



## Revue des Sciences Sociales

Numéro 2 | 2025

Numéro Varia | juin 2025

REA – Impact factor (SJIF) 2025 : 5.341

Date de soumission : 06-03-2025 / Date de publication : 30-06-2025

### LES MOTOS-TAXIS DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DE GONATÉ (CENTRE-OUEST IVOIRIEN)

MOTORCYCLE TAXIS AS PART OF THE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM IN GONATÉ (CENTRAL- WESTERN CÔTE D'IVOIRE)

Atsé Laudose Miguel **ELEAZARUS** – Didier-Charles **GOUAMENÉ** – Florent **GOHOUROU**

#### RÉSUMÉ

Chef-lieu de sous-préfecture, Gonaté est un centre semi-urbain qui connaît des difficultés liées à la mobilité quotidienne des populations. L'offre du service de transport dans la sous-préfecture est l'apanage du secteur informel et se caractérise par l'irruption récente des motos-taxis au côté du transport par minicars. Sous l'effet de facteurs socio-économiques et spatiaux, les motos-taxis connaissent aujourd'hui une forte attractivité, au point de supplanter le transport par minicars. Comment sont-elles parvenues à s'imposer dans le paysage du transport collectif desservant la sous-préfecture ? Cette étude vise à analyser les facteurs de la prépondérance des motos-taxis dans le transport collectif de Gonaté.

Dans une recherche, à tendance descriptive et analytique, l'étude a nécessité la combinaison d'enquêtes quantitatives et qualitatives à travers l'observation directe, l'entretien semi-directif et des enquêtes auprès de 150 ménages et de 50 conducteurs de motos-taxis. Les résultats montrent que le gain de temps dans la demande, la flexibilité des parcours et des prix qui caractérisent le service des motos-taxis, confortent sa primauté dans le service du transport collectif au point d'être utilisé par 56% des ménages.

**Mots clés :** Gonaté, mobilité quotidienne, motos-taxis, prépondérance, transport collectif.

#### ABSTRACT

Gonaté, the capital of a sub-prefecture, is a semi-urban centre that faces challenges regarding the daily mobility of its population. Transport services in the sub-prefecture are provided by the informal sector and have recently been characterised by the emergence of motorbike taxis alongside minibuses. Due to socio-economic and spatial factors, motorbike taxis

have become extremely popular, to the extent that they have begun to replace minicars. How have they managed to establish themselves in the public transport landscape of the sub-prefecture? This study aims to analyse the factors behind the dominance of motorbike taxis in public transport in Gonaté. As a descriptive and analytical research project, the study involved quantitative and qualitative surveys, direct observation and semi-

directive interviews with 150 households and 50 motorbike taxi drivers. The results show that the time savings, flexibility of routes and prices that characterise the motorbike taxi service confirm its dominance in public transport, with 56% of households using.

## INTRODUCTION

La mobilité quotidienne des populations d'Afrique subsaharienne devient de plus en plus difficile avec l'insuffisance de moyens de transport en commun (Aloko-N'guessan et al. 2016 : 49) et l'incapacité des pouvoirs publics à contrôler l'offre de transport public et la gestion de la circulation (Groupe de la Banque Mondiale 2018). Cette réalité « a entraîné (...) la prolifération des transports artisanaux (...) adaptés à la demande locale de chaque territoire » (Hemchi 2022 : 2). Ce modèle artisanal du transport collectif continue aujourd'hui de se développer avec une diversité de véhicules utilisés, notamment les motos-taxis qui sont d'apparition récente en Afrique noire (Dziwonou 2009 : 69) et dont le développement relève de conjonctures socio-économiques et politiques. Si l'émergence des motos-taxis découle de la crise économique des années 1980 au Cameroun (Amougou 2010 : 58), leur irruption dans l'espace togolais relève de la crise sociopolitique de 1992, bloquant toute activité et entraînant la crise de l'emploi et des transports (Guézéré 2012 : 8). En Côte d'Ivoire, l'avènement des deux-roues moteur comme mode de transport collectif est consécutif à la crise sociopolitique survenue en 2002 (Kassi 2013 : 106 ; Eléazarus et al. 2020 : 124). Au-delà, l'essor des motos-taxis dans les territoires ivoiriens résulte de facteurs structurels qui se résument au manque d'emploi, combiné à l'impraticabilité des routes (Kobénan 2022 : 533-538 ; Dago et al. 2023 : 236 ; Ahi 2024 : 8-10). Depuis, les motos-taxis comptent dans le système de transport collectif du pays, offrant au côté des moyens motorisés « classiques », le service de transport tant en milieu rural qu'en milieu urbain.

Dans le centre semi-urbain de Gonaté, au Centre-ouest de la Côte d'Ivoire, l'offre du service de transport collectif est monopolisée par la forme artisanale dans un contexte d'absence du service de transport public. Le transport collectif dans ce centre semi-urbain relève exclusivement d'initiatives privées avec une opposition entre deux modes de transport : le transport par minicars de 18 places qui

---

**Keywords:** Gonaté, daily mobility, motorbike taxis, preponderance, public transport.

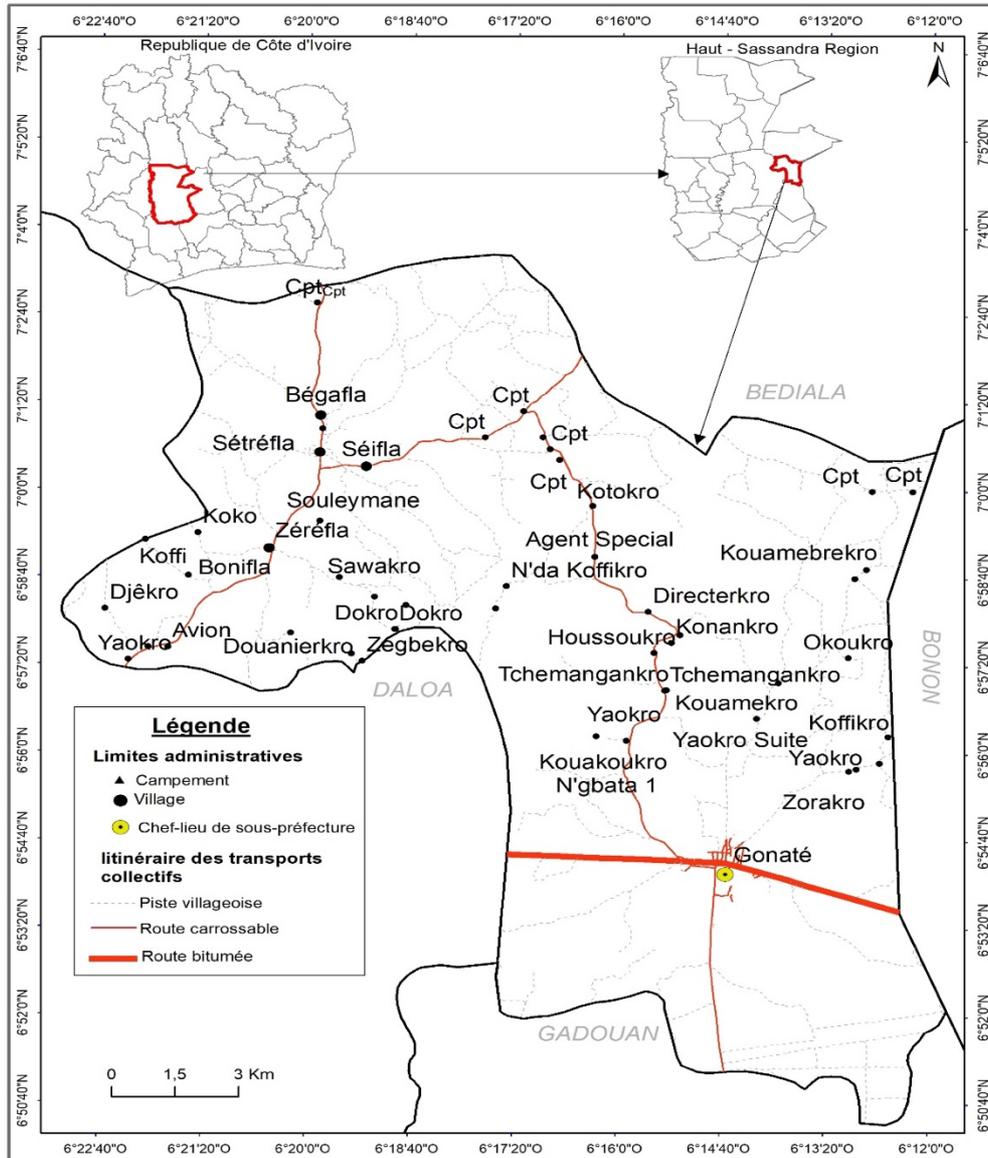
---

furent les premiers véhicules motorisés dans l'offre du transport en commun et les motos-taxis à deux et trois-roues moteur à l'image des Rickshaws en Inde qui ont fait irruption à partir de 2020. À l'instar de localités présentant des similitudes dans les inscriptions territoriales du principal front pionnier du pays, les motos-taxis à Gonaté connaissent un engouement chez les populations au point de supplanter l'offre de transport « classique », commandé par les minicars. Les études menées par Yaméogo (2021) et par Aloko-N'guessan et al. (2016), respectivement sur les localités de Taï au Sud-ouest et d'Oumé au Centre-ouest sont entre autres des références pertinentes.

Toutefois, la méconnaissance des facteurs de la prépondérance des véhicules deux et trois-roues moteur localement appelé « *Saloni* » dans le système de transport collectif de la sous-préfecture de Gonaté interpelle le chercheur. Comment sont-elles parvenues à susciter l'engouement chez les populations au point de supplanter l'offre de transport par minicars ? Cette étude vise à analyser les facteurs de la prépondérance des motos-taxis dans le transport collectif de la sous-préfecture de Gonaté. Il s'agit spécifiquement de montrer le caractère prépondérant des motos-taxis dans le système de transport de Gonaté et d'analyser les implications socio-économiques de l'activité. L'étude part de l'hypothèse selon laquelle les privilèges dans la demande de mobilité fondent l'attractivité des motos-taxis à Gonaté.

**Zone d'étude :** Gonaté est un centre semi-urbain, chef-lieu de sous-préfecture du même nom depuis 2005. Il est situé au Centre-ouest de la Côte d'Ivoire, à 359 km d'Abidjan, la capitale économique du pays et à 117,6 km de Yamoussoukro la capitale politique, via la route nationale A6. La sous-préfecture est bordée au Nord par celle de Bédiala, au Sud par la sous-préfecture de Gadouan, et les sous-préfectures de Daloa et de Bonon respectivement à l'Est et à l'Ouest (fig. 1)

**Fig. 1 : Localisation de la sous-préfecture de Gonaté**



Source : Centre d'Information Géographique et du Numérique (CIGN), 2012

## 1. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée est la recherche de tendance descriptive et analytique qui est une combinaison de données quantitatives et qualitatives à travers l'observation directe, l'entretien semi-directif et des enquêtes auprès des ménages et des motos-taximen.

L'entretien auprès du chef de la gare du transport par minicars a permis d'appréhender les différentes lignes desservies dans la sous-préfecture et le coût du transport, la fréquence quotidienne moyenne du voyage par moyen de

transport. L'observation directe a renseigné sur la nature des infrastructures de transport (routes, véhicules) de même que leur état, à l'effet de porter une appréciation sur le système de transport collectif de Gonaté.

Deux questionnaires ont été respectivement adressés à un échantillon de 150 ménages et de 50 motos-taximen. Les informations collectées auprès des ménages ont concerné les modes de déplacement utilisés pour rallier Gonaté et les localités de la sous-préfecture et les raisons du choix porté sur le mode de mobilité choisi.

Les questionnaires auprès des motos-taximen ont quant à eux renseigné sur leur profil socio-démographique, le mode opératoire ainsi que les gains financiers. Si le choix des motos-

taximen relève du hasard en raison de l'absence de statistiques, celui des ménages s'est opéré selon la technique du choix raisonné (tableau I).

**Tabl. I :** Taille de l'échantillonnage des ménages enquêtés

Types d'habitat Quartiers	Habitat évolutif	Habitat traditionnel et/ou précaire	TOTAL
Yoroba	20	5	25
Djéhifla	20	5	25
Canada	20	5	25
Dioulabougou	20	5	25
Kavokiva	20	5	25
Tiébadougou	20	5	25
<b>TOTAL</b>	<b>120</b>	<b>30</b>	<b>150</b>

Sources : Les auteurs, 2024

Le type d'habitat caractérisant le paysage semi-urbain de Gonaté est le critère défini. La technique a consisté à interroger 25 ménages dans chacun des six (6) quartiers que compte la ville, à raison de 20 ménages dans l'habitat évolutif, la typologie dominante dans le paysage et 5 ménages dans l'habitat traditionnel et/ou précaire.

Les informations collectées ont été traitées à l'aide des logiciels Qgis pour la production des

données cartographiques et Sphinx, version 5 pour la production des données statistiques. L'analyse des résultats s'est faite suivant deux parties. La première partie porte sur les facteurs de la prédominance des motos-taxis dans le transport collectif de Gonaté et la deuxième met en exergue les implications socio-économiques en lien avec le développement de l'activité.

## 2. RÉSULTATS

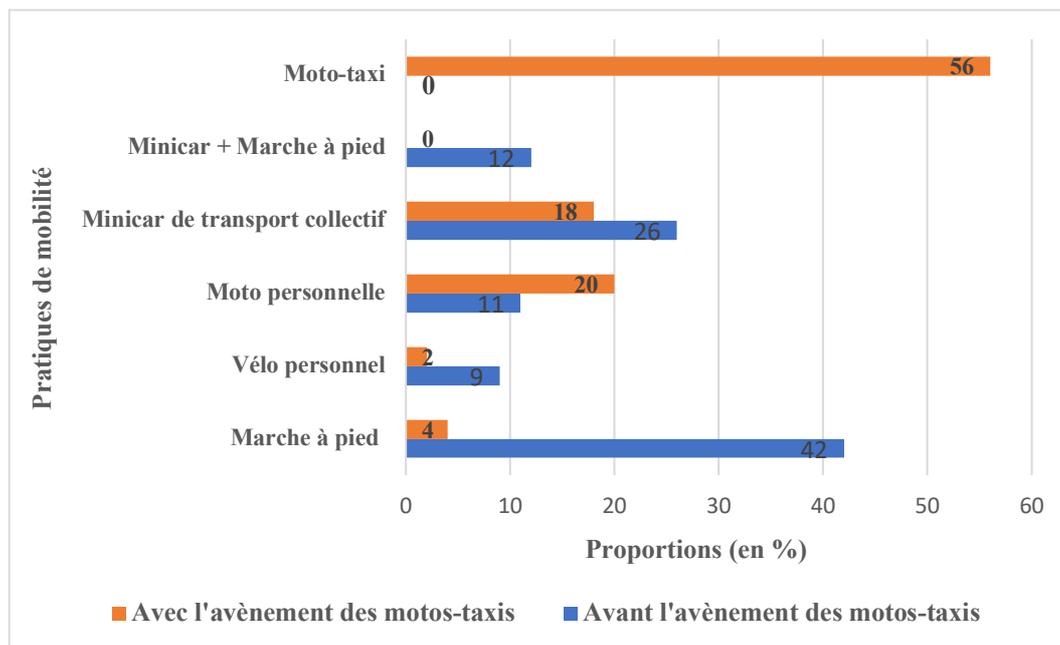
### 2.1. Les motos-taxis, un mode de transport prépondérant dans le système de transport collectif de Gonaté

Le transport collectif dans la sous-préfecture de Gonaté relève exclusivement du transport routier avec les minicars et les motos-taxis comme principaux modes de déplacement motorisé offerts aux populations. L'irruption récente des motos-taxis et leur prépondérance dans le

système de transport collectif relèvent de divers facteurs.

#### 2.1.1. Un moyen de transport de plus en plus prisé par les ménages

L'apparition des motos-taxis à Gonaté a modifié les pratiques de mobilité des populations au point de devenir le moyen le plus prisé parmi les offres de mobilité (fig. 2).

**Fig. 2 : Pratiques de mobilité avant et après l'avènement des motos-taxis à Gonaté**

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

Les minicars de transport collectif, la marche à pied, la moto personnelle, la combinaison de la marche à pied et des minicars et le vélo personnel étaient les modes de déplacement auxquels avaient recours les populations pour satisfaire à leurs besoins de mobilité. En effet, la marche à pied (42%) était le principal mode de déplacement utilisé pour rallier les villages et campements de la sous-préfecture à partir de la localité de Gonaté. Elle était exclusivement utilisée pour un séjour plus ou moins long au campement à l'effet de vaquer à des activités champêtres. Cette forme de mobilité était suivie par les minicars de transport collectif (26%) qui servait essentiellement à rallier les villages à partir du centre semi-urbain. L'alternance entre le minicar et la marche à pied utilisée par 12% des ménages, repose sur l'enclavement de certains campements qui, reliés par des routes en terre carrossable et par des pistes rurales impraticables, imposent la combinaison de ces deux modes de déplacement. Le minicar est ici le premier moyen utilisé depuis le centre semi-urbain pour accéder au point de jonction entre la route en terre carrossable et la piste rurale. Vient ensuite la marche à pied utilisée pour rallier le campement. La moto personnelle et le vélo servaient respectivement

comme moyen de déplacement pour 11% et 9% des ménages enquêtés. Toutefois, l'avènement des motos-taxis a introduit des mutations dans les pratiques de mobilité des populations. Ces mutations se traduisent par une réduction de l'utilisation de la marche à pied qui ne représente que 4% des pratiques de mobilité. Elles se manifestent également par la disparition de l'alternance entre le minicar et la marche à pied. La moto-taxi est désormais le principal mode de déplacement sollicité par les ménages (56%). Elle devient de plus en plus attractive surtout qu'elle assure la liaison entre le centre semi-urbain et les villages et campements de la sous-préfecture, et ce, sur la base du gain de temps, de la flexibilité des parcours et des prix.

### 2.1.2. Le gain de temps, la flexibilité des parcours et des prix comme motifs de la prépondérance des motos-taxis

Contrairement au transport par minicars, les motos-taxis offrent aux populations des privilèges qui fondent leur attractivité et leur prépondérance dans le système de transport collectif de la sous-préfecture de Gonaté (tabl. III)

**Tabl. III : Motifs du choix des motos-taxis comme mode de mobilité**

Motifs de l'utilisation des motos-taxis	Gain de temps	Flexibilité des parcours	Flexibilité des prix	Total
<b>Effectif</b>	67	59	24	150
<b>Proportion (en %)</b>	45	39	16	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

En se référant au tableau ci-dessus, 45% des ménages ont recours aux motos-taxis pour rallier les villages et campements de la sous-préfecture à partir de Gonaté, et ce, sur fond du gain de temps dans le voyage. En effet, le temps d'attente mis par le voyageur pour l'embarquement est en moyenne de 30min, surtout que ces engins motorisés mobilisent peu de passagers (de 2 à 6 personnes selon le modèle). Ce temps est plus important dans le voyage par minicars. À ce sujet, Mme G. (38 ans) révèle que : « 30min me suffisent pour embarquer sur une moto-taxi dans mes déplacements pour les villages et campements de la sous-préfecture, alors qu'au niveau des minicars, tu es obligé d'attendre jusqu'à 2h, quelquefois même plus ». D'ailleurs, le nombre de voyageurs requis pour une moto-taxi ne conditionne pas dans certaines circonstances l'embarquement. Ici, la moto-taxi peut être réquisitionnée en cas d'urgences avec un tarif soumis à discussion ou l'effectivité du voyage

est observée avec un engin en déficit de passagers dans l'espoir de l'acquisition du chargement le long du trajet.

À contrario, l'occupation des 18 places du minicar qui conditionne le voyage dure en moyenne 2h d'attente, voire plus. Ce long temps d'attente avant embarquement justifie le nombre insignifiant de voyages en aller-retour qui ne se limite qu'à un (01) quotidiennement. En clair, le peu de temps mis dans l'attente d'une moto-taxi explique en partie son attractivité et sa prépondérance dans l'offre du transport collectif. Cette réalité est soutenue par la flexibilité des parcours et des prix qu'offrent les motos-taxis. En effet, ces flexibilités justifient l'engouement porté aux deux et trois-roues moteur respectivement pour 39% et 16% des ménages. En effet, ces véhicules parviennent à surmonter les obstacles liés à la dégradation des infrastructures viaires d'ailleurs dominées par les pistes rurales (tableau. IV).

**Tabl. IV : Typologie et longueur de la voirie dans la sous-préfecture de Gonaté**

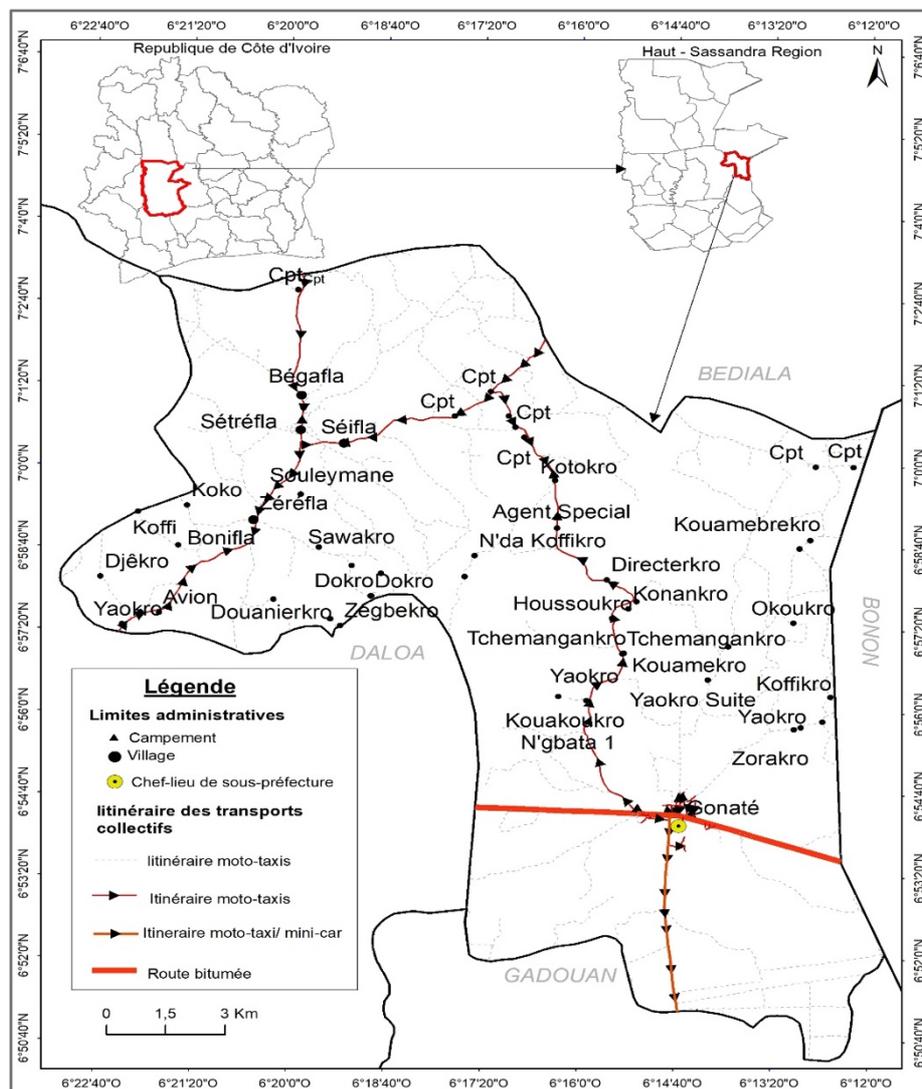
Type Voirie	Longueur (km)	Proportion (en %)
Piste rurale	146,93	80
Route bitumée	9,02	5
Route en terre carrossable	27,40	15
<b>TOTAL</b>	<b>183,35</b>	<b>100</b>

Source : BNETD/CIGN, 2012

La sous-préfecture de Gonaté est desservie à 95% par des routes non bitumées, composées de 80% de pistes rurales et de 15% de routes en terre carrossables. Ce réseau viare majoritairement non bitumé se caractérise par son impraticabilité, suite à son ravinement sous l'effet de l'érosion. L'état des routes limite de facto les destinations du transport

par minicar à partir de Gonaté en toute circonstance, surtout en saison pluvieuse. Les destinations par minicar se résument aux liaisons entre le centre semi-urbain et les villages de la zone sud de la circonscription administrative, singulièrement l'itinéraire unique qui part de Gonaté à Gadouan sous-préfecture, via le village de Guipry (fig. 3).

**Fig. 3 :** Itinéraires des motos-taxis et des minicars à partir du centre semi-urbain de Gonaté



Source : Les enquêtes de terrain, 2024

Au-delà de cet itinéraire, l'impraticabilité des routes impose le ralliement des villages et campements de toute la zone nord de la sous-préfecture (Bégafila, Zéréfla, Séifla) à l'aide des motos-taxis. En plus d'offrir une mobilité sur demande qui consiste pour le client à définir sa destination pour s'y être conduit, le coût du transport qui varie de 300 FCFA à 5 000 FCFA selon les destinations est souvent sujet

à discussion au point de connaître de fréquents rabais. Dans ce nouveau mode de transport, les usagers bénéficient ainsi d'une marge de discussion sur le coût du transport qui reste pourtant stable dans le transport traditionnel par minicars avec des tarifs qui s'élèvent à 600 FCFA pour l'itinéraire Gonaté-Guipry et à 1300 FCFA pour celui qui part de Gonaté à Gadouan sous-préfecture.

L’engouement porté aux motos-taxis repose sur les privilèges offerts aux populations en lien avec le gain de temps, le pouvoir d’adaptation à l’état de la route et la flexibilité des prix. Cette réalité traduit la

capacité des motos-taximen à desservir le territoire et leur envie de satisfaire à la demande. Et pourtant, les voyageurs sont exposés à des risques d’insécurité dans cette nouvelle offre de mobilité.

**2.2. Les motos-taxis à Gonaté : un mode de déplacement à risques, mais source de revenus**

point de devenir le principal moyen de déplacement des populations, ce service se développe dans l’ignorance et/ou la violation des règles de bonne conduite. Cette réalité est d’autant plus problématique que les conducteurs de motos-taxis méprisent les mesures de sécurité routière en vigueur. Le port du casque, défini comme étant une exigence requise est peu respecté (tableau V).

**2.2.1. Un mode de déplacement à risques**

**S**i l’offre de transport assurée par les motos-taxis dans la sous-préfecture de Gonaté est d’une attractivité relativement élevée au

**Tabl. V** : Répartition des motos-taximen selon le nombre de casques de sécurité

Nombre de casques par moto-taxi	1	2	Total
Effectif	32	18	50
Proportion (en %)	64	36	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

Il ressort que 64% des motos-taximen ne disposent que d’un (01) casque de sécurité contre 36% qui n’en dispose que de deux (02). Ce nombre est d’autant insignifiant qu’il n’est

pas rare de voir jusqu’à quatre (04) personnes sur un engin à deux-roues moteur au lieu de deux (02) comme nombre de personnes recommandé (figure 4).

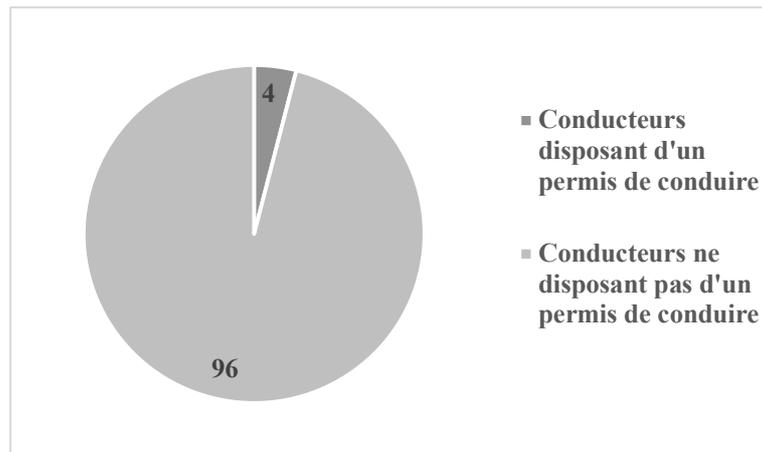
**Fig.4** : Chargement d’une moto-taxi à Gonaté



Source : Les enquêtes de terrain, 2024

Les voyageurs de tout âge, dépourvus de casques et en surcharge sur la moto, effectuent visiblement le voyage au risque de leurs vies. Les risques que

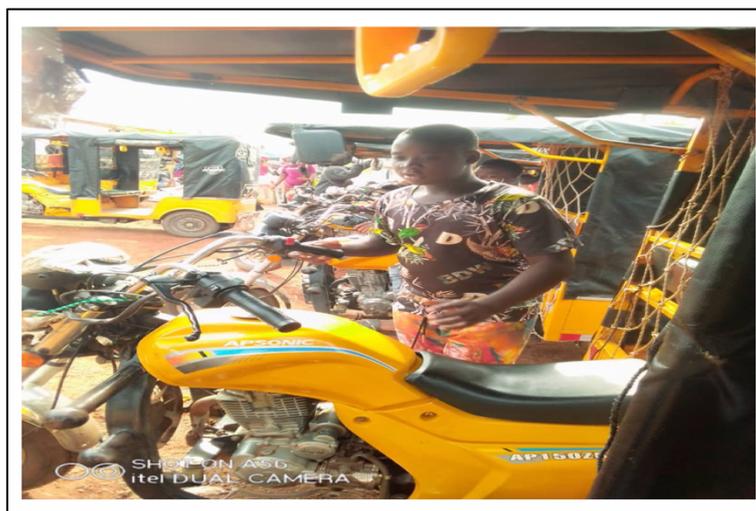
courent les usagers le long des trajets sont exacerbés par des conducteurs exerçant sans permis de conduire (fig. 4).

**Fig. 4 :** Répartition des motos-taximen selon qu'ils disposent d'un permis de conduire ou non

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

Seulement deux (02) conducteurs de moto-taxi, soit une proportion de 4% dispose d'un permis de conduire. Pour le reste, l'exercice de l'activité se fait sans la moindre connaissance du Code de la route à même de garantir la sécurité routière. Or, le décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique en Côte

d'Ivoire, stipule en son article 126 que nul ne peut conduire un véhicule moteur s'il n'est porteur d'un permis établi à son nom et délivré par les autorités ivoiriennes (Kouakou 2017 : 14). Le nombre important d'adolescents (figure 5) et d'analphabètes motos-taximen fonde cette réalité.

**Fig. 6 :** Un adolescent, conducteur de moto-taxi à Gonaté

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

En effet, 12% des conducteurs ont moins de 18 ans, c'est-à-dire qu'ils exercent le métier de conducteur de moto-taxi avec un âge inférieur à celui recommandé pour l'obtention d'un permis de conduire. Ces « gamins » qui en toute logique ignorent le Code de la route sont occupés par un

service de transport nécessitant chez les acteurs une demande en maturité et une maîtrise des règles de la bonne conduite. Ces conducteurs de motos-taxis sont par ailleurs en grande majorité des analphabètes (tabl. VI).

**Tabl. VI : Répartition des conducteurs de motos-taxis selon le niveau d'instruction**

Niveau d'étude des conducteurs de moto-taxi	Analphabète	Franco-arabe	Primaire	Secondaire	Supérieur	Total
Effectif	20	7	10	13	0	50
Proportion (en %)	40	14	20	26	0	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2024

À Gonaté, 40% des motos-taximen sont des analphabètes, contre 14% ayant le niveau franco-arabe, 20% de niveau primaire, et 26% pour le secondaire. Les conducteurs non instruits qui éprouvent des difficultés à lire, à écrire et à s'exprimer aisément en français sont en marge du processus d'obtention du permis de conduire et ignorent de facto les dispositions en lien avec le Code de la route. Nonobstant les risques et les irrégularités affichés, l'activité liée aux motos-taxis est source de revenus.

### 2.1.2. Les motos-taxis, une activité source d'emplois et de revenus

La rentabilité économique de l'activité des motos-taxis permet de soutenir l'économie locale à travers les emplois directs et indirects qu'elle génère. On compte en effet, les motos-taximen, les réparateurs d'engins à deux et trois-roues moteur, les vendeurs en détail de carburant, etc. En somme, toute une panoplie d'acteurs et d'activités connexes s'arrime au transport par motos-taxis. À titre d'exemple, la rentrée d'argent à travers le tarif du déplacement dans les quartiers du centre semi-urbain fixé à 300 FCFA la course, permet de générer quotidiennement la somme de 2 000 FCFA, soit 60 000 FCFA mensuellement. Le coût des déplacements entre Gonaté et les villages et campements de la sous-préfecture varie par contre en fonction des distances parcourues. Ainsi, avec un coût de transport compris entre 500 FCFA et 5 000 FCFA, le conducteur non-propiétaire verse quotidiennement 2 000 FCFA au propriétaire et engrange un revenu moyen de 2 300 FCFA soit 69 000 FCFA mensuellement. Ici, le conducteur

propriétaire engrange en moyenne 5 700 FCFA par jour, soit 171 000 FCFA sur un mois. Cette activité permet aux motos-taximen non propriétaires de satisfaire relativement à leurs besoins primaires (nourriture, logement, soins médicaux, scolarisation des enfants) surtout que les revenus tirés, correspondent sensiblement ou sont supérieurs au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) de la Côte d'Ivoire, fixé à 75 000 FCFA au 1er janvier 2023.

Le transport collectif par motos-taxis induit sous d'autres angles le développement d'activités annexes, sources de revenus, et ce, à travers un paysage marqué par le développement des ateliers d'entretien et de réparation de motos, des magasins de vente de pièces détachées et des points de vente de carburant en détail.

## 3. DISCUSSION

Les résultats de cette recherche qui analyse les facteurs de la prépondérance des motos-taxis dans le transport collectif de la sous-préfecture de Gonaté, coïncident en bien des points avec ceux des études antérieures.

### 3.1. Les motos-taxis, un mode de mobilité prépondérant dans le système de transport collectif

L'offre du transport collectif dans la sous-préfecture de Gonaté est traditionnellement l'apanage des minicars. Toutefois, cette circonscription administrative présente aujourd'hui un système de transport mettant en opposition les minicars et les motos-taxis qui ont fait leur

apparition en 2020. L'étude a montré que l'irruption des deux et trois-roues moteur dans le système de transport de la sous-préfecture de Gonaté suscite de l'attractivité chez les populations au point de supplanter l'offre traditionnelle de transport, surtout que plus de la moitié des ménages (56%) y ont recours pour leurs besoins de mobilité. Cette prépondérance repose sur le gain de temps dans la demande, la flexibilité des parcours et des prix. Les motos-taximen ont en effet réussi à s'adapter et à ajuster leurs dessertes aux spécificités des territoires et offrent aux populations, une mobilité souple. Dans son étude menée à Bamako, Issa et al. (2020 : 216), relatent à juste titre que : « les passagers préfèrent les services des motos-taxis en raison du coût moins élevé. En plus, les motos-taxis ont l'avantage de pouvoir acheminer des marchandises dans des endroits difficiles d'accès ». Dans le département de Vavoua au Centre-ouest ivoirien, Doho et al. (2019 : 31) soutiennent que les "bakor-bakors" connaissent une progression exponentielle et supplantent même certaines offres habituelles comme les taxis-brousse avec leur capacité à surmonter les obstacles d'un réseau de routes dégradées. Outre ces faits communs, l'étude a révélé que le gain de temps dans l'attente d'une moto-taxi, comparativement au transport collectif traditionnel, fonde son attractivité, tel que confirmé par Aloko-N'guessan et al. (2016 : 53). En clair, les motos-taxis offrent de nombreux avantages qui fondent leur attractivité chez les populations. Dans le cadre de la sous-préfecture de Gonaté, leur prépondérance découle de l'incapacité pour le transport par minicars de s'adapter à l'état des routes. Dans la sous-préfecture de Tai au Sud-ouest ivoirien, Yaméogo (2021 : 216) révèle que la préférence des motos-taxis qui occupent une place prépondérante dans le transport en commun est liée à leur adaptation à l'état de dégradation avancée de la route, contrairement aux minicars qui éprouvent des difficultés à assurer la desserte du territoire. Toutefois, la diffusion de ce mode de transport s'accompagne de nombreux risques.

### 3.2. Une quête de revenus se développant dans une insécurité routière

Les activités liées aux motos-taxis, exposent les usagers à des risques d'insécurité qui se traduisent par des pratiques ignorant les règles de bonne conduite. On enregistre singulièrement des surcharges, connues sous l'appellation de « *bâchage* » à Douala (Kalieu 2016 : 212). Destinée à ne prendre qu'un seul passager, l'auteur souligne que la moto-taxi est en effet soumise à une surcharge, allant jusqu'à « prendre deux à trois passagers et même de poser un sac sur le réservoir qui servait de porte-bagage ». L'objectif de cette prise de risques est d'accélérer « le rythme d'accumulation de la recette journalière, au détriment de la sécurité des passagers et du conducteur ». Dans son étude à Bouaké, au Centre de la Côte d'Ivoire, Kouakou (2017 : 14) renchérit pour dire que les conducteurs de motos-taxis n'ont subi aucune des épreuves prescrites par la législation en vigueur et exercent cette activité de transport sans connaissance du Code de la route. Cette situation exacerbe les risques d'insécurité routière en lien avec son développement. L'étude a pourtant montré que les motos-taxis à Gonaté sont source de revenus et d'emplois telle que corroborée par Kassi (2013 : 111) qui note que l'activité des motos-taxis permet de soutenir l'économie locale de la ville. De cette activité découle une diversité d'emplois directs et indirects avec le développement d'un ensemble d'activités économiques.

### CONCLUSION

Cette étude a porté sur l'analyse des facteurs de la prépondérance des motos-taxis dans le système de transport collectif de la sous-préfecture de Gonaté. Mobilisée autour d'enquêtes qualitatives et quantitatives, l'étude a été construite autour de deux grandes dimensions notamment, l'analyse des logiques de la prépondérance des motos-taxis dans le système de transport collectif et les externalités qui en découlent.

L'étude a montré que l'offre du transport collectif est l'apanage des minicars, représentant les moyens de transport classique et les motos-taxis,

un transport de crise dont l'avènement récent découle de facteurs conjoncturels en général et structurels en particulier. Les gains de temps dans la demande, la flexibilité des parcours et des prix ont suscité l'attractivité des deux et trois-roues moteur, supplantant de facto l'offre de transport classique. Tout en représentant une source de revenus, les pratiques des motos-taximen font toutefois de cette activité un secteur à haut risque. Une véritable politique de restructuration du système de transport collectif en Afrique Subsaharienne contribuerait à dynamiser les économies nationales.

### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AHI Kouadio Noel, 2024. « Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké », *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, 6(2), p. 1-14.
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme & GUELE Gue Pierre, 2016. « Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire) », *Revue Canadienne de Géographie Tropicale*, Vol. 3 (1), p. 49-57.
- AMOUGOU Mbarga Alphonse Bernard, 2010. « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies ». *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), p. 55-73, Disponible en ligne : <https://doi.org/10.7202/044196ar> [dernier accès juillet 2024].
- DAGO Michèle-Ange, TOH Alain & OKOU Kouakou Norbert, 2023. « Stratégies d'accès au transport urbain et persistance des comportements déviants dans le secteur : cas des motos-taxis à Bouaké, Côte d'Ivoire », *DaloGéo, revue scientifique spécialisée en Géographie*, numéro spécial 003, p. 236-250.
- DOHO Bi Tchan André, KALOU Bi Kalou Didier, N'GUESSAN Kacou François & BECHI Grah Félix, 2019. « De la multitude des transports collectifs aux difficultés de desserte dans le département de Vavoua », *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, N°08, Volume 2, p. 21-41.
- DZIWONOU Yao, 2009. « Étalement urbain et les difficultés de mobilité dans les métropoles d'Afrique Subsaharienne », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, N°2, p. 60-75.
- ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel & MEL Trotsky, 2020. « Les mototaxis, une alternative à la problématique de la mobilité spatiale dans la ville de Bonon (Côte d'Ivoire) », *Géotransports*, n°14, p. 123-138.
- GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE, 2016. *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et Afrique centrale*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Document de travail n°108, Washington D.C., 125p.
- GUEZERE Assogba, 2012. Les taxis brousses togolais : une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis-motos dans les villes secondaires, *Conférence CODATU XV sur le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes*, Addis-Abeba (Éthiopie), 18 p.
- HEMCHI Mahamat Hassane, 2022. « Présentation. Le transport artisanal dans les villes africaines : retour sur une pratique et un concept à connotation discriminatoire », *Gari. Recherches et débats sur les villes africaines*. Volume 2, numéro 1, p. 1-6, Disponible en ligne : [https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/mahamat\\_hemchi2022/](https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/mahamat_hemchi2022/), [dernier accès juin 2024].
- ISSA Fofana & ISSA Togola, 2020. « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) », *European Scientific Journal*, Vol.16, n° 17, p. 206-223.
- KALIEU Christian, 2016. *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam*, Thèse de doctorat de géographie, Brest, Université de Bretagne occidentale-Brest, 413 p.
- KASSI-DJODJO Irène, 2013, « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Géotransports*, n°1-2, p. 105-114.
- KOBENAN Appoh Charlesbor, 2022. « Les motocycles et moto-tricycles dans le transport public urbain en Côte d'Ivoire », *Revue*

*Internationale du Chercheur*, Volume 3, Numéro 3, p. 522-543.

KOUAKOU Attien Jean-Michel Konan, 2017. « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », *EchoGéo*, n°40, Disponible en

ligne : <http://echogeo.revues.org/14882>, [dernier accès juillet 2024].

YAMEOGO Palingwindé Vincent de Paul, 2021. « Les conditions de mobilité et leurs impacts sur la santé dans la sous-préfecture de Taï (Côte d'Ivoire) », *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, Vol. 4, N°8, p. 211-222.

---

## AUTEURS

Atsé Laudose Miguel **ELEAZARUS**  
Maître-assistant en Géographie  
Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa, Côte d'Ivoire)  
Courriel : [eleazarus20@gmail.com](mailto:eleazarus20@gmail.com)

Didier-Charles **GOUAMENÉ**  
Maître de Conférences en Géographie  
Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa, Côte d'Ivoire)  
Courriel : [didiercharlesg@gmail.com](mailto:didiercharlesg@gmail.com)

Florent **GOHOUROU**  
Maître de Conférences en Géographie  
Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa, Côte d'Ivoire)  
Courriel : [fgohourou@yahoo.com](mailto:fgohourou@yahoo.com)

## AUTEUR CORRESPONDANT

Atsé Laudose Miguel **ELEAZARUS**  
Courriel : [eleazarus20@gmail.com](mailto:eleazarus20@gmail.com)

---



© **Edition électronique**

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : [revue@espacesafricains.org](mailto:revue@espacesafricains.org)

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : [poster\\_ujlog@espacesafricains.org](mailto:poster_ujlog@espacesafricains.org)

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster>

© **Éditeur**

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

© **Référence électronique**

Atsé Laudose Miguel ELEAZARUS, Didier-Charles GOUAMENÉ, Florent GOHOUROU, « *Les motos-taxis dans le système de transport collectif de Gonaté (Centre-ouest ivoirien)* », Numéro Varia (Numéro 2 | 2025), ISSN : 2957- 9279, p. 45-59, mis en ligne, le 30 juin 2025, Indexations : Road, Mirabel, Sudoc et Impact factor (SJIF) 2025 : 5. 341.

---

## INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS

---



Voir impact factor : <https://sjifactor.com/passport.php?id=23718>



Voir la page de la revue dans Road : <https://portal.issn.org/resource/ISSN/2957-9279>



Voir la page de la revue dans Mirabel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15151/Espaces-Africains>



Voir la revue dans Sudoc : <https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt/DB=2.1//SRCH?IKT=12&TRM=268039089>

---