

Prolifération des taxi motos et gestion de l'environnement dans la ville de Korhogo

Proliferation of taximotos and environmental management in the city of Korhogo

¹GOGOUA Gbamain Eric, ²DINDJI Mede Roger et ³YÉO Penan Damien

Résumé

La prolifération de l'activité des taximotos est une réalité dans la ville de Korhogo. Cette activité met en exergue les problèmes environnementaux suscités par les taximotos ainsi que leur mode de gestion. L'objectif de cette étude est de montrer comment l'activité de taximotos dégrade l'environnement. Les résultats de l'étude montrent que la prolifération des taximotos est caractérisée par l'implantation, l'assimilation et la pérennisation. Ainsi, les voies de communication et la proximité des espaces publics sont les principaux lieux de stationnement. Les problèmes environnementaux identifiés sont en occurrence les problèmes de pollution de l'air, d'occupation anarchique, d'insalubrité et de nuisances. La recherche s'est basée sur une démarche méthodologique articulée autour des axes principaux à savoir la recherche documentaire ; la collecte de données sur le terrain, l'enquête par questionnaire où un échantillon de 152 conducteurs de taximotos a été interrogé enfin, l'analyse et l'interprétation des données. Il en ressort l'utilité des taximotos en tant que moyen de déplacement et pourvoyeur d'emplois. Toutefois, l'activité impacte l'environnement.

Mots clés : Korhogo, Côte d'Ivoire, taximotos, dégradation de l'environnement.

Abstract

The proliferation of taxi activity is a reality in the town of Korhogo. This activity highlights the environmental problems caused by taximotos as well as the way they are managed. The objective of this study is to show how the activity of taximotos degrades the environment. The results of the study show that the proliferation of taximotos is characterized by implantation, assimilation and sustainability. Thus, the communication routes and the proximity of public spaces are the main parking places. The environmental problems identified are in this case the problems of air pollution, anarchic occupation, insalubrity and nuisances. The research was based on a methodological approach articulated around the main axes, namely documentary research; the collection of data in the field, the questionnaire survey where a sample of 152 taxi drivers was interviewed, and finally the analysis and interpretation of the data. This shows the usefulness of taximotos as a means of travel and a provider of jobs. However, the activity has an impact on the environment.

Keywords: Korhogo, Côte d'Ivoire, taximotos, environmental degradation.

Introduction

Les taxis motos dominant le transport public à Korhogo font partie intégrante du quotidien des populations en matière de déplacements. Plusieurs facteurs ont favorisé cette situation. La crise de 2002 à 2011 a marqué un tournant décisif dans l'organisation du transport dans la ville de Korhogo. Pour P. I. TRAORE, (2015, p1), la crise a fragilisé le système de transport urbain dominé par les voitures et enclenché l'avènement des taxis motos. Durant la crise, la majorité des infrastructures de la ville ont été détruites et notamment ont été dégradées pour les routes. Réalité qui favorise les mototaxis adaptés et plus pratiques sur les mauvaises routes. Aujourd'hui, le manque d'emploi et de moyens de déplacement se sont faits grandement ressentir dans la ville de Korhogo. 65 de la jeunesse s'adonnent à cette activité corrélée par la présence des adultes. Ce qui a fait des taxis motos, des outils d'insertion des ex-combattants de la ville. Par contre, pour M. R. DINDJI et al, (2017 p.198), les taximotos ne sont pas la résultante de la crise de 2002 à 2011 mais plutôt émanent de ses conséquences. Pour lui, la baisse des activités et offres d'emplois sont les premiers ingrédients de l'émergence des taximotos à Korhogo à l'image de toutes les zones occupées.

Une difficulté d'accès au moyen de transport : pendant que la ville de Korhogo s'étale et que sa population augmente, l'accès au moyen de transport devient ardu. S'instaure alors les taxis motos qui figurent en bonne place dans le choix des populations. Ceux-ci recomposent l'espace de la ville rythmés par l'occupation des espaces publics stratégiques pour des centres d'intérêts économiques. Cependant, cette activité de taxi motos n'est pas sans conséquences sur l'environnement. Nous constatons dans cette ville, la pollution de l'air ensuite l'insalubrité, suivi du désordre urbain et enfin la nuisance sonore. Pour A. V. FANOUGBO, (2002 p19): « l'activité des conducteurs de taxi motos est compatible avec rejet de gaz ». Cet article a pour objectif de montrer comment la prolifération des taximotos dégrade l'environnement. Spécifiquement, il s'agit de présenter la prolifération des taximotos dans la ville de Korhogo et enfin montrer le mode de gestion les problèmes environnements générés par l'activité des taximotos.

1- Méthodologie de l'étude

1-1- Présentation de la zone d'étude

La ville de Korhogo, à cause de sa stature en tant que chef-lieu de la région du Poro, capitale historique, commerciale et administrative de la région des savanes dans le Nord de la Côte d'Ivoire et de sa position de ville-carrefour connaît une urbanisation galopante. Déjà au recensement de la population et de l'habitat de 1998 (RGPH, 1998), Korhogo avec 142 039

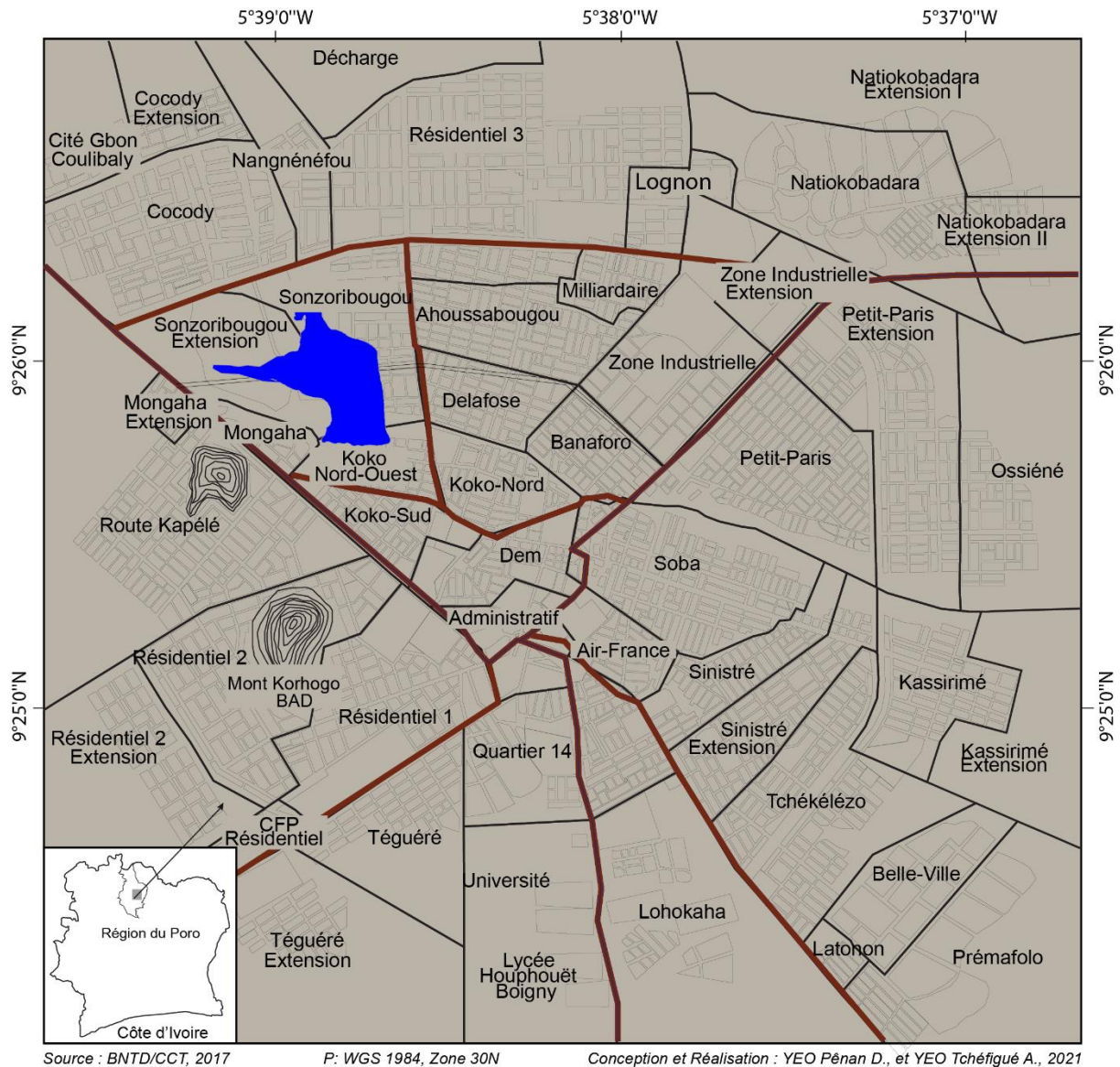
habitants, soit 25 habitants/ha était considéré comme une grande ville dans le Nord ivoirien. Aujourd'hui, dans l'armature urbaine nationale, Korhogo apparaît comme la ville principale du Nord ivoirien, mais également comme le premier pôle urbain important lorsque l'on y accède par le Burkina-Faso et le Mali (P. TUO, 2013, p. 125). Elle participe activement aux échanges triangulaires entre la Côte d'Ivoire et les pays enclavés. C'est une ville attractive et dynamique selon (D. D. A. NASSA, 2005, p. 185.). La dynamique de la population suit aussi cette croissance spatiale. Elle a été rapide de 1965 à 1998. Son effectif a été estimé respectivement à 24 000 habitants en 1965, 47 657 habitants en 1975, 109 655 habitants en 1988 et 142 039 habitants en 1998. En 2014, la population urbaine de Korhogo était estimée 245 000 habitants pour une superficie de 5 000 ha, soit 49 habitants/ha (INS-RGPH, 1975 ; 1988 ; 1998 et 2014). Bien que des efforts soient accomplis par les autorités pour la construction d'infrastructures socioéconomiques surtout depuis la fin de la crise postélectorale de 2011 dans la ville, les villages comme Natiokobadara, Logokaha, Kassirime, Latonon, Nagnenefoun, Ossiene, Premafolo ont connu une rurbanisation (figure 1). Cette rurbanisation et l'augmentation de la population entraînent des besoins de mobilité de la population.

1-2- Méthodes de collecte et d'analyse des données

Les informations recueillies à travers la recherche documentaire et les enquêtes sur le terrain ont subi un dépouillement manuel et informatique. Le logiciel Word a été utilisé pour la saisie de texte, le logiciel Excel permet l'analyse des statistiques descriptives pour l'élaboration des tableaux croisés dynamiques, des graphiques et sphinx Millennium 14.5 pour le masque de saisie. Les données de l'enquête traitées sont traduites sous forme de carte. La réalisation de ces cartes s'est faite à l'aide des logiciels ArcGIS 10.2 et Adobe Illustrator CS.

L'enquête de terrain a pris en compte l'observation sur le terrain, les entretiens et l'enquête par questionnaire. L'observation a permis d'avoir un aperçu général sur l'état de dégradation de l'environnement et son mode de gestion par l'activité des taximotos et la prolifération de l'activité à tous les quartiers de ladite ville.

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude



Selon les données recueillies auprès du service municipal, nous avons 1520 conducteurs de taximotos selon le dernier recensement. Pour mener à bien notre étude, nous avons choisi un échantillon au 1/10^e de l'ensemble des conducteurs recensés. Afin de juger notre échantillon représentatif, nous nous sommes imposés un certain nombre de critères jugés pertinents pour

l'étude. Ces critères sont le sexe, l'âge des conducteurs, le statut du conducteur (propriétaire ou locataire) et enfin selon la typologie des quartiers (fortement, moyennement, faiblement peuplés). En ce qui concerne le sexe, cette activité est exclusivement réservée aux hommes. Pour ce qui est de l'âge (jeunes, adultes, vieux) savoir si le conducteur a une prise de conscience de son environnement impacté par l'activité des taxis motos. Le statut montre que les propriétaires sont majoritaires contrairement aux locataires. Tous ces critères ont permis d'enquêter 152 acteurs.

Tableau 1 : Nombre de personnes enquêtées par tranche d'âge

Tranche d'âge	Nombres recensés	Propriétaires	Locataires
[15-30]	51	42	9
[31-45]	78	58	20
[46-60]	22	22	0
[61 et plus]	1	1	0
Total	152	123	29

Source : Nos enquêtes, 2021

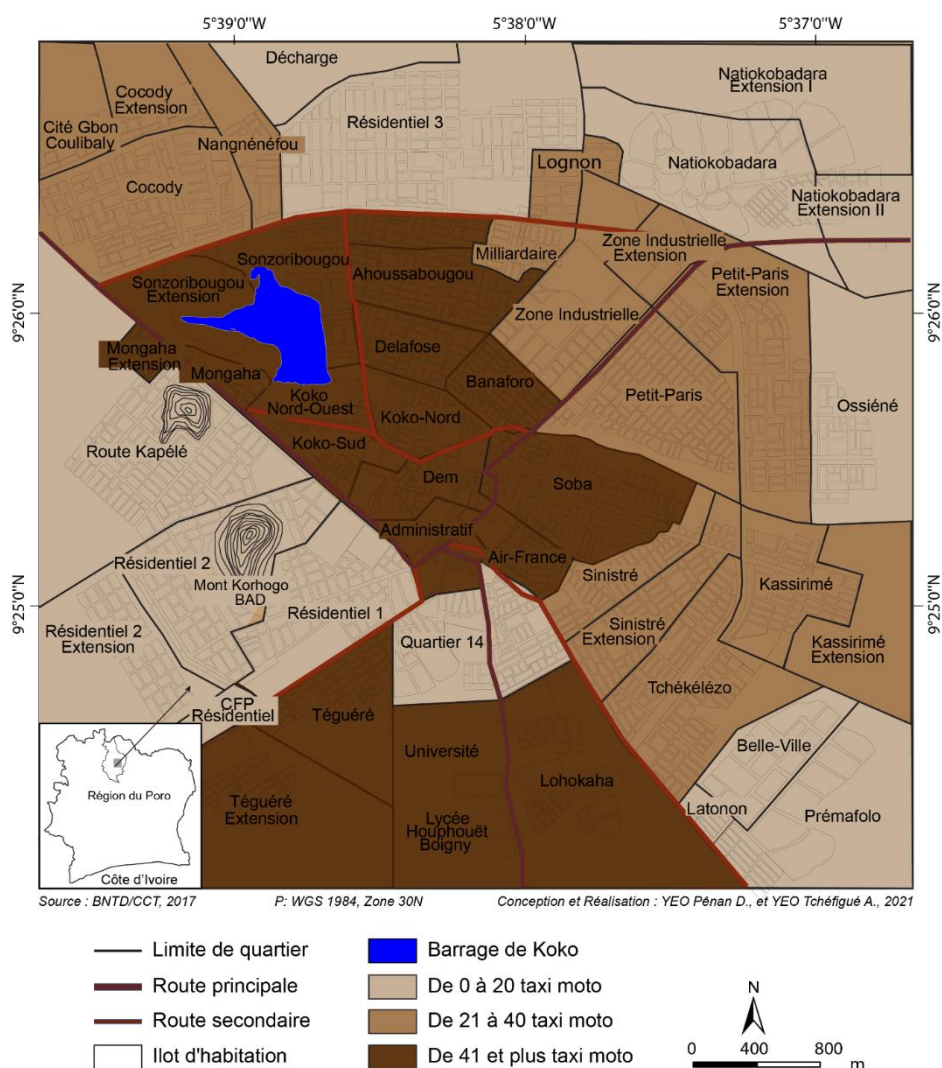
2- Résultats

Les résultats de cette étude portent sur la prolifération des taximotos et le mode de gestion des problèmes liés aux activités des taximotos.

2-1- Prolifération des taximotos

L'espace urbain de la ville de Korhogo a été investi par les mototaxis à partir de 2002. L'occupation de la ville Korhogo par les taximotos s'est faite de façon successive suivant trois phases à savoir l'implantation, l'assimilation et la pérennisation. L'implantation et l'étalement de l'activité diffèrent d'un quartier à un autre. La densité d'occupation des quartiers par les taximotos se matérialise par la figure 2.

Figure 2 : Proportion d'occupation des quartiers par les taximotos.



La figure 2 montre que les quartiers du centre villes tels que Tégouéré, Lohokaha, Université, Lycée Houphouët, Koko, Soba, Sonzoribougou, Delafosse, Banaforo, Dem, Ahoussabougou etc. sont fortement occupées par les taximans avec plus de 41 taximans. Ces zones sont fortement peuplées ce qui fait le bonheur des taximotos. Après, nous avons les zones moyennement investies par les taximotos tels que Petit Paris, Sinistré, Kassirimé, Tchékélezo, Cocody, Zone industrielle, Lognon, Milliardaire.

Ces lieux représentent un centre d'intérêt et une clientèle acceptable pour les taximotos. Il existe dans cet espace au moins 21 à 40 taximotos. Enfin, les quartiers tels que Ossiéné, Prémafolo, Latonon, Résidentiel 1 ; 2 et 3, Natiokobadara, Belle-ville enregistrent moins de taximotos. Ces

zones sont légions dans la ville de Korhogo car ces quartiers récents sont moins attractifs que les anciens quartiers à forte présence de taximotos. La prolifération des taximotos dépend de l'attractivité de ces quartiers. Plus il y a des lieux de stationnements, plus, il y a des mototaxis. Le choix du lieu d'implantation est propre à chacun en fonction de l'intérêt que procure la zone. Ce sont entre autres les carrefours, les trottoirs, les écoles, les hôtels et les centres de santé. La densité d'occupation des quartiers diffère selon que les lieux sont fortement, moyennement ou faiblement occupés. Toutefois, cette activité génère des problèmes environnementaux.

2-2- Le mode de gestion des problèmes environnementaux générés par l'activité des taximotos

Cette activité présente les problèmes environnementaux et leur mode de gestion. Nous avons la pollution et les nuisances, l'insalubrité et le désordre urbain. Les problèmes environnementaux liés aux taximotos sont moyennement connus par ces taximans. Sur la base des enquêtes, 82% de ceux-ci n'ont aucune notion des problèmes environnementaux.

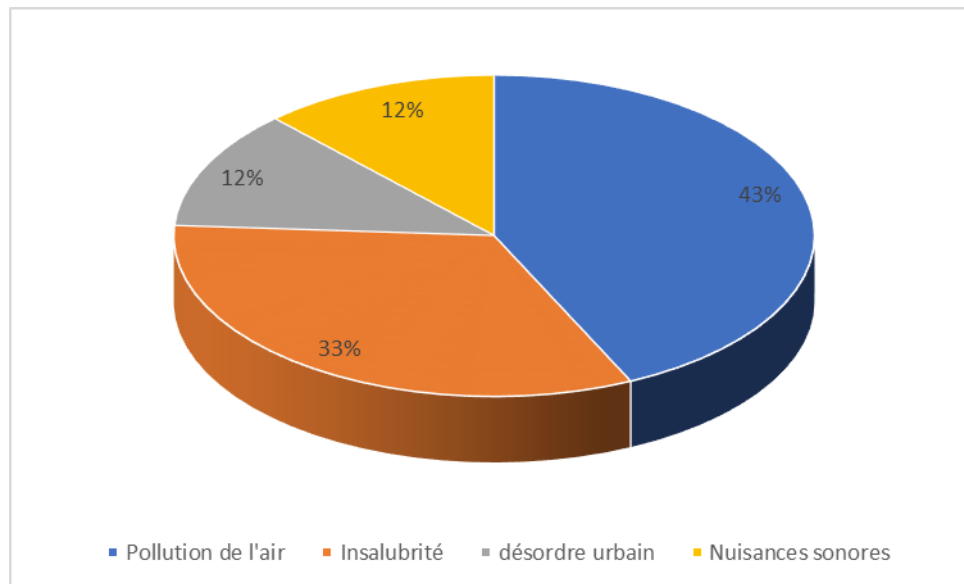
Tableau 2 : Perceptions des taximen sur la présence des problèmes environnementaux

Notion sur les problèmes environnementaux	Effectif	Fréquence (%)
Non	125	82
Oui	27	18
Total	152	100

Source : Nos enquêtes, 2021

Pour eux, ces problèmes n'existent pas. Par contre 18% ont consciences de ces problèmes. Les problèmes environnementaux connus se résument autour de la pollution de l'air, des nuisances, l'insalubrité, le désordre urbain voir figure 3.

Figure 3: Problèmes environnementaux identifiés



Source : Nos enquêtes, 2021

La pollution de l'air est mise en exergue avec 43% suivi de près par l'insalubrité avec 33%. Le désordre urbain 12% et les nuisances 12%. Ces problèmes environnementaux marquent de leurs empreintes l'environnement de la ville de Korhogo.

2-2-1- La pollution de l'air

La satisfaction des déplacements par les taximotos modifie l'environnement. Cette activité les soumet aux effets nuisibles du monoxyde de carbone rejetés par les taximotos. A cela ; s'ajoutent les poussières laissées sur les voies non bitumées. La pollution de l'air se fait ressentir à travers les fumées et les gaz d'échappement toxique (CO₂) qui se dégagent du moteur des engins. Les résultats de notre étude montrent que les fumées d'échappement proviennent des motos vieillissantes et leur mauvais état. Les motos récentes sont moins polluantes que les vieilles motos. Avec 73% des vieilles motos et 27% des récentes, l'accent est mis sur l'âge des motos. Les motos récentes ont moins de 3 ans. Par contre celles vieillissantes ont plus de 3 ans. Enfin, la pollution de l'air est l'émanation de la mauvaise qualité de certains carburants utilisés par les taximotos. 32% des taximotos utilisent l'essence de la station et 68%, l'essence de rue qui contient des impuretés. Cette mauvaise qualité du carburant fait que la moto fume plus. Elle constitue une grande source de pollution.

2-2-2- Les taximotos, source de nuisances

Les taximotos dans certaines actions sociales sont des éléments perturbateurs par le bruit occasionné des klaxons. Pendant, les mariages surtout les jeudis, ce déplacement se fait au bruit du klaxon et des bruits assourdissants de certaines motos du fait de l'enlèvement des échappements de motos. Aussi, sont-ils sollicités pour participer à diverses caravanes de campagnes de masse.

2-2-3- Les taximotos, source de désordre urbain

Les lieux de stationnement des taximotos sont occupés de façon anarchique. Frappée par l'absence de véritable gare, tout espace qui permet de se repérer par la clientèle fait office de gare. Les chaussées réservées aux piétons sur la voie publique sont investies par les taximotos. Ils recherchent le moindre interstice pour circuler. Et les piétons sont obligés de se frayer un passage. L'exemple le plus palpable du désordre urbain lié aux taximotos prévaut lors du jour de marché dans la ville de Korhogo. Cette occupation se fait sans l'accord des autorités compétentes et cela provoque l'anarchie confère figure ci-dessous. Ces taximotos cherchent à plus se rapprocher des clients sortant du marché.

Photos 1 et 2 : Stationnement de taximotos pendant le jour du marché



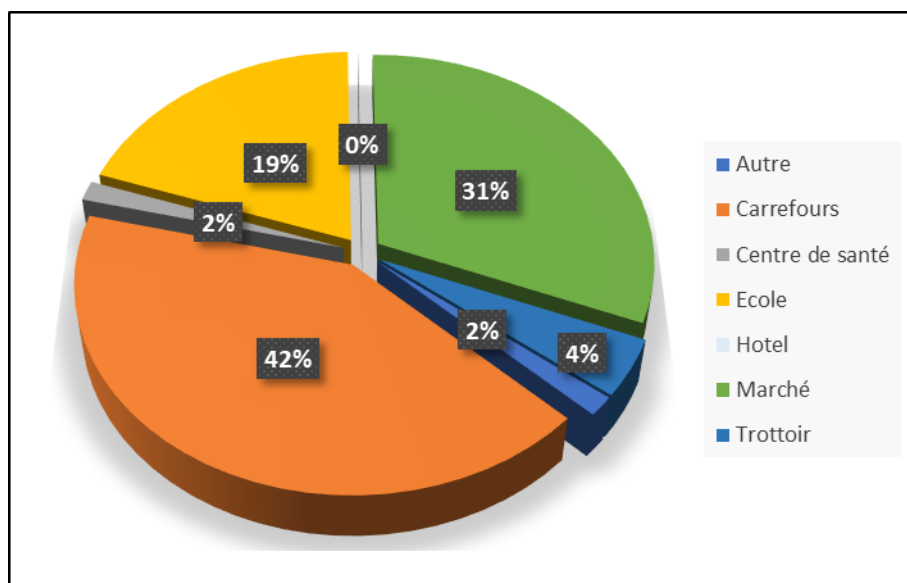
Source : Nos enquêtes, 2021

Cette présence massive de taximotos conduit nécessairement à l'insalubrité des zones de stationnement.

2-3- Les stationnements de taximotos, lieux d'insalubrité

Les taximotos participent à l'insalubrité de notre cadre de vie. Les espaces de stationnement ont permis d'identifier les débris d'aliments, des sachets plastiques et des jets d'ordure de tout genre. La proportion de la saleté dans les différents lieux de stationnement se perçoit par la figure ci-après.

Figure 4 : proportion de l'insalubrité dans les lieux de stationnement



Source : Nos enquêtes, 2021

42% des carrefours sont plus sales en raison du maximum de taximotos qui passent la majeure partie de leur temps en ces lieux. Les marchés avec 31% suivis des écoles avec 19% sont dues en partie à la clientèle présente qui participe plus à l'insalubrité de ces lieux. Les enquêtes ont révélé que 84,9% des taximotos interrogés déversent leurs ordures à l'aire libre du fait de la recrudescence de leur déplacement. Contrairement à 15% qui jettent les ordures dans les bacs à ordures proches des lieux de stationnement. Pour leur besoin naturel, 59% des conducteurs de taximotos le font à l'air libre dans d'éventuel lieu discret. Par contre 41% le font dans les Waters Close loin des regards indiscrets.

3- Discussion

Les résultats de nos enquêtes montrent que la prolifération des taxis motos s'étend à tous les quartiers de la ville avec une densité par zone de plus de 40 motos à moins de 20 mototaxis. Cette prolifération s'est faite en 3 phases à savoir l'implantation, l'assimilation et la pérennisation. Pour

A. KALIEU, (2016 ; p. 65) : l'usage des taximotos dans les villes africaines tire son origine des années 1970 au Nigeria et sur le reste du continent à partir des années 1980 au Niger et au Cameroun. Cette prolifération impose ses marques à partir des années 1990 dans les capitales comme Lomé (Togo) et Cotonou (Bénin) suite à des mouvements sociopolitiques causés par des grèves générales du secteur du transport urbain. M. H. HASSANE (2015, p3) va plus loin dans ses analyses pour dire que l'acceptation de ce mode de transport dans la plupart des villes y compris certaines capitales est l'un des signes du manque ou d'insuffisance du transport en commun public/privé de qualité et surtout de l'hégémonie qui impose le transport artisanal. Pour M. DINDJI et *al* (2017 p4) : « la crise politique et militaire septembre 2002 a favorisé l'émergence et la consolidation des mototaxis comme mode de transport socio collectif en Côte d'Ivoire. Cette situation a un grand impact sur l'activité des taxi voitures ». Pour ces auteurs, montrent que la prolifération des taximotos dans les villes ivoiriennes est en étroite relation avec la crise politico-militaire.

En plus de cette prolifération des taximotos, les acteurs sont confrontés à un certain nombre de problèmes environnementaux. Cette activité présente des problèmes de gestion de son environnement. La pollution de l'air est plus mise en exergue avec 43% suivis par l'insalubrité avec 33% enfin, le désordre urbain et les nuisances sonores avec 12% chacun. Pour J. A-K. AMOIN, (2014, p13) présente les taximotos comme de véritables pollueurs atmosphériques. L'auteur affirme : « le transport à deux roues comporte des risques sanitaires élevés pour le conducteur, les populations et l'environnement du fait des gaz d'échappement et des nuisances sonores. A cela s'adjoignent les nuages de poussières que ces mototaxis soulèvent surtout pendant les périodes sèches de l'harmattan, vent chaud et sec. Quant à K. N. TUBLU (2010) dans son étude réalisée sur les taximotos révèle que c'est le monoxyde de carbone qui se dégage des moteurs de ces engins. Il fait un triste constat de cette situation au Bénin. Pour l'auteur, chaque jour 83 tonnes de monoxyde de carbone produits dont 49 tonnes pour les deux roues. P. CHABAL et J. P. DALOZ (1999 ; p181) vont plus loin dans leur approche sur les taximotos source de désordre urbain. Pour eux ; la banalité de l'attitude des taximans est à remettre dans le contexte de cette invention africaine qui consiste à faire du désordre, un instrument de légitimation sociale.

Conclusion

Au terme de cette étude, il ressort que la prolifération des taximotos est source de nombreux problèmes environnementaux tels que la pollution de l'air, l'insalubrité, le désordre urbain et les nuisances sonores. Ces problèmes constituent une grande ampleur de dégradation de l'environnement et la qualité de vie des populations qui demeurent importantes. L'étude permet de mesurer les risques encourus afin de contribuer à une évaluation des dangers. L'instigation menée présente la prolifération des taximotos, comme une nouvelle donnée du paysage urbain de la ville de Korhogo à maîtriser et à réorganiser pour un cadre de vie agréable et économiquement viable.

Références bibliographiques

AMOIN Joséphine Ané-Kpahé, 2015, *Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis-motos à Korhogo*, 17 p. Disponible sur site internet, URL : « <http://uaps2015.princeton.edu/uploads> »,

CHABAL Patrick, DALOZ Jean-Pascal, 1999 « *L'Afrique est partie ! Du désordre comme instrument politique* », Economica, Paris, 196 p.

KALIEU Christian, 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*, Géographie, Université de Bretagne Occidentale 3 Brest-France, 413 p.

NASSA Dablé Désiré Axel, 2005, *Commerce Transfontalier et structuration de l'espace au Nord de la Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat, université de Bordeaux 3, Pessac, 336 p.

DINDJI Médé Roger, ZOUHOULA BI Marie Richard et DAGNOGO Affoussata, 2017, *Emergence des Taxis motos et recomposition spatio économique à Bouaké (Côte d'Ivoire) : Essai d'analyse des stratégies de «rencontre des Taxis voitures*, Théo Quant, Besancon, Espace Gammont, pp 190-207.

FANOUGBO Avoce Viagannou, 2002, *La régulation de la pollution atmosphérique d'origine motorcycle : "zémidjans" dans la ville de Cotonou*, DEA, Université de Cocody-Abidjan, 71 p.

HASSANE Mahamat Hemchi .2015, « *mototaxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de n'djamena*, CODATU Conference, 2-5, 13 p.

TRAORE Porna Idriss, 2015, *Mise en oeuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du mototaxi à Bouaké (Côte d'Ivoire)*, CODATU, N°2 Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 51 p.

TUBLU Komi N'kégbéfogâ, 2010, *Le taxi-moto : un nouveau mode de transport dans les mobilités urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ?*, CODATU XIV Buenos Aires (Argentine) : *transport durable et qualité de vie en ville*, pp. 1-12.

TUO Péga, 2013, *Approche géographique de la méningite et du paludisme dans le Nord ivoirien : le cas de Korhogo*, Thèse unique de doctorat de Géographie, Université de Cocody-Abidjan, IGT, Côte d'Ivoire, 324 p.

Auteurs

¹Maître-assistant, l'université Peleforo Gon Coulibaly-Korhogo (Côte d'Ivoire), gogouagbamaineric@gmail.com

²Maître-assistant, l'université Peleforo Gon Coulibaly- Korhogo (Côte d'Ivoire), dindjiroger@gmail.com

³Étudiant en Master II, l'université Peleforo Gon Coulibaly- Korhogo (Côte d'Ivoire)