasin de section au magasin central ou siège de la société coopérative.....125
2.2.1. Le transport du cacao vers le magasin central ou siège de la coopérative.....125
2.2.2. Les moyens de transport utilisés pour la collecte et le transport du cacao du magasin de section au magasin central.....125
2.3. Le transport du cacao vers Abidjan 126
2.3.1. Le transfert du cacao vers Abidjan.....126
2.3.2. Le parc auto des sociétés coopératives du département d'Abengourou.....127
2.3.3. Le remboursement des frais de transport par les exportateurs.....129
2.4. Les difficultés liées à la collecte et le transport du cacao.....130

3. DISCUSSION.....130

CONCLUSION 131

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....132

TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE LA COLLECTE DES ORDURES MENAGÈRES A AGNIBILÉKROU (EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)

TRANSPORT AND LOGISTICS OF HOUSEHOLD WASTE COLLECTION IN AGNIBILEKROU (EAST OF CÔTE D'IVOIRE)

Tiendja Rachelle Annick KOMBO, Kouassi Paul ANOH.....133

INTRODUCTION.....134

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....135

1.1.Cadre spatio-temporel de l'étude.....135

1.2. Cadre méthodologique de collecte et traitement des données.....136

2. RÉSULTATS.....137

2.1. De nombreux dépôts d'ordures dans la ville 137

2.2. Trois acteurs de la logistique et du transport des ordures ménagères à agnibilekrou 138

2.2.1. Différents mécanismes et logistiques des populations.....138

2.2.2. Mécanisme et logistique des pré-collecteurs privés, archaïque et couteux.....140

2.2.3. La municipalité : principal acteur de la collecte des déchets ménagers 140

2.2.4. Description du circuit de transport des ordures ménagères par la mairie 141

3. DISCUSSION.....143

CONCLUSION..... 144

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....145

TRANSPORT ROUTIER ET DEVELOPPEMENT RURAL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON (CÔTE D'IVOIRE)

RURAL TRANSPORT TEAMSTER DEVELOPMENT IN IT UNDER A PREFECTURE OF BONON (CÔTE D'IVOIRE)

N'GUESSAN Francis N'GUESSAN.....147

INTRODUCTION.....148

1- METHODOLOGIE.....149

2. RESULTATS.....150

2.1. L'enclavement fonctionnel : une expression de la défaillance du système de transport, obstacle au transport routier à Bonon.....150

2.1.1. Etat des lieux du réseau routier dans la sous-préfecture de Bonon.....150

2.1.2. Le niveau d'accès aux moyens de transport à Bonon 152

2.2. Une précarité des conditions socio-économiques des populations rurales face à un système de transport défaillant.....154

2.2.1. D'un problème d'accès au marché à une dégradation des revenus agricoles dans les zones enclavées : l'exemple de la banane plantain 154

2.2.2. Une inégalité d'accès aux services sanitaires accentuée par les agressions à Bonon 156

2.3. Les stratégies d'adaptation et de contournement des populations rurales face au problème de transport routier dans un contexte de développement rural.....157

2.3.1- Le recours aux taxi-motos : un moyen de transport plus adapté à Bonon.....158

2.3.2. L'implantation de petits marchés ruraux et d'infirmeries privées en milieu rural 159

DISCUSSIONS.....160

CONCLUSION.....161

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....162

AXE 2

LE TRAFIC FERROVIAIRE DE PASSAGERS DE LA SITARAIL SOUS L'EMPRISE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES DU SECTEUR INFORMEL

PASSENGERS RAILROAD TRAFFIC OF THE SITARAIL UNDER THE INFLUENCE OF THE COMMERCIAL ACTIVITIES OF THE INFORMAL SECTOR

Aké Brice Patrick AKÉ..... 165

INTRODUCTION.....166

1. DONNÉES ET MÉTHODES 166

1.1. données utilisées.....166

1.1.1. Données statistiques.....166

1.1.2. Données cartographiques 167

1.2. Fondement théorique et méthodologique d'acquisition et de traitement de données 167

1.2.1. Acquisition des données 167

1.2.2. Traitement des données.....168

2. RÉSULTATS.....168

2.1. Le trafic ferroviaire de passager de la SITARAIL, un avantage de la desserte de l'hinterland du port d'Abidjan en marchandises par les commerçant(e)s 168

2.1.1. Un trafic voyageur moins bénéfique pour la SITARAIL.....168

2.1.2. Trafic de marchandises par le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou en hausse 169

2.2. Le train voyageur, un moyen de développement des activités commerciales 170

2.2.1. La stratégie des commerçantes pour pérenniser leurs activités.....170

2.2.2. Les gares ferroviaires, de véritables marchés animés par des commerçants ambulants de l'informel 171

2.3. Avantages et inconvénients des activités commerciales dans le trafic passager de la SITARAIL.....172

2.3.1. Un service complémentaire aux prestations de la SITARAIL offert par les commerçants dans les gares ferroviaires 172

2.3.2. Une activité développant l'insalubrité et l'insécurité dans les gares ferroviaires 172

3. DISCUSSION.....172

CONCLUSION.....173

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....174

DÉVELOPPEMENT DU TOURISME, TRANSPORT, COMMUNICATION : VERS UNE VISION INTEGRÉE ? CAS DE LA CÔTE D'IVOIRE

DEVELOPMENT OF TOURISM, TRANSPORTATION, AND COMMUNICATION: TOWARDS AN INTEGRATED VISION? CASE OF CÔTE D'IVOIRE

Moïse Antoine DIECKET, N'Dri Germain APHING-KOUASSI.....177

INTRODUCTION.....178

1. MÉTHODE ET DONNÉES 178

2. RESULTATS 179

2.1. Tourisme-Transport : un lien historique et dialectique.....179

2.2. Moyens de transport et options touristiques 181

2.3. Percée progressive et puissante des moyens de communication dans le tourisme.....182

2.3.1. L'utilisation des moyens classiques (XIXème-XXème siècles) 182

2.3.2. Les moyens modernes (XXème-XXIème siècles) 182

2.4. Plaidoyer pour une synergie forte tourisme-transport-communication en Côte d'Ivoire.....183

2.4.1. Tourisme-transport-communication : un lien fonctionnel et nécessaire 183

2.4.2. 'apport du tourisme dans la diffusion des idées ou des images.....184

DISCUSSION.....186

CONCLUSION.....188

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIE 188

LES DÉTERMINANTS DE L'UTILISATION DU GAZ BUTANE DANS LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES VILLES DE YAMOUSSOUKRO, BOUAKÉ ET DALOA (CENTRE – CÔTE D'IVOIRE)

THE DETERMINERS OF THE USE OF THE GAS BUTANE IN THE PUBLIC TRANSPORT IN THE CITIES OF YAMOUSSOUKRO, BOUAKÉ, DALOA (CENTER OF CÔTE D'IVOIRE)

Poronon KONÉ, N'Guessan Hassy Joseph KABLAN.....191

INTRODUCTION.....192

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....193

1.1. Matériels.....193

1.2. Méthodes.....194

1.2.1. La classification des facteurs de l'utilisation du gaz butane dans le transport en commun 197

2. RÉSULTATS.....198

2.1. La disponibilité du gaz butane facilite son utilisation dans le transport en commun.....198

2.2. La rentabilité économique, facteur de l'engouement de l'utilisation du gaz butane dans le transport en commun.....200

2.2.1. La croissance des recettes : un facteur déterminant dans l'utilisation du gaz butane dans le transport en commun 200

2.2.2. Une réduction des frais d'entretien favorisant la maximisation des gains 201

2.3. L'absence de répression gage de l'utilisation du gaz butane dans le transport en commun....202

3. DISCUSSION 204

CONCLUSION....205

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 206

DU FLEUVE À LA ROUTE, UN EXEMPLE D'UNE RECOMPOSITION DE LA MOBILITÉ DANS L'OUEST DU NIGER

FROM THE RIVER TO THE ROAD, AN EXAMPLE OF A RECOMPOSITION OF MOBILITY IN WESTERN NIGER

Issa ABDOU YONLIHINZA....209

INTRODUCTION....210

1. LE MATERIEL ET LA METHODE....211

2. RÉSULTATS 212

2.1. L'obstacle du fleuve Niger....213

2.2. Le bac Farié comme principal moyen de désenclavement de l'Ouest nigérien....213

2.3. La pertinence du bac Farié en question....215

2.4. La recomposition de la mobilité de l'Ouest nigérien dans sa connexion avec l'extérieur....217

2.5. La Route Nationale N° 4 dans la recomposition de la mobilité....217

3. DISCUSSION....218

CONCLUSION....220

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES....220

LES FACTEURS D'INSÉCURITE LIÉS À L'USAGE DES TAXIS COMPTEURS DANS LA VILLE D'ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

INSECURITY FACTORS RELATED TO THE USE OF COUNTER TAXIS IN THE CITY OF ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

Basseri Jean-Claude OURAGA, Adjoua Marie Charlotte AKPOUE Salimata DOUMBIA

INTRODUCTION....224

1. DONNÉES ET MÉTHODES....225

1.1. Les caractéristiques des données....225

1.2. Les méthodes de travail....225

1.2.1 Échantillonnage....225

1.2.2. Techniques et outils de collecte de données....225

1.2.3. Méthode de traitement des données....226

2. RESULTATS....226

2.1. Les risques d'agressions dans les taxis compteurs par zones géographiques à Abidjan....226

2.1.1. Les risques d'agressions des usagers dans les taxis compteurs à Cocody, un quartier résidentiel....226

2.1.2. Les risques d'agressions des usagers dans les taxi-compteurs à Yopougon, un quartier populaire avec des ambiances festives....226

2.1.3. Les risques d'agressions des chauffeurs de taxi-compteurs dans les zones périurbaines d'Abidjan....227

2.1.4. Les risques d'agressions dans les taxi- compteurs comparés à ceux des autres modes de transports de voyageurs (Gbaka, Bus, Woro-woro)....228

2.2. Les stratégies mise en œuvre pour contrer les facteurs d'insécurité dans l'usage des taxi – compteurs à Abidjan....228

2.2.1. Le recours à l'usage des TIC par État....228

2.2.2. Le recours à la sécurisation par le numérique chez les propriétaires de taxi-compteurs.....229

2.2.3. Le changement de comportement et le recours à l'usage des TIC chez les chauffeurs et usagers de taxi – compteurs.....229

2.2.4. Solutions préconisées au niveau des Syndicats et Mairies.....229

3. DISCUSSION.....229

CONCLUSION.....230

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....231

PERCEPTION DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE BAMAKO SUR L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

PERCEPTION OF THE POPULATIONS OF THE PERIPHERAL AREAS OF BAMAKO ON THE USE OF PUBLIC TRANSPORT

Charles SAMAKE, Sory Ibrahima FOFANA.....233

INTRODUCTION.....234

1. MATÉRIELS ET METHODE.....235

1. 1. MATERIELS.....235

1.1.1. Outils.....235

1.2. METHODE.....236

1.2.1. Collecte des données.....236

1.2.2. Présentation des communes périphériques de la ville de Bamako.....236

1.2.3. Données statistiques sur la voirie.....237

1.2.4. L'enquête de terrain.....238

1.2.5. Traitement et analyse des données.....239

3. RÉSULTATS.....239

3.1. des populations de plus en plus exigeantes pour une meilleure

offre de véhicules de transport en commun 239

3.2. illustration de quelques modèles de véhicules de transport en commun.....241

3.3. La diversité du profil socio-économique, facteur de mobilité dans les quartiers périphériques 242

3.4. perception des populations sur l'usage des transports en commun 243

3.4.1. Une offre de plus en plus défaillante de transport en commun 243

3.4.2. Une insatisfaction de plus en plus notoire des usagers de transport en commun.....244

3.4.3. Appréhension des usagers de transport en commun par rapport aux services offerts 245

3.4.4. Des acteurs de transport en commun aux comportements de plus en plus incompréhensifs.....247

4. DISCUSSION.....249

CONCLUSION.....251

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....251

CROISSANCE SPATIALE ET PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT INTRA-URBAIN À YAMOUSSOUKRO

SPATIAL GROWTH AND PROBLEMATIC OF INTRA-URBAN TRANSPORT IN YAMOUSSOUKRO

Ange Jocelyne N'guessan KOFFI, FrédéricArmel MEMEL, Johachim Bohou Konan KOFFI.....253

INTRODUCTION.....254

1. MÉTHODOLOGIE.....256

2. RÉSULTATS.....256

2.1. Les déterminants de l'étalement urbain de Yamoussoukro 256

2.1.1 Un étalement spatial favorisé par la dynamique démographique 256

2.1.2. La dynamique de la tâche urbaine 258
2.1.3. Un niveau d'urbanisation exceptionnel 259
2.2. Les réponses aux besoins de déplacement des populations.....**261**
2.2.1. Un réseau de voirie acceptable 261
2.2.2. L'offre en moyen de transport 262
2.2.3. Le niveau et les motifs de demande de transport 264

3. DISCUSSION.....**266**

3.1. Impact de la dynamique spatiale sur le développement du transport à Yamoussoukro.....**266**
3.2. L'offre du transport intra urbain.....**267**

CONCLUSION.....**268**

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES **268**

LES DÉPLACEMENTS DES FEMMES À NIAMEY

WOMEN'S MOVEMENTS IN NIAMEY

Hadiara YAYE SAIDOU.....**271**

INTRODUCTION.....**272**

1- CADRE THÉORIQUE.....**273**

2- MATÉRIELS ET MÉTHODES.....**274**

3- PRÉSENTATION DE NIAMEY.....**274**

4- RÉSULTATS **276**

4.1. Les *foyandi* chez les Niaméènnes: facteur de mobilité.....**276**
4.2. Les recours au transport en commun.....**277**

5- DISCUSSION.....**280**

CONCLUSION.....281

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....282

PROBLÉMATIQUE D'INSERTION DES « *GBAKAS* » DANS LE PAYSAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN MUTATION À BOUAKÉ (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE)

PROBLEM OF INSERTING «GBAKAS» INTO THE LANDSCAPE OF CHANGING PUBLIC TRANSPORT IN BOUAKÉ (CENTER OF CÔTE D'IVOIRE)

Kouakou Alexandre KOUADIO, Renaud Anicet GNANKOUEN, Narcisse ASSI-KAUDJHIS.....283

INTRODUCTION.....284

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....285

2. RÉSULTATS.....286

2.1. Les facteurs explicatifs de la difficile insertion des *Gbaka* dans le transport collectifs à Bouaké.....286

2.1.1. Le vieillissement du parc automobile.....286

2.1.2. Un réseau routier dégradé impactant la qualité du service 287

2.1.3. Les vicissitudes de la concurrence des transports collectifs à Bouaké 287

2.2. Les effets induits par la difficile insertion des *Gbaka* dans le transport collectifs à Bouaké.....289

2.2.1. La baisse du trafic des Gbaka.....289

2.2.2. La suppression des lignes non rentable.....290

2.2.3. Incidence sociale de la suppression des lignes des Gbaka.....291

2.3. Un devenir incertain du transport collectif en Gbaka à Bouaké 291

2.3.1. Un parc automobile difficilement renouvelable 291

2.3.2. La motivation pour le type de transport collectif 293

3. DISCUSSION.....294

CONCLUSION.....294

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....295

USAGERS VULNÉRABLES ET ACCIDENTS MORTELS DE LA VOIE PUBLIQUE À ABIDJAN-SUD

VULNERABLE USERS AND FATAL PUBLIC ROAD ACCIDENTS IN ABIDJAN-SUD

Anselme Kouassi N'GUESSAN, Aka Désiré ECHUI, Irène KASSI-DJODJO 298

INTRODUCTION.....298

1. MATÉRIEL ET MÉTHODE 299

Présentation de la zone d'étude.....299

2. RÉSULTATS.....301

2.1. Le manque de protection des usagers vulnérables.....301

2.2. Le manque de protection corporel 301

2.3. Le manque de protection lié à l'infrastructure routière.....302

2.4. Le non-respect du code de la route.....303

2.5. Les imprudences du piéton.....303

2.6. La conduite imprudente 304

2.7. L'occupation inappropriée de la voie publique.....305

2.7.1. La zone de sécurité.....305

2.7.2. Les marchands fixes.....306

2.7.3. Les marchands ambulants.....307

3. DISCUSSION.....308

CONCLUSION.....309

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIQUES.....309

SYSTÈMES DE MOBILITÉ SPATIALE URBAINE ET LEURS CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES À PARAKOU (BÉNIN)

URBAN SPATIAL MOBILITY SYSTEMS AND THEIR ENVIRONMENTAL CONSEQUENCES IN PARAKOU (BENIN)

Jean Bosco K. VODOUNOU, Ramane Abdoul ABDOULAYE, Nassiratou BOUKARI

INTRODUCTION.....312

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....313

1.1. Cadre spatio-temporel de l'étude.....313

1.2. Matériels.....315

1.3. Méthodes.....316

1.3.1. Collecte des données.....316

1.3.2. Échantillonnage.....316

1.3.3. Analyses statistiques.....316

1.3.4. Méthode d'analyse chimique de l'eau.....317

3. RESULTATS ET DISCUSSION.....317

3.1. systèmes de mobilité urbaine 317

3.1.1. Déplacements intérieurs.....318

3.2. Acteurs et moyens.....318

3.2.1. Premier groupe : Classe supérieure.....318

3.2.2. Second groupe : Classe moyenne.....320

3.2.3. Troisième groupe : classe inférieure.....320

3.2.4. Moyens de transport transversaux.....321

3.3 Sources de pollution.....322

3.3.1. Pollution atmosphérique.....322

3.3.2. Pollution du sol et de l'eau.....324

4. DISCUSSION.....327

CONCLUSION.....328

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....328

LOGIQUES ET INCIDENCES DE LA RÉAPPARITION DES TRANSPORTS INFORMELS DANS LA COMMUNE DU PLATEAU (CENTRE-VILLE D'ABIDJAN)
LOGIC AND IMPACT OF THE REAPPEARANCE OF INFORMAL TRANSPORT IN THE PLATEAU MUNICIPALITY (DOWNTOWN OF ABIDJAN)
Kouakou David BRENOUM Kobenan Adjoumani Sebastien N'GUETTIA.....331

INTRODUCTION.....332

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....333

2. RÉSULTATS.....336

2.1. les logiques de la réapparition des transports informels au plateau.....336

2.1.1. L'incapacité voire la crise des transports publics modernes 336

2.1.2. Le souci des autorités municipales de faciliter les mobilités des usagers.....338

2.1.3. Des jeunes chargeurs à la recherche d'une activité pour améliorer leur situation sociale.....338

2.3. Une incidence socioéconomique salutaire, mais des effets spatiaux dégradants.....343

2.3.1. Une activité informelle pourvoyeuse d'emplois et génératrice de revenus substantiels.....343

2.3.2. La précarisation de l'espace et du paysage du Plateau.....344

4. DISCUSSION.....345

CONCLUSION.....347

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....349

ADJAMÉ, UN NŒUD ABIDJANAIS DE TRANSPORT À RAYONNEMENT MULTIPLE
ADJAMÉ, A TRANSPORTATION NODE IN ABIDJAN WITH MULTIPLE INFLUENCES
Sanaliou KAMAGATE, Constance BOKA ABETO.....351

INTRODUCTION 352

1. DONNÉES ET MÉTHODE.....353

1.1. Donnée.....353

1.2. Méthodes.....354

2. RÉSULTATS 354

2.1. Adjamé, principal carrefour des liaisons intra-urbaines 354

2.1.1. Une forte présence de la commune dans le transport conventionnel avec la SOTRA 355

2.1.2. Adjamé ou l'épicentre du transport populaire assuré par les "gbaka" et les taxis collectifs "wôrô wôrô" 356

2.2. Adjamé, principal foyer des liaisons interurbaines et inter-États.....359

2.2.1. Une couverture totale du territoire national au départ d'Adjamé 359

2.2.2. L'ouverture du pays sur la sous-région à partir d'Adjamé.....362

3. DISCUSSION.....364

3.1. Adjamé, principal carrefour des liaisons intra-urbaines.....364

3.2. Adjamé, principal foyer des liaisons inter-urbaines et internationales.....365

CONCLUSION.....366

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 366

MOBILITÉ ET INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN À ADJAMÉ
MOBILITY AND INSECURITY OVER THE TRANSPORT OF COMMON IN ADJAME
Agnès GNAMMON-ADIKO, Yaya TOURE.....369

INTRODUCTION.....370

1. MÉTHODOLOGIE.....371

2. RÉSULTATS.....372

2.1. Description de la criminalité dans les transports en commun.....372

2.1.1. Typologie des infractions dans les transports en commun 372

2.12. La criminalité selon le mode transport 373

2.1.3. Les circonstances, les heures et les périodes de la criminalité liée aux transports en commun 373

2.2. Les zones criminogènes.....375

2.3. Les routes criminogènes.....376

3. DISCUSSION.....376

CONCLUSION.....378

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....378

LE TRANSPORT COLLECTIF DES ELEVES DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES DANS LA VILLE DE DALOA
THE USUAL TRANSPORT WITH STUDENTS IN CITIES EDUCATIONAL INSTITUTIONS FOR DALOA
Amani Fulgence KONAN 381

INTRODUCTION.....382

1. METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE.....384

2. RESULTATS.....384

2.1. Organisation informelle du transport collectif d'élèves dans la ville de Daloa.....384

2.2. Un suivi conséquent des adolescents convoyés sur le chemin de l'école.....387

2.3. Une activité à fort taux de rendement dans le processus de la scolarisation 388

3. DISCUSSION 390

CONCLUSION 391

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 392

AXE 3

LA Cu7 : UN CORRIDOR DE DÉSENCLAVEMENT ET D'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE DES PAYS SANS LITTORAL EN AFRIQUE DE L'OUEST

THE Cu7: A OPENING UP CORRIDOR AND ECONOMIC INTEGRATION OF LANDLESS COUNTRIES IN WEST AFRICA

Koffi Cyriaque KONAN, Aboubakar KONE, Béli Didier YAO, Bidi Jean TAPE.....395

INTRODUCTION 396

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....397

1.1. Données utilisées.....397

1.1.1. Données statistiques.....397

1.1.2. Données cartographiques.....397

1.2. Méthodologique d'acquisition et de traitement des données.....398

1.2.1. Fondement théorique 398

1.2.2. Acquisition des données 398

1.2.3. Traitement de données.....399

2. RÉSULTATS.....400

2.1. La Cu7, le corridor routier de connexion du port d'Abidjan avec les pays sans littoral d'Afrique de l'ouest 400

2.2. Les échanges entre les pays sans littoral et la Côte d'Ivoire par le corridor Cu7.....401

2.2.1. Le transit de marchandises entre le port d'Abidjan et les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest 401

2.2.2. Les échanges des pays sans littoral avec la Côte d'Ivoire par la Cu7.....402

2.3. Les moyens de transport utilisés par les pays sans littoral pour rallier la ville d'Abidjan et son port par le corridor Cu7.....404

2.4. Les obstacles à la fluidité des échanges levés sur le corridor routier Cu7 par des protocoles d'accords entre les pays sans littoral et la Côte d'Ivoire.....406

2.5. Des instruments communs de l'action publique des pays traversés mis en place sur le corridor routier Cu7.....407

2.6. Les projets communs de consolidation de l'intégration économique des pays sans littoral avec la Côte d'Ivoire par la Cu7 410

3. DISCUSSIONS.....412

CONCLUSION.....413

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....414

TRANSPORT ET INTEGRATION REGIONALE DANS L'ESPACE UEMOA: DEFIS ET PERSPECTIVES DU TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO
TRANSPORT AND REGIONAL INTEGRATION WITHIN THE WAEMU AREA: CHALLENGES AND PERSPECTIVES OF THE MALI AND NIGER ROAD TRANSIT THROUGH BURKINA FASO

Vincent ZOMA.....417

INTRODUCTION.....418

1. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE DE L'ÉTUDE.....419

2. CONTRAINTES DU TRANSIT ROUTIER ET DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE.....420

2.1. Non-application des textes en matière de facilitation du transport régional.....420

2.2. Tracasseries routières: véritable fléau de l'intégration régionale.....421

2.3. Délais d'acheminement des marchandises encore long et coût élevé du transport.....423

2.4. Faible dynamisme des échanges intracommunautaires 424

3. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE ?.....425

3.1. Nécessité d'une véritable volonté politique.....425

3.2. Utilisation des technologies de l'information et de la communication.....426

3.3. Nécessité de renforcement des capacités des acteurs.....428

3.4. Promouvoir le chemin de fer et combiner les approches « institutionnelles» et « par le bas » de l'intégration régionale 428

CONCLUSION.....429

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....430

LES ENJEUX DU TRANSPORT MULTIMODAL DANS LA DESSERTE TERRESTRE DU PORT D'ABIDJAN
THE CHALLENGES OF MULTIMODAL TRANSPORT IN LAND SERVICE TO THE PORT OF ABIDJAN
Koulaï Hervé YRO, Kouadio Emmanuel N'GUESSAN, Hugues Richard Paul TOGUÉI.....433

INTRODUCTION.....434

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....435

1.1. Données utilisées.....435

1.1.1. Données statistiques (matériels /outils utilisés).....435

1.1.2. Données cartographiques (matériels /outils utilisés).....435

1.2. Fondement Théorique.....436

2- RÉSULTATS.....436

2.1. État de la logistique destinée au pré et au post acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son hinterland.....436

2.1.1. Un dispositif logistique ferroviaire défaillant.....436

2.1.2. Une desserte routière du port d'Abidjan minée par plusieurs maux.....437

2.2. Le développement transport multimodal, une alternative au dynamisme du pré et du post acheminement des marchandises du port d'Abidjan 440

2.2.1. Performance de la chaine logistique par le port d'Abidjan.....440

2.2.2. L'implémentation du multimodalisme dans le transport de marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays, un palliatif aux entraves du développement de cette activité.....441

3. DISCUSSION.....443

CONCLUSION.....444

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 444

CHEMINEMENT VERS LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU BENIN : INSTITUTIONS ACTEURS, ET DISPOSITIFS D'INTERVENTION

Mensah Coffi Mahugnon André AÏNA, N'Koué Emmanuel SAMBIENI, Yolaine GLELE-AHANHANZO, Marc PONCELET 447

INTRODUCTION.....448

1. MÉTHODOLOGIE..... 449

2. RÉSULTATS.....450

2.1. Institutionnalisation de la sécurité routière au Bénin : un processus inachevé.....450

2.1.1. Origines de la politisation de la sécurité routière (1956-1980).....450

2.1.2. Création et structuration du dispositif opérationnel (1981-1999).....451

2.1.3. Problématisation du phénomène « sécurité routière » (2000-2010).....451

2.1.4. Décennie d'actions « singulières et fragmentaires » pour stabiliser les accidents (2011-2020).....452

2.2. Acteurs et types d'intervention de prévention routière.....455

2.2.1. Acteurs institutionnels.....455

2.2.2. Chercheurs.....456

2.2.3. Organisations de la société civile.....457

2.3. Dispositifs d'intervention pré et post accident.....458

2.3.1. Instruments d'action : entre statisme et dispersion des textes.....458

2.3.2. Mécanismes d'action en sécurité routière.....461

3. DISCUSSION.....463

CONCLUSION.....465

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIE.....467

ÉVOLUTION DES WÔRÔ-WÔRÔ DANS LE TRANSPORT URBAIN À ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)
EVOLUTION OF WORO-WORO IN URBAN TRANSPORT IN ABIDJAN
Vakaramoko BAMBA, Irène KASSI-DJODJO.....469

INTRODUCTION.....470

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....471

2. RÉSULTATS.....472

2.1. L'état des lieux des transports à Abidjan : un bilan mitigé.....472

2.2. Les facteurs favorables à l'essor des wôrô wôrô a abidjan.....474

3. DISCUSSION.....478

CONCLUSION.....480

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....480

LES STRATÉGIES DES ACTEURS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA

NAVIGATION DE PLAISANCE EN CÔTE D'IVOIRE
STRATEGIES OF ACTORS FOR THE DEVELOPMENT OF PLEASURE NAVIGATION IN CÔTE D'IVOIRE
Salomon Patrick Emmanuely TANOH, Kounamiga SILUÉ, N'Guessan Hassy Joseph KABLAN.....483

INTRODUCTION.....484

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....484

1.1. Matériels.....484

1.2. Méthodes 485

1.2.1. M éthodes de collecte des données.....485

1.2.2. Méthodes de traitement des données.....485

2. RÉSULTATS.....487

2.1. Les acteurs publics de la plaisance et leurs stratégies en Côte d'Ivoire.....487

2.1.1. L'État et ses organes : des stratégies aux résultats peu significatifs.....488

2.1.2. L'application du code d'investissement de 1959 à la plaisance.....488

2.1.3. La création de quartiers touristiques et le zonage des activités sur le littoral.....488

2.1.4. La création d'infrastructure portuaire de plaisance 489

2.2. Les autorités traditionnelles et leurs stratégies.....489

2.2.1. La cession des terres aux investisseurs privés et la sensibilisation des populations hôtes.....490

2.2.2. Le zonage, le chronogramme des activités littorales et le règlement des conflits d'usage de la plaisance 490

2.3. Les investisseurs privés et leurs stratégies.....491

2.3.1. Les expatriés et leurs stratégies.....491

2.3.2. La construction de marinas, de parkings et d'ateliers de fabrication et d'entretien des bateaux de plaisance 492

2.3.3. La construction de résidences secondaires et de complexes hôteliers.....493

2.3.4. L'offre d'emploi à la jeunesse locale.....493

2.3.5. Les investisseurs locaux et leurs stratégies.....493

2.4. Les populations hôtes et leurs stratégies.....494

2.4.1. La cession des terres aux investisseurs 494

2.4.2. La création de brigades de salubrité et de protection des biens et services des investisseurs.....495

3. DISCUSSION.....495

CONCLUSION.....496

RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE.....496

IMPACT DE L'IMPLANTATION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT LAGUNAIRE SUR LES POPULATIONS RIVERAINES À ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

IMPACT OF THE ESTABLISHMENT OF LAGOON TRANSPORTATION COMPANIES ON SHORLINE POPULATION IN ABIDJAN

Mohamed KANATE, Simplice ADIKO, N'Guessan Hassy Joseph KABLAN..... 500

INTRODUCTION.....500

1. MATÉRIELS ET MÉTHODE.....500

2. RÉSULTATS.....501

2.1. L'avènement des compagnies lagunaires, source de création d'emplois pour les riverains.....502

2.1.1. Une prolifération de la production marchande par les femmes riveraines majoritairement 503

2.2. L'avènement des compagnies, source d'un changement comportemental : des riverains de plus en enclins à l'inter-modalisme.....506

2.2.1. La réduction des charges d'exploitation des riverains par la pratique de l'inter-modalisme.....507

2.2.2. L'optimisation des activités économiques par

la réduction des embouteillages.....507

2.2.3. Réduction de la pollution par la réduction des rotations des taxis banalisés.....508

2.3. Amélioration de la qualité des services de transport par le jeu de la concurrence.....508

2.3.1. L'entretien régulier des pinasses et des moteurs assurant un transport sécurisé des riverains 510

2.3.2. La fréquence et la régularité des rotations assurant la ponctualité des riverains à leurs services 510

3. DISCUSSION.....510

CONCLUSION.....511

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIE.....512

AXE4

LES PRATIQUES DU TRANSPORT URBAIN D'ABOMEY-CALAVI ET LA DESTINÉE DE L'ENVIRONNEMENT : MESURES PRÉVENTIVES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE
PRACTICES OF URBAN TRANSPORT IN ABOMEY-CALAVI AND DESTINY OF THE ENVIRONMENT: PREVENTIVE MEASURES FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Monique OUASSA KOUARO, Rémy Micaël Ericos Fidékon AKPO.....516

INTRODUCTION 516

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES..... 517

2. RÉSULTATS.....519

2.1. Typologie du transport urbain collectif dans la commune d'Abomey-Calavi 519

2.2. Les dysfonctionnements du système de transport à Abomey-Calavi.....520

2.3. Les conséquences de l'actuel système de transport urbain collectif

d'Abomey-Calavi 521

2.4. Alternatives pour la mobilité à Abomey-Calavi..... 523

3. DISCUSSION..... 524

LES CONTRAINTES DU DEVELOPPEMENT DES DESSERTES MARITIMES SUR LA CÔTE OUEST AFRICAINE
CONSTRAINTS TO THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME DESSERTS ON THE WEST AFRICAN COAST
François Aka DADIÉ, Kounamiga SILUÉ, N'Guessan Hassy Joseph KABLAN.....529

INTRODUCTION.....530

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....531

2. RESULTATS ET ANALYSE.....533

2.1. La desserte maritime de la coa, pilier des echanges avec le reste du monde.....533

2.2. Les facteurs discriminants de la desserte maritime de la COA.....535

2.2.1. Une gouvernance des affaires maritimo-portuaires en proie à de nombreuses failles.....535

2.2.2. Contraintes infrastructurelles et efficacité des ports.....536

2.2.3. Le faible niveau de conteneurisation des produits d'exportations et le déséquilibre entre conteneurs en import-export.....537

2.2.4. Les faibles connectivités entre les ports et leurs arrière-pays.....538

2.2.5. Les instabilités sociopolitiques.....538

2.3. Analyse des enjeux relatifs au developpement de la desserte de la COA.....539

2.3.1. La nécessité des réformes institutionnelles et réglementaires.....539

2.3.2. La recherche de la performance portuaire par l'incitation à l'innovation.....540

3.3.3. Le renforcement des liens avec les hinterlands et le développement

de la logistique péri-portuaire 541

2.3.4. Intégrer les objectifs environnementaux et urbains dès la phase de conception des projets d'investissement.....541

2.3.5. L'établissement des ports secs.....542

2.3.6. Permettre l'adaptation aux incertitudes du long terme.....542

3. DISCUSSION.....542

CONCLUSION.....543

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIE..... 543

LA NATIONALE N°1 FACE À L'INSÉCURITÉ EN BANDES ORGANISÉES AU TOGO
THE N °1 MAIN ROAD FACE INSECURITY IN BANDS ORGANIZED IN TOGO

Abalo KOKOLOU, Mayébinasso AGBAMARO.....545

ABSTRACT 545

INTRODUCTION.....546

2. RÉSULTATS.....549

2.1. Les braquages routiers au Togo : un phénomène récurrent sur la Nationale N°1.....549

2.2. Les causes, les acteurs et les effets des braquages routiers.....552

2.2.1. Les causes des braquages routiers.....552

2.2.2. Les acteurs et les effets des braquages routiers.....554

2.3. Les dispositions d'endiguement du phénomène de braquage routier.....555

3. DISCUSSION 555

CONCLUSION.....556

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 557

LES TRANSPORTS LAGUNAIRES À ABIDJAN, UN TRANSPORT

D'AVENIR DANS UN ENVIRONNEMENT D'INSÉCURITÉ
LAGOONAL TRANSPORT IN ABIDJAN, AN UPCOMING TRANSPORT IN AN INVIRONMENT LACK OF SAFETY
KABRAN Gnankon Estelle Gisèle, ANI Yao Thierry.....560

INTRODUCTION 560

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....560

1.1. Méthodologie 560

1.2. Matériels de Collecte de données.....561

2. RÉSULTATS 561

2.1. le transport lagunaire, un transport d'avenir 561

2.1.1. La configuration de la ville, une opportunité pour le développement du transport lagunaire 561

2.1.2. Une évolution spatiale et numérique du transport lagunaire 562

2.2. Un Transport exposé à l'insécurité 563

2.2.1. La fragilité des points d'accostages : un danger pour les usagers 563

2.2.2. Des véhicules de fortune dépourvus d'équipements de sécurité 565

2.2.3. Le plan d'eau lagunaire pas balisé 567

2.2.4. Des navigants non qualifiés.....568

DISCUSSION 568

CONCLUSION 570

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....570

SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE : CAS DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY D'ABIDJAN
AIRPORT SAFETY: CASE OF INTERNATIONAL AIRPORT FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY OF ABIDJAN
Kouassi Kan Séverin KOUASSI, Yao Thierry ANI , N'Guessan Hassy Joseph KABLAN.....573

INTRODUCTION.....574

1. MATÉRIELS ET MÉTHODES.....575

1.1. Matériels.....575

1.2. Méthodes 576

1.2.1. Acquisition des données.....576

1.2.3. Traitements des données.....576

2. RÉSULTATS.....577

2.1. Insuffisance des infrastructures et équipements de sécurité, un facteur de l'insécurité à l'aéroport international FHB d'Abidjan.....577

2.1.1. Piste d'atterrissage et clôture aux caractéristiques insuffisantes pour la sécurité.....578

2.1.2. Insuffisance des centres de maintenance et de la tour de contrôle, une menace pour la sécurité de l'aéroport.....581

2.3. Une forte présence de compagnies échappant aux normes de sécurité.....583

2.4. Personnel compétent insuffisant pour assurer la sécurité sur l'ensemble du système.....584

2.4.1. Au niveau du personnel au sol.....584

2.4.2. Au niveau du personnel navigant 585

3. DISCUSSION.....585

CONCLUSION.....587

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUESS ET WEBOGRAPHIQUES.....588

LES FACTEURS DE LA CONGESTION ROUTIERE A YOPOUGON
FACTORS OF ROAD CONGESTION IN YOPOUGON
Akissi Linda KOMENAN, Adjou Ambroise KONIN.....591

INTRODUCTION.....592

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....593

1.1. DONNEES.....593

1.2. Méthodes.....593

2- RESULTATS.....595

2.1. Les causes des embouteillages à Yopougon.....595

2.1.1. Les causes infrastructurelles.....595

2.3. Lenteur des services de dépannage et de remorquage.....597

2.4. L'absence d'aires de stationnement.....598

2.5. Occupation anarchique des voies par les gares et les commerces.....599

2-LES CONSEQUENCES DE LA CONGESTION ROUTIERE.....600

2.1. Les conséquences économiques.....600

2.2. Les conséquences sociétales.....600

2.3. Les conséquences environnementales.....601

3. DISCUSSION ET PERSPECTIVES.....601

CONCLUSION.....602

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUESS ET WEBOGRAPHIQUE

L'EXTENSION DES ACTIVITÉS INDUSTRIALO-PORTUAIRES À AKOUPÉ-ZEUDJI (PK 22/27) : UN ATOUT POUR LA REDYNAMISATION DU PORT D'ABIDJAN

THE EXTENSION OF INDUSTRIAL-PORT ACTIVITIES IN AKOUPÉ-ZEUDJI (PK 22/27): AN ASSET FOR THE REVITALIZATION OF THE PORT OF ABIDJAN

N'Goran Norbert KOUAKOU, Seydou OUATTARA.....607

INTRODUCTION.....608

1. DONNÉES ET MÉTHODES.....609

1.1. Données.....609

1.1.1. Données statistiques et graphiques.....609

1.1.2. Données cartographiques.....609

1.2. Fondement théorique et méthodologique.....609

1.2.1. Acquisition des données 609

1.2.2 Traitement des données.....610

2. RÉSULTATS.....610

2.1. Les facteurs de l'extension de la zone industrialo-portuaire de Treichville-Vridi à Akoupé-Zeudji.....611

2.1.1. La saturation du domaine foncier portuaire réservé aux industries.....611

2.1.2. Une tendance baissière des exportations industrielles au port d'Abidjan.....611

2.1.3. Les entraves à la fluidité sur les voies principales du port et l'allongement du temps d'attente en quai 612

2.1.4. Le cadre spatial du déploiement des activités industrielles et de Transport à Akoupé-Zeudji 613

2.2. L'utilité de la plateforme d'akoupe-zeudji pour la redynamisation du port 618

2.2.1. La décongestion de la plateforme portuaire 618

2.2.2. Les facilités d'empotage, de dépotage de marchandises et le rôle régulateur de flux à l'import/export 619

3. DISCUSSION.....619

CONCLUSION.....620

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET WEBOGRAPHIE.....621

URBANISATION ET EXTERNALITÉ DU TRANSPORT : CAS DE L'ESPACE URBAIN DE BOUAKÉ
URBANIZATION AND EXTERNALITY OF TRANSPORT: CASE OF THE URBAN SPACE OF BOUAKE

Hugues Teninan OUATTARA, Ibrahima SAGNON, Marie Mireille N'GUESSAN, Grah Félix BECHI 623

INTRODUCTION 624

1. MATÉRIEL ET MÉTHODE.....625

2. RÉSULTATS.....625

2.1. Les déterminants du transport routier dans la ville de Bouaké.....625

2.1.1. Bouaké : une forte dynamique urbaine de 1965 à 2014 625

2.1.2. Des inégalités spatiales d'accès et d'utilisation de l'offre de transport 629

2.1.3. Quelles sont les externalités liées au transport collectif ? 632

3. DISCUSSION.....637

CONCLUSION.....638

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 638



Avec le concours du Port Autonome d'Abidjan

ISBN : 9782355650789

LES TRANSPORTS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE