



Le Fromager

Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues
et Civilisations

Fréquence :

TRIMESTRIELLE

ISSN-L : 3079-8388

ISSN-P : 3079-837X

Editeur :

**UFR/Lettres et Langues de l'Université Alassane
Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)**

WWW.REVUEFROMAGER.NET

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

Directeur de publication

DANHO Yayo Vincent
Maître de Conférences
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Secrétaire de la rédaction

KOUAMÉ Arsène

Web Master

KOUAKOU Kouadio Sanguen
Assistant, Ingénieur en informatique, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Comité scientifique

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
GOMA-THETHET Roal, Maître de conférences, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
Klaus van EICKELS, Professeur titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg (Allemagne)
KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro
LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I
N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

Comité de rédaction

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny

DJAMALA Kouadio Alexandre Histoire, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Histoire, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d’Ivoire)

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUASSI Koffi Sylvain, Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

MAWA-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N’SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N’gouabi de Brazzaville

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, philosophie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d’Ivoire

Comité de lecture

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DEDE Jean Charles, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMA-THETHET Roval, Maître de conférences, Université Marien N’Gouabi de Brazzaville

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Université Peleforo Gon Coulibaly

KOUASSI Koffi Sylvain, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

MAWA -Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'Gouabi de Brazzaville

N'GUESSAN Konan Parfait, Maître-Assistant, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké

SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

POLITIQUE ÉDITORIALE

Le Fromager est une revue internationale qui fournit une plateforme aux scientifiques et aux chercheurs du monde entier pour la diffusion des connaissances en sciences humaines et sociales et domaines connexes. Les articles publiés sont en accès libre et, donc, accessibles à toute personne.

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS

Le Fromager n'accepte que des articles inédits et originaux en français ou en anglais. Les articles publiés n'engagent que leurs auteurs.

Le manuscrit est remis à deux rapporteurs au moins, choisis en fonction de leur compétence dans la discipline. Le secrétariat de rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le Comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai — d'autant plus long que l'article sera parvenu plus tôt au secrétariat pour remettre la version définitive de son texte.

Les auteurs sont invités à respecter les délais qui leur seront communiqués, sous peine de voir la publication de leurs travaux repoussée au numéro suivant.

1. Structure de l'article

Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots maximum], Mots clés [5 mots maximum] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche méthodologique), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots au plus], Mots clés [5 mots au plus] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.

2. Longueur de l'article

Quelle que soit la nature de l'article, sa longueur maximale, incluant aussi bien le texte principal que les résumés, les notes et la documentation, doit être comprise **entre 5000 et 8000 mots**.

3. Formats d'enregistrement et d'envoi

Tous les articles doivent nous parvenir obligatoirement en version numérique.

Texte numérique (Word et PDF)

3.1 Traitement de texte

La saisie de l'article doit être effectuée avec traitement de texte Word, obligatoirement en **police Garamond de taille 12, interligne simple (1)**.

La mise en forme (changement de corps, de caractères, normalisation des titres, etc.) est réalisée par l'équipe éditoriale de la revue. Les césures manuelles, le soulignement, le retrait d'alinéa ou de tabulation pour les paragraphes sont proscrits. Une ligne sera sautée pour différencier les paragraphes.

Pour la ponctuation, les normes sont les suivantes : un espace après (.) et (,) ; un espace avant et après (;), (:), (?), et (!). Les signes mathématiques (+, —, etc.) sont précédés et suivis d'un espace.

L'utilisation des guillemets français (« ») doit être privilégiée. Les guillemets anglais (" ") ne doivent apparaître qu'à l'intérieur de citations déjà entre guillemets.

Les chiffres incorporés dans le texte doivent être écrits en toutes lettres jusqu'au nombre cent. Au-delà, ils le seront sous forme de chiffres arabes (101, 102, 103...)

Les siècles doivent être indiqués en chiffres romains (I, II, III, IV, X, XX).

Les appels de note doivent se situer avant la ponctuation.

3.2. Le texte imprimé

Le texte comporte une marge de 2,5 cm sur les quatre bords. L'auteur peut faire apparaître directement les enrichissements typographiques ou avoir recours aux codes suivants : 1 trait : italiques 2 traits : capitales (majuscules) 1 trait ondulé : caractères gras. Le texte sera paginé.

4. Pagination

Le document est paginé de la page de titre aux références bibliographiques. Cette pagination sera continue sans bis, ter, etc.

5. Références bibliographiques

S'assurer que toutes les références bibliographiques indiquées dans le texte, et seulement celles-ci s'y trouvent. Elles doivent être présentées selon les normes suivantes :

5.1. Bibliographie

– Pour un ouvrage :

PICLIN Michel, 2017, *La notion de transcendance : son sens, son évolution*, Paris, Armand Colin.

– Pour un article de périodique :

IGUE Ogunsola, 2010, « Une nouvelle génération de leaders en Afrique : quels enjeux ? », *Revue internationale de politique de développement*, vol. 1, No. 2, p. 119-138.

– Pour un article dans un ouvrage :

ZARADER Marlène, 1981, « Être et Transcendance Chez Heidegger », in Martin KAPPLER (dir.), *Métaphysique et Morale*, Paris, L'Harmattan, p. x-y.

– Pour une thèse :

OLEH Kam, 2008, « Logiques paysannes, logiques des développeurs et stratégies participatives dans les projets de développements ; l'exemple du projet Bad-Ouest en Côte d'Ivoire », Thèse unique de doctorat, Institut d'Ethnologie, Université Cocody, Côte D'Ivoire.

5.2. Sources

– Pour les sources écrites :

Nom de la structure conservant le document (Centre d'archives), fonds, carton ou dossier, titre du document, année (exemple : GGAEF — 4 (1) D39 : Rapport annuel d'ensemble de la colonie du Gabon, en 1939).

– Pour les sources orales :

Nom(s) et prénom(s) de l'informateur, numéro d'ordre, date et lieu de l'entretien, sa qualité et sa profession, son âge et/ou sa date de naissance.

6. Références et notes

6.1. Appel de référence

Dans le texte, l'appel à la référence bibliographique se fait suivant la méthode du premier élément et de la date, entre parenthèses. En d'autres termes, les références des ouvrages et des articles doivent être placées à l'intérieur du texte en indiquant, entre parenthèses, le nom de l'auteur précédé de l'abréviation de son prénom, l'année et/ou la (les) page(s) consulté(es), suivis de deux points. Exemple : (A. Koffi, 2012 : 54-55).

Si plusieurs références existent dans la même année pour un même auteur, faire suivre la date de a, b, etc., tant dans l'appel que dans la bibliographie : (A. Koffi, 2012a).

À partir de trois auteurs, faire suivre le premier auteur de et *al.* : (K. Arnaud et *al.* 2010). Quand il est fait appel à plusieurs références distinctes, on séparera les différentes références par un point-virgule (;) : (E. Kedar, 1978, 1989 ; E. Zadi, 1990).

6.2. Références aux sources

Les références aux sources (orales ou imprimées) doivent être indiquées en note de bas de page selon une numérotation continue.

6.3. Notes de bas de page

Les explications ou autres développements explicitant le texte doivent être placés en notes de bas de page correspondante (sous la forme : 1, 2, 3, etc.). Ces notes infra-paginales doivent être exceptionnelles et aussi brèves que possible.

6.4. Citations

Le texte peut comporter des citations. Celles-ci doivent être mises en évidence à partir de lignes ; retrait gauche et droite en interligne simple, en italique et entre guillemets.

– Les **citations courtes** (1, 2 ou 3 lignes) doivent être entre guillemets français à l'intérieur des paragraphes en police 12, interligne simple.

– Les **citations longues** (4 lignes et plus) doivent être sans guillemets et hors texte, avec un retrait de 1 cm à gauche et interligne simple.

– Les **Crochets** : Mettre entre crochets [] les lettres ou les mots ajoutés ou changés dans une citation, de même que les points de suspension indiquant la coupure d'un passage [...].

7. Les documents non textuels

7.1 Illustrations

L'ensemble des illustrations, y compris les photographies, doit impérativement accompagner la première expédition de l'article. En plus de chaque original, l'auteur fournira une copie aux dimensions souhaitées pour la publication : pleine page, demi-page, sur une colonne, etc. Au dos seront portés le nom du ou des auteurs, le numéro de la figure, l'indication du haut de l'illustration.

La justification maximale est de 120 mm de largeur sur 200 mm de hauteur pour une illustration pleine page. Les textes portés sur les illustrations seront en Garamond.

7.2 Dessins originaux

Ils seront soit tracés à l'encre de Chine, soit issus de traitement informatique imprimé dans de bonnes conditions. Dans ce dernier cas, on évitera les trames dessinées. Pour les objets lithiques, les croquis dits « schémas diacritiques » gagneront à être accompagnés des dessins traités en hachures valorisantes qui, eux, montrent la morphologie technique.

7.3 Documents photographiques

Les documents doivent être parfaitement nets, contrastés et être fournis sous forme de fichier numérique ; enregistrés pour « PC » (Photoshop ©/niveaux de gris 300 ppi ou bitmap 600 ppi/Tiff/taille de publication dans Illustrator © ou tout autre logiciel de dessin vectoriel/EPS/textes vectorisés).

7.4 Tableaux

La revue n'assure pas la composition des tableaux. Ils devront être remis sous forme de fichiers Acrobat © PDF (print/niveau de gris/taille de publication/300dpi) ou Illustrator © (EPS/niveau de gris/taille de publication/300dpi), respectant la justification et la mise en pages de la revue. Privilégier les fontes Garamond.

7.5 Échelles

Aussi souvent que possible, la représentation grandeur nature sera recherchée. Lorsque la réduction s'impose, l'auteur aura soin de prévoir une échelle de réduction constante pour une même catégorie de vestiges. Pour chaque carte ou plan, l'auteur donnera une échelle graphique, ainsi que la direction du Nord. Pour les objets dessinés ou photographiés, une échelle, si possible constante, accompagnera chaque pièce ou ensemble de pièces.

7.6 Titres des illustrations, photos et tableaux

Toutes les illustrations, toutes les photos et tous les tableaux doivent avoir des titres. Ces titres sont obligatoirement placés en dessous des illustrations, des photos ou des tableaux.

7.7 Légendes

L'auteur accordera un soin particulier à la qualité des légendes. Les illustrations, les photos, les tableaux et leurs légendes constituent souvent le premier contact du lecteur avec l'article. Les légendes doivent être placées en dessous des titres.

7.8 Appels des illustrations, photos et tableaux

Dans le texte, l'auteur doit obligatoirement indiquer l'appel aux illustrations, photos ou tableaux. Cet appel doit être en chiffres arabes : (fig. 1), (tabl. 2), (pl. 3 - fig. 4), etc.

Site internet de LE FROMAGER : <https://revuefromager.net/>
L'équipe éditoriale

SOMMAIRE

Aïkpa Benjamin DIOMAND

Concentration du capital chez Marx et réflexion sur l'écosystème des petites et moyennes entreprises et des petites et moyennes industries africaines 9-22

Akpolé Koffi Daniel YAO, Rosine Cinthia GAHÉ-GOHOUN

La responsabilité face à la captivité de l'être : enquête sur l'éthique lévinassienne 23-34

Albert DJIDOHOKPIN, LANHA Magloire

Prise en compte de l'approche genre dans la scolarisation des filles au cours secondaire dans le département de l'Atacora en République du Bénin 35-47

Alima NTAINTIE

Appropriation et pérennisation des projets de développement local au Cameroun : entre défis institutionnels et participation citoyenne. Le cas du Programme National de Développement Participatif (PNDP) dans le département du Noun (2004-2024) 48-61

Arsène N'guessan KOUADIO, Pierre Anvo AYEMOU, Arsène Géthème Attoukora KOUADIO

Transition urbaine et polarisation des défis de l'assainissement à l'aide des SIG à Méagui (Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire) 62-78

Barnabé Cossi HOUEDIN

Relogement post-dégueerpissement et marginalité urbaine : étude de cas à Abidjan 79-106

Constant Cyrille MAMPOUMA MBERI

Transversalité de la question du beau dans la métaphysique chez Platon 107-122

Datté Anderson KOUADIO, Atsé Calvin YAPI, LemissaYann Kersen KOFFI

Dégradation de la voirie et les pratiques de mobilité urbaine à Toumodi (Côte d'Ivoire) 123-140

Diadjim ZANRE

Le développement de la culture du haricot vert dans la province du Bam au Burkina Faso de 1973 à 1991 : un levier stratégique de lutte contre la pauvreté pour les politiques publiques 141-160

Djofolo DOUMBIA

L'écriture mémorielle de l'acte terroriste dans *Le Lambeau* de Philippe Lançon 161-171

Dougoutigui BAMBA, Kouadio Joseph KRA

La promotion du tourisme à Korhogo : impacts des infrastructures et moyens de transport 172-192

Élise ABENG ZE

Emile Zola et Calixthe Beyala : vers une écriture de la censure et de la reconstruction sociale 193-207

Faya Pascal IFFONO, Aboudou Wabi RADJI, Marie-Thérèse DRAMOU

Ethnomusicologie de la région forestière en République de Guinée : entre adaptation moderne et défi de sauvegarde et de transmission 208-220

Francis Pacôme KOUAKOU

Éducation et sensibilisation dans la lutte contre la schistosomiase urogénitale dans la sous-préfecture de Guessigué (département d'Agboville) dans un contexte de covid-19 221-235

Gomongo Nargawélé SILUÉ, Azo Assiène Samuel LOGBO

L'attention au vivant : essai d'une lecture écostylistique du roman *En compagnie des hommes* de Véronique Tadjo 236-253

Inoussa SAVADOGO

Le développement maraîcher dans le Yatenga, au nord du Burkina Faso : une réponse aux sécheresses de 1970 à nos jours 254-267

Issiaka KONÉ, Zanga Aboudramane TOURÉ

Logiques organisationnelles et impacts de l'absentéisme sur la qualité du service public dans la région de Gbêkê (Côte d'Ivoire) 268-283

Koffi Évariste KOUASSI

Recours aux forces invisibles et sécurisation des biens privés à Abidjan : une analyse de l'efficacité symbolique des dispositifs de protection spirituelle **284-300**

Koffi Mathurin N'GUESSAN

Le miroir fissuré de la certitude : critique du réalisme absolu chez Cournot à la lumière du probabilisme **301-313**

Méndez Carrión Reina Aurora épouse ALKOIRET

L'hostilité dans les relations de couple en Afrique **314-328**

Miadjingarti DINGAMRO, Amane TATOLOUM, Masdewel MOUGA

L'exploitabilité apicole dans le Mandoul : analyse de la productivité et enjeux socioéconomiques de la chaîne de valeur miel **329-351**

Mohamed Beydi SANGARE, Moussa Fadiala BOCOUM

Gestion des déchets solides à Bamako : analyse diagnostique, obstacles et stratégies d'optimisation **352-364**

Moussa Fadiala BOCOUM

Dynamique d'adoption de la mécanisation agricole dans le bassin cotonnier de Koutiala **365-381**

Moussa Fadiala BOCOUM

Expansion agricole et dégradation du couvert végétal, étude de l'office du Niger **382-391**

Narcisse Rostand MIAFO YANOU

Le présent de l'État en Afrique **392-408**

Natalie MADZO, Placide MENGOUA

Pratiques de gestion des ressources humaines et satisfaction des enseignants au travail dans les établissements secondaires publics de Bertoua **409-425**

N'doumy Noël ABE, Madoussou DIABAGATÉ, Zanga Aboudramane TOURÉ

Les parcours thérapeutiques des PVVIH à Bouaké : entre rationalité biomédicale, croyances locales et contraintes socio-sanitaires **426-438**

N'Zué Koffi Arsène GNA

L'adaptation des « avec » en milieu urbain face à l'exclusion bancaire : une analyse socio-économique à Kinshasa (RDC) **439-462**

Rahma HAMIDÉ ABRAS

Méthodes andragogiques, motivation et persévérances des étudiants en Conseiller d'Alphabétisation, d'Education Non Formelle (CAENF) de l'Ecole Normale Supérieure de N'Djaména **463-475**

Rémi Oscar AKA, Amadou TAMBOURA, Sakibou KOULAWELE ALIDOU

Évaluation de l'approche ethnomathématique du jeu awalé dans l'enseignement secondaire en République du Bénin **476-489**

Robert Lorimer ZOUKPÉ

La perméabilité de la frontière Côte d'Ivoire-Burkina-Faso et structuration des groupes armés : cas de Doropo dans la région du Bounkani (nord-est ivoirien) **490-508**

Sadio SIDIBE, Moussa Fadiala BOCOUM

Éthique, sacré et biodiversité : les nouveaux défis africains **509-521**

Tiasvi Yao Raoul AGBAVON, Jean-Baptiste KOFFI

Claude Bernard et Canguilhem : du déterminisme de la normativité à la normativité du déterminisme **522-534**

Gnantin Mathias GAHIÉ, Kapiéfolo Julien KONE, Zahouela Marcelin SIAGBE

Électricité et développement du numérique dans la Sous-préfecture de Tiobli : contraintes énergétiques et dynamiques du développement local **535-550**

Dégradation de la voirie et les pratiques de mobilité urbaine à Toumodi (Côte d'Ivoire)

Datté Anderson KOUADIO

Enseignant-chercheur, Assistant
Université Alassane Ouattara, Bouaké
Kouadat27@gmail.com

Atsé Calvin YAPI

Enseignant-chercheur, Maître -Assistant
Université Alassane Ouattara, Bouaké
atsecalvinyapi@gmail.com

LemissaYann Kersen KOFFI

Master en Géographie
Université Alassane Ouattara, Bouaké
lemissakoffi@gmail.com

Résumé

La qualité des infrastructures routières conditionne fortement la mobilité urbaine et l'accès aux services essentiels. À Toumodi, la dégradation progressive de la voirie perturbe les déplacements des populations et accentue les disparités spatiales entre quartiers. Cette étude examine l'influence de l'état des routes sur les pratiques de mobilité et l'accessibilité urbaine. La méthodologie combine recherche documentaire et enquêtes de terrain, menées auprès de 356 ménages et 50 chauffeurs de taxi, complétées par des entretiens semi-directifs avec les responsables des services d'aménagement urbain. Les résultats révèlent que les taxis dominent les déplacements (44,4 %), devant les motos (26,7 %) et la marche (22,2 %). La dégradation des voies conduit les transporteurs à refuser de desservir plusieurs quartiers périphériques, réduisant ainsi l'accès aux services urbains. Ces difficultés s'aggravent en saison des pluies, certaines routes devenant impraticables. L'étude met en évidence une relation étroite entre qualité de la voirie, pratiques de mobilité et inégalités d'accessibilité. Elle souligne l'urgence de renforcer les politiques d'entretien et de réhabilitation routière pour améliorer durablement la mobilité urbaine et réduire les disparités spatiales à Toumodi.

Mots-clés : accessibilité, mobilité urbaine ; voirie ; infrastructures routières ; Toumodi

Road Deterioration and Urban Mobility Practices in Toumodi (Ivory Coast)

Abstract

The quality of road infrastructure has a significant impact on urban mobility and access to essential services. In Toumodi, the gradual deterioration of the road network is disrupting residents' travel and exacerbating spatial disparities between neighborhoods. This study examines the influence of road conditions on mobility practices and urban accessibility. The methodology combines literature review and field surveys, conducted among 356 households and 50 taxi drivers, supplemented by semi-structured interviews with urban planning officials. The results reveal that taxis account for the largest share of travel (44.4%), followed by motorcycles (26.7%) and walking (22.2%). The deterioration of roads leads transport providers to refuse to serve several outlying neighborhoods, thereby reducing access to urban services. These difficulties worsen during the rainy season, when some roads become impassable. The study highlights a close relationship between road quality, mobility patterns, and inequalities in accessibility. It

underscores the urgent need to strengthen road maintenance and rehabilitation policies to sustainably improve urban mobility and reduce spatial disparities in Toumodi.

Keywords: accessibility, urban mobility; road network; road infrastructure; Toumodi

Introduction

La mobilité urbaine constitue un élément fondamental dans le fonctionnement des villes. Elle conditionne la capacité des populations à accéder à leurs emplois, aux infrastructures, aux équipements socio-collectifs ainsi qu'à l'ensemble des services indispensables à la vie d'une ville. L'accessibilité représente ainsi l'une des conditions fondamentales du développement urbain, (P. Merlin, 1991 : 33). Du coup, la mobilité urbaine est considérée parfois comme un révélateur des dynamiques territoriales et de la qualité de vie des citoyens (J. Labasse, 1971 : 214). D'ailleurs, le bon fonctionnement de cette mobilité repose essentiellement sur la qualité de la voirie. Celle-ci assure la continuité des déplacements entre les différents quartiers et facilite les échanges économiques et sociaux. À l'inverse, lorsqu'elle se dégrade, les temps de parcours s'allongent, les coûts de déplacement augmentent et l'accès aux services urbains devient plus difficile. Cela illustre que les infrastructures routières participent pleinement à la production des inégalités territoriales en favorisant ou en limitant l'accessibilité des espaces urbains. Cette problématique est particulièrement marquée dans les villes africaines où la croissance démographique et l'expansion spatiale progressent plus rapidement que les investissements publics.

En Côte d'Ivoire, de nombreuses villes secondaires connaissent une extension spatiale rapide qui surpasse largement le développement du réseau routier urbain (A. Koffi, 1978 : 112). Toumodi n'échappe pas à cette dynamique. Au cours des dernières années, la ville s'est étendue avec l'apparition de nouveaux quartiers. En revanche, le réseau viaire n'a pas évolué au même rythme. Les aménagements réalisés restent insuffisants pour répondre aux besoins d'une urbanisation en constante progression. Aujourd'hui, une grande partie des voies urbaines, qu'elles soient bitumées ou en terre, présente un niveau de dégradation préoccupant. Les difficultés deviennent encore plus visibles pendant la saison des pluies. Certaines routes sont alors difficilement praticables et plusieurs quartiers connaissent des problèmes d'accès, parfois au point d'être temporairement enclavés. Cette dégradation a des répercussions directes sur le quotidien des habitants. Leurs déplacements quotidiens deviennent plus contraignants. La desserte de plusieurs quartiers est réduite. Les activités économiques, les services administratifs et les équipements sociaux fonctionnent alors dans des conditions moins favorables. Cette réalité modifie progressivement les pratiques de mobilité des populations. Par ailleurs, la mauvaise qualité de la voirie renforce également les écarts d'accessibilité entre les différents quartiers de la ville. Les secteurs centraux, qui disposent d'infrastructures relativement meilleures, restent plus faciles

d'accès que les périphéries récemment urbanisées, où les conditions de circulation demeurent précaires. Dans ces conditions, une interrogation s'impose : dans quelle mesure la dégradation du réseau viaire influence-t-elle les pratiques de mobilités des populations et les conditions d'accessibilité urbaine à Toumodi ?

L'objectif de cette étude est d'analyser les effets de la dégradation des infrastructures routières sur les pratiques de déplacement des populations et sur les conditions d'accessibilité des différents quartiers de Toumodi. Plus précisément, il s'agit d'identifier les modes de déplacement privilégiés par les habitants, d'apprécier les contraintes auxquelles ils sont confrontés au quotidien et d'évaluer les conséquences spatiales de la mauvaise qualité de la voirie sur l'organisation de l'offre de transport urbain. L'hypothèse défendue est que la dégradation de la voirie constitue un facteur majeur de recomposition des pratiques de mobilité et de renforcement des inégalités d'accessibilité entre les quartiers de Toumodi.

Pour mener à bien cette analyse, l'article se structure en deux grandes parties. La première analyse les stratégies de mobilité développées par les populations face à la dégradation de la voirie. La seconde met en évidence les effets de cette dégradation sur l'accessibilité urbaine, les pratiques des transporteurs et les disparités socio-spatiales qui en découlent entre les différents quartiers de Toumodi.

1. Méthodologie

1.1 Présentation de l'espace d'étude

Située au centre de la Côte d'Ivoire, entre 6°33'17" de latitude Nord et 5°01'13" de longitude Ouest, la ville de Toumodi occupe une position géographique stratégique qui lui confère le statut de ville-carrefour. Cette situation résulte de sa localisation sur l'axe routier majeur reliant Abidjan à Yamoussoukro par l'autoroute du Nord. Elle se trouve à environ 197 km de la capitale économique, Abidjan, et à près de 30 km de la capitale politique, Yamoussoukro. Par ailleurs, la route A4 la relie à Dimbokro (38 km) et à Oumé (55 km), renforçant ainsi son rôle de nœud de communication et d'échanges entre plusieurs localités du pays.

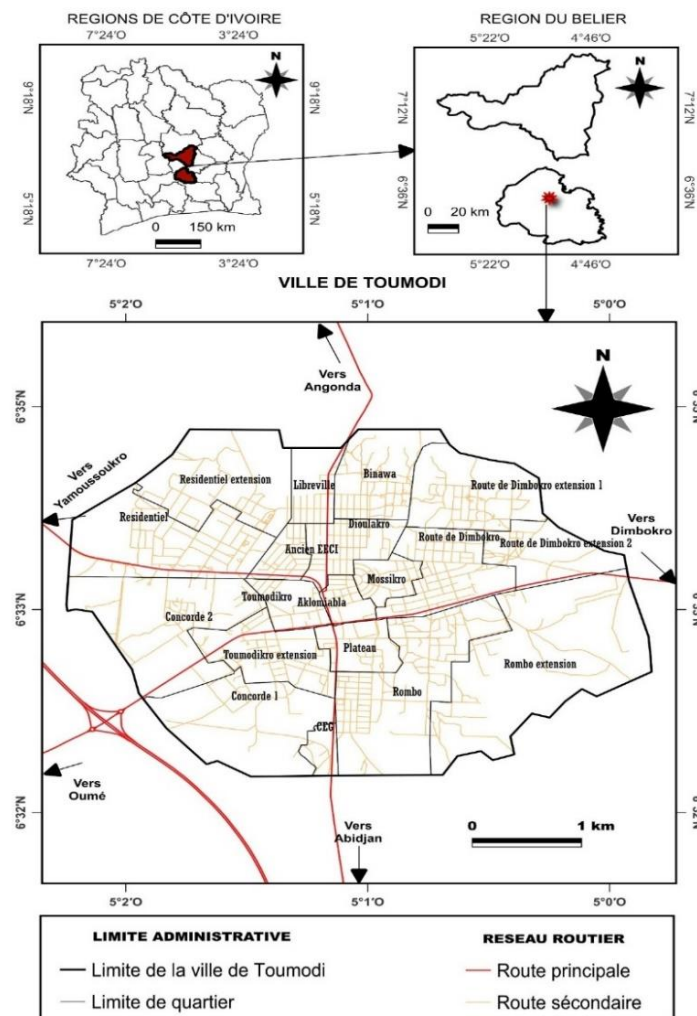
Toumodi est également le chef-lieu de la région du Bélier et du département de même nom. Cette fonction administrative lui confère une influence importante dans l'organisation et l'animation du territoire régional. Selon le RGPH¹ 2021, la ville de Toumodi compte 88 580 habitants répartis sur une superficie d'environ 222 km², soit une densité moyenne de 399

¹ Recensement Général de la Population et de l'Habitat

habitants/km². Cette croissance démographique s'accompagne d'une extension continue de l'espace urbain et d'une augmentation des besoins en infrastructures et en services urbains.

À l'instar de nombreuses villes secondaires ivoiriennes en développement, Toumodi est confrontée à des défis liés à la planification urbaine, à l'entretien des infrastructures et à l'adaptation de son réseau viaire à l'extension spatiale de la ville. En effet, Toumodi fait face à une urbanisation rapide qui entraîne l'émergence de nouveaux quartiers périphériques dont l'équipement en infrastructures reste souvent insuffisant. Cette dynamique accentue les besoins en voirie et en mobilité urbaine, particulièrement dans les zones récemment urbanisées où l'accessibilité demeure limitée. Ces contraintes influencent directement les conditions de déplacement des populations et justifient l'intérêt scientifique d'une telle étude portant sur les relations entre voirie et mobilité urbaine. Afin de mieux situer le cadre spatial de cette étude, la carte 1 présente la localisation de la ville de Toumodi.

Carte 1: Carte de localisation de la ville de Toumodi



Source : CNTIG '2021

Realisation L.Y.K. KOFFI

1- 2 Collecte des données

Cette étude s'appuie sur une approche mixte. Le travail préparatoire a d'abord consisté à croiser les différentes sources écrites liées au sujet d'étude. Ce travail a permis de faire l'état des lieux des études portant sur les questions des pratiques de mobilité et de l'accessibilité urbaine ainsi que sur de l'état des infrastructures routières. Puis, il a été complété par une enquête de terrain qui s'est déroulée de mars à juin 2026. A ce niveau, trois (3) outils adaptés à la collecte des données ont été adoptés. Il s'agit : l'enquête par questionnaire, l'observation directe et l'entretien semi-direct. D'abord, l'enquête par questionnaires s'est concentrée sur six quartiers cibles comme l'indique le tableau 1. Ce choix de ces différents quartiers repose sur un échantillonnage raisonné. Il prend en compte l'ancienneté de ces secteurs, leur poids démographique ainsi que leur niveau d'accessibilité. Pour déterminer la taille de l'échantillon des ménages, la formule suivante d'EL MARHOUM Adil (2019, p.11) a été appliquée.

$$n = \frac{z^2 (PQ)N}{[e^2(N-1) + z^2(PQ)]}$$

n= taille de l'échantillon

N= taille de la population mère, pour cette étude, N est estimé à 3069 ;

Z= coefficient de marge (déterminé à partir du seuil de confiance) sa valeur est : 1,96 ;

e= marge d'erreur

p= proportion de ménage supposé avoir les caractères recherchés. Cette proportion varie entre 0.05 et 1 est une probabilité d'occurrence d'un évènement. Dans le cas où l'on dispose d'aucune valeur de cette proportion celle-ci est fixé à 50% (0,5) ;

Q= 1-P

Application de la formule

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5 \times (1-0,5)) \times 3069}{(0,05)^2 (3069-1) + (1,96)^2 (0,5 \times 4(1-0,5))} \quad \text{ainsi} \quad \boxed{n = 356 \text{ ménages}}$$

Dans le cadre de cette étude, le nombre de ménage à enquêter dans la ville de Toumodi est de 356 ménages. Ce nombre doit être reparti dans les quartiers à enquêter de façon proportionnelle. Ainsi pour déterminer le nombre de ménage à enquêter par quartier, la méthode de calcul est la suivante :

$$\boxed{n = \frac{\text{nombre de ménage par quartier} \times \text{taille de l'échantillon}}{\text{nombre total de ménages de l'ensemble des quartiers}}}$$

Application de la formule

$$\text{CEG : } n = \frac{399 \times 356}{3069} \quad \text{ainsi} \quad \boxed{n = 46 \text{ ménages}}$$

Tableau 1 : Répartition des ménages enquêtés selon la typologie du quartier.

Quartiers à enquêter	Typologie de quartier	Nombre total de ménages	Nombre de ménages à enquêter
CEG	Ancien quartier	399	46
Concorde 1	Nouveau quartier	1119	33
Dioulakro	Ancien quartier	325	130
Résidentiel	Ancien quartier	515	38
Route Dimbokro	Nouveau quartier	287	60
Route Dimbokro extension II	Nouveau quartier	424	49
Total	-	3069	356

Source : RGPH 2021/enquête de terrain,2026

Sur un bassin total de 3 069 ménages recensés dans ces zones (RGPH, 2021), le calcul a fixé le seuil à 356 ménages. Les questionnaires ont ensuite été répartis de manière proportionnelle entre les quartiers. En parallèle, cinquante (50) chauffeurs de taxi ont été interrogés pour cerner les réalités de leur activité. Faute de fichier d'immatriculation exhaustif, leur sélection s'est faite par un échantillonnage non probabiliste, combinant des méthodes par grappes, accidentelle et par interception sur les axes majeurs de la ville. Ensuite, des observations directes ont permis de cartographier l'état des routes, d'évaluer la circulation et de repérer les enclaves. Enfin, des entretiens semi-directifs ont été menés auprès des acteurs institutionnels clés : le chef du service technique de la mairie, les responsables locaux du ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, ainsi que la Direction générale adjointe du Conseil régional du Bélier. Ces échanges ont mis en lumière les politiques locales, les freins liés à l'entretien des réseaux et les pistes d'amélioration.

Le traitement final combine des analyses qualitatives et quantitatives. Les données textuelles ont fait l'objet d'une analyse de contenu narrative à l'aide de Microsoft Word. Les questionnaires, quant à eux, ont été codifiés sous Microsoft Excel puis exportés vers le logiciel SPSS. Enfin, les données spatiales issues du terrain ont été intégrées dans les logiciels ArcGIS 10.3 et QGIS 3.20 afin de cartographier la qualité des voies, la desserte des quartiers et les conditions d'accessibilité.

2- Résultats

2.1 Les pratiques de mobilité face à la dégradation de la voirie

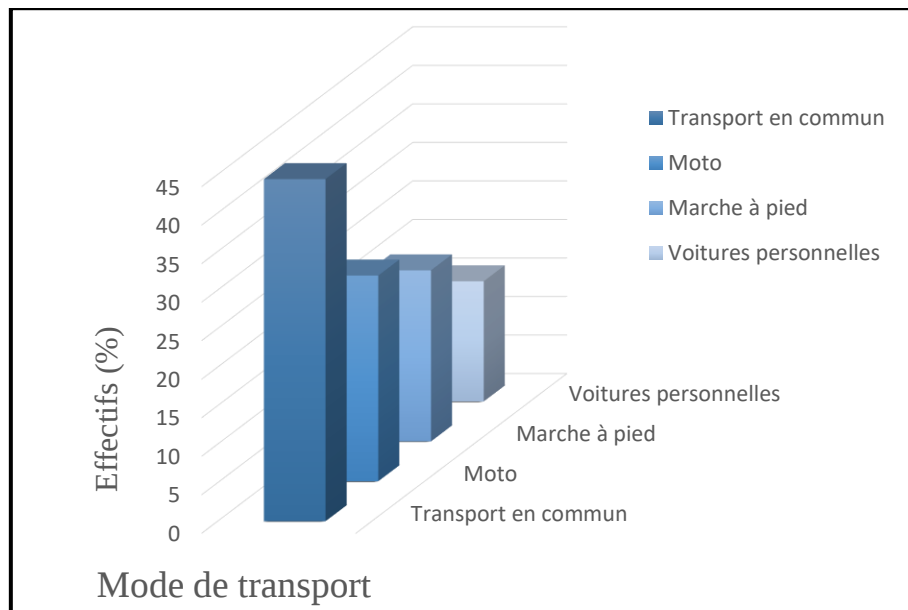
Les pratiques de mobilités des populations de Toumodi reflètent des réalités du fonctionnement urbain ainsi que les contraintes imposées par l'état de la voirie. Face aux difficultés observées dans plusieurs quartiers, les habitants développent différentes stratégies de déplacement

adaptées aux conditions des infrastructures routières. L'analyse des modes de transport utilisés et de la fréquence des déplacements permet ainsi de mieux comprendre les dynamiques de mobilité urbaine dans la ville.

2. 1.1 Des modes de déplacement diversifiés mais fortement contraints

Les résultats des enquêtes réalisées auprès des ménages montrent une diversification des pratiques de mobilité dans la ville. Ainsi, pour assurer leurs activités quotidiennes, les modes de transport les plus fréquents à Toumodi sont la marche à pied, les taxis communaux, les motos ainsi que les véhicules personnels comme le présente figure 1.

Figure 1 : Modes de transport les plus utilisés par les populations de la ville de Toumodi



Source : enquête de terrain, Mars 2026

L'analyse des données de la figure révèle que dans la ville de Toumodi, les transports en commun (Taxi) constitue le mode de déplacement le plus utilisé avec 44,4%. Cette prédominance s'explique principalement par leur relative accessibilité financière et leur capacité à desservir plusieurs quartiers de la ville. Dans un contexte marqué par la dégradation de certaines routes, ces moyens de transport apparaissent comme les plus adaptés aux besoins quotidiens des populations. La moto à usage personnelle occupe la deuxième position avec 26,7%. Son utilisation importante traduit les stratégies d'adaptations développées par les habitants face aux difficultés de circulation. Grâce à leur flexibilité, les motos permettent d'accéder plus facilement aux quartiers caractérisés par des voies étroites, boueuses ou fortement dégradées. L'utilisation de la moto constitue ainsi une alternative privilégiée dans plusieurs zones périphériques où la circulation des véhicules devient difficile particulièrement pendant la saison de pluies. Concernant, la marche à pied, elle représente 22,2% des déplacements urbains. Cette proportion relativement élevée traduit non seulement les

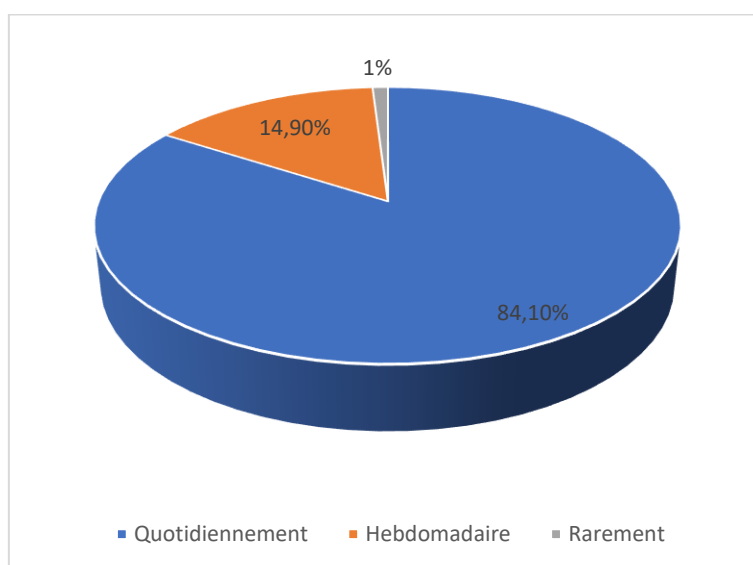
contraintes économiques auxquelles sont confrontées les ménages mais révèle également les insuffisances du réseau routiers et les difficultés d'accès aux transports motorisés dans certains quartiers. Cette réalité est perceptible dans les quartiers comme Concorde 1, Route Dimbokro extensions 2, Résidentiel extension, Rombo, où les infrastructures routières demeurent largement insuffisantes, dégradées, voire totalement inexistant par endroits. Dans ces conditions, les populations sont contraintes d'effectuer quotidiennement de longs trajets à pied pour rejoindre les principaux axes de circulation ainsi que les services essentiels. Les véhicules personnels apparaissent quant à eux comme le mode de transport le moins utilisé avec 15,6% des déplacements. Cette faible proportion peut s'expliquer par le coût élevé de possession d'un véhicule et par les contraintes liées à l'état des routes qui accélèrent l'usure mécanique des automobiles.

Au-delà des statistiques, les observations de terrain montrent que les pratiques de mobilité à Toumodi traduisent une logique permanente d'adaptation des populations face aux insuffisance du réseau routier urbain. Les habitants ajustent leurs choix de déplacement en fonction de l'état des voies et des difficultés d'accessibilité observées dans plusieurs quartiers. Ainsi, la mobilité urbaine apparaît fortement conditionnée par la qualité des infrastructures routières et les contraintes spatiales qui caractérisent la ville.

2.1.2. Une fréquence élevée des déplacements malgré les difficultés de circulation

Les routes urbaines à Toumodi sont quotidiennement empruntées par les populations dans le cadre de nombreuses activités économiques, administratives, scolaires et services sociaux. Les résultats de l'enquête montrent que les infrastructures routières connaissent une forte fréquentation quotidienne de la part des habitants comme l'illustre la figure 2.

Figure 2 : Fréquence d'utilisation des routes par les ménages enquêtés



Source : enquête de terrain, Mars 2026

Le graphique ci-dessus met en évidence une utilisation très soutenue de réseaux routiers par la population de Toumodi. En effet, 84,1% des personnes enquêtées déclarent emprunter les routes quotidiennement, tandis que 14,9% les utilisent de manière hebdomadaire. Seuls 1% des répondants affirment y recourir rarement.

Dans l'ensemble, ces résultats témoignent d'une forte dépendance des populations à l'égard des infrastructures routières. Les routes constituent un support indispensable pour accéder aux principaux services et équipements socio-collectifs. Cette fréquentation quotidienne s'explique par la nécessité de rejoindre les principaux pôles d'activités de la ville. Ces déplacements concernent principalement les marchés, les établissements scolaires, les centres de santé, les administrations publiques ainsi que les lieux de travaux informels. Par conséquent, les axes reliant les quartiers résidentiels au centre-ville enregistrent les flux de circulation les importants. L'intensité des déplacements varie toutefois selon les catégories socioprofessionnelles. Les commerçants, les transporteurs, les élèves, ainsi que les travailleurs du secteur informel figurent parmi les usagers les plus réguliers du réseau routier. La nature de leurs activités les oblige à effectuer plusieurs déplacements au cours de la journée, ce qui explique leur forte présence sur les principaux axes de circulation. Par ailleurs, 77,8 % des personnes interrogées estiment que l'état des routes influence également les pratiques de mobilité.

Dans plusieurs quartiers périphériques comme les quartiers Routes de Dimbokro extension II, Résidentiel extension, Concorde I, Mossikro, la dégradation de la voirie contraint les populations à revoir leur itinéraire. Elles renoncent souvent au trajet le plus court au profit d'un itinéraire plus long mais jugé plus praticable.

Cette situation met en évidence le rôle déterminant de l'état de la voirie dans les dynamiques de mobilité au sein de la ville de Toumodi. En effet, la qualité des infrastructures routières ne se limite pas à influencer la circulation ; elle modifie également les stratégies quotidiennes de déplacements adaptées par les populations. Celle-ci détermine en dernier ressort leur l'accessibilité aux différents espaces urbains.

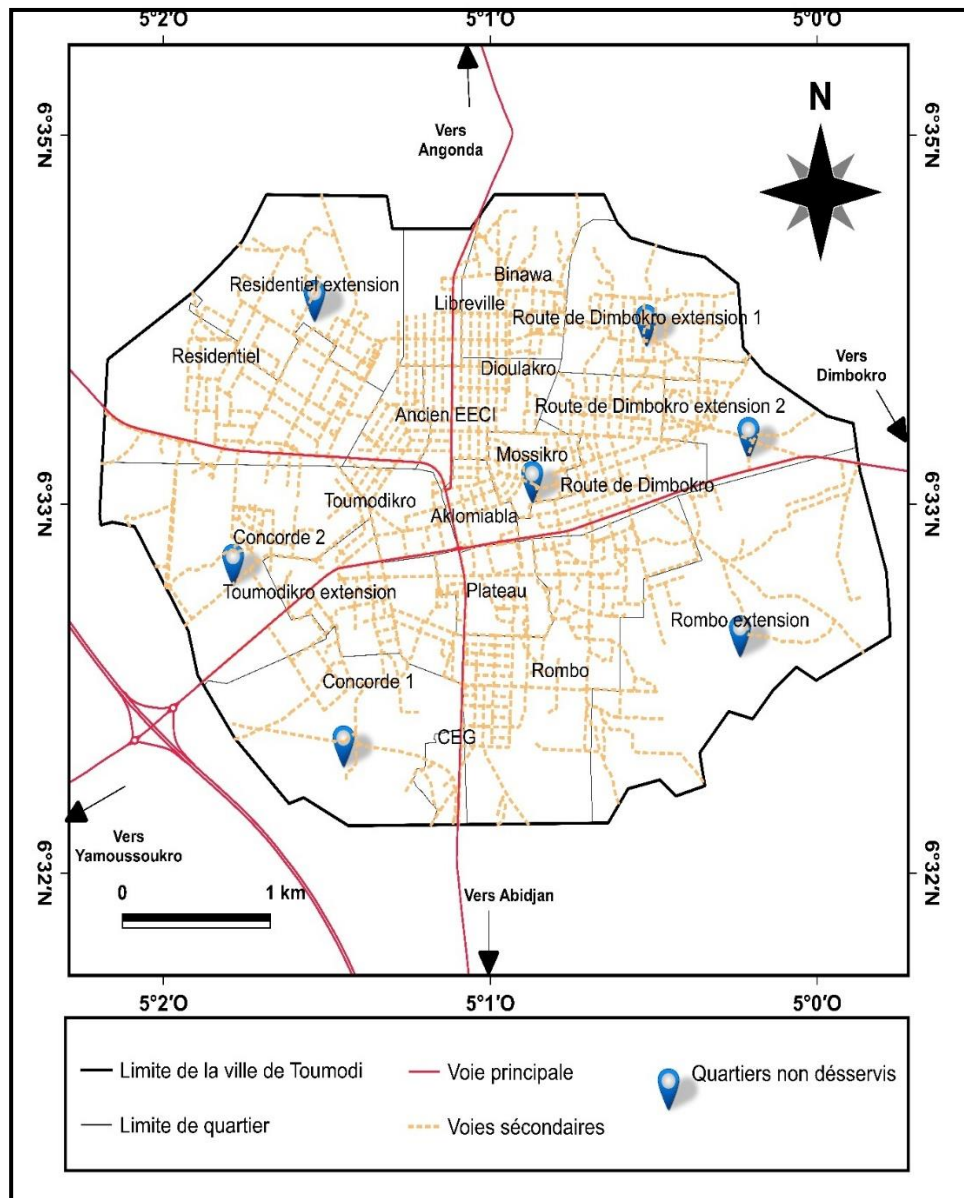
2.2. La dégradation de la voirie comme facteur de réduction de l'accessibilité urbaine

Dans la ville Toumodi, malgré l'existence d'un réseau routier permettant de relier les différents quartiers, plusieurs obstacles limitent les déplacements quotidiens des populations. Ces difficultés sont principalement liées à l'état dégradé de certaines voies qui réduit l'accessibilité de plusieurs quartiers de la ville et influence les comportements des acteurs du secteur du transport. Les enquêtes de terrain révèlent notamment un refus de desserte dans certains quartiers, des difficultés d'accès aux taxis, ainsi qu'un allongement du temps de trajet.

2.2.1. Le refus de desserte des quartiers périphériques par les transporteurs

Dans le but d'appréhender les conséquences de la dégradation de la voirie sur la mobilité urbaine à Toumodi, une enquête a été réalisée auprès des chauffeurs de taxi de la ville. La carte ci-dessous présente les quartiers que ces derniers déclarent refuser de desservir en raison des difficultés d'accès rencontrées dans l'exercice de leur activité.

Carte 2 : Quartiers difficilement desservis par les transporteurs de la ville de Toumodi



Source : Enquête de terrain, 2026

Réalisateur : L.Y.K. Koffi, Juin 2026

La carte montre que le refus de desserte concerne principalement les quartiers Rombo extension, Route de Dimbokro extension I, Route de Dimbokro extension II, Résidentiel extension, Mossikro, Concorde I et Concorde II. Pour tous les chauffeurs interrogés, ces quartiers présentent des contraintes de circulation suffisamment importantes pour les inciter à limiter ou à éviter

totalement leur desserte. La répartition des quartiers concernés met en évidence une concentration des difficultés dans les espaces périphériques de Toumodi. Les quartiers Route de Dimbokro Extension I et Route de Dimbokro Extension II, situés à l'Est de la ville, comptent parmi les secteurs les plus enclavés. Les chauffeurs interrogés décrivent un réseau viaire fortement dégradé, dont l'état se détériore davantage pendant la saison des pluies. Les nids-de-poule, les portions boueuses et les eaux stagnantes rendent alors la circulation difficile. Ces contraintes augmentent les risques d'accidents et favorisent une usure plus rapide des véhicules. La même situation est observée dans les quartiers Concorde I et Concorde II, localisés au Sud-ouest de la ville. Les transporteurs soulignent que les voies secondaires qui desservent ces quartiers sont particulièrement dégradées, ce qui complique les déplacements. Les risques de pannes mécaniques, les dommages causés aux véhicules et les coûts d'entretien qui en résultent conduisent de nombreux chauffeurs à éviter ces itinéraires ou à refuser les courses à destination de ces quartiers.

Quant au quartier résidentiel extension, localisé au Nord-Est est lui aussi considéré comme difficilement accessible. Bien qu'il soit relativement proche de certains axes structurants, les chauffeurs soulignent que les voies internes du quartier présentent plusieurs insuffisances qui compliquent la circulation des véhicules de transport. Le cas de Mossikro mérite une attention particulière. En effet, contrairement aux autres quartiers concernés, Mossikro est situé à proximité du centre urbain et à en son sein quelques kilomètre de voies bitumés. Pourtant, il figure parmi les secteurs que plusieurs chauffeurs préfèrent éviter. Cela démontre que le refus de desserte n'est pas uniquement lié l'éloignement géographique mais également à la qualité des infrastructures routières. Pour les transporteurs, l'état des voies constitue souvent un critère plus déterminant que la distance à parcourir. Enfin, le quartier Rombo extension situé dans la partie sud-est de la ville est également cité parmi les quartiers les moins attractifs pour les chauffeurs de taxi.

Son éloignement relatif du centre-ville combiné à la dégradation de certaines de ses voies d'accès contribue à renforcer les difficultés de desserte observées. Dans l'ensemble, les témoignages recueillis auprès des chauffeurs révèlent que le refus de desservir certains quartiers s'explique avant tout par des considérations de rentabilité et de sécurité. Les chauffeurs interrogés estiment que l'état dégradé de la voirie entraîne une hausse des frais d'entretien des véhicules et allonge la durée des déplacements. Pour limiter ces contraintes, ils privilégient les itinéraires et les quartiers où les conditions de circulation sont plus favorables.

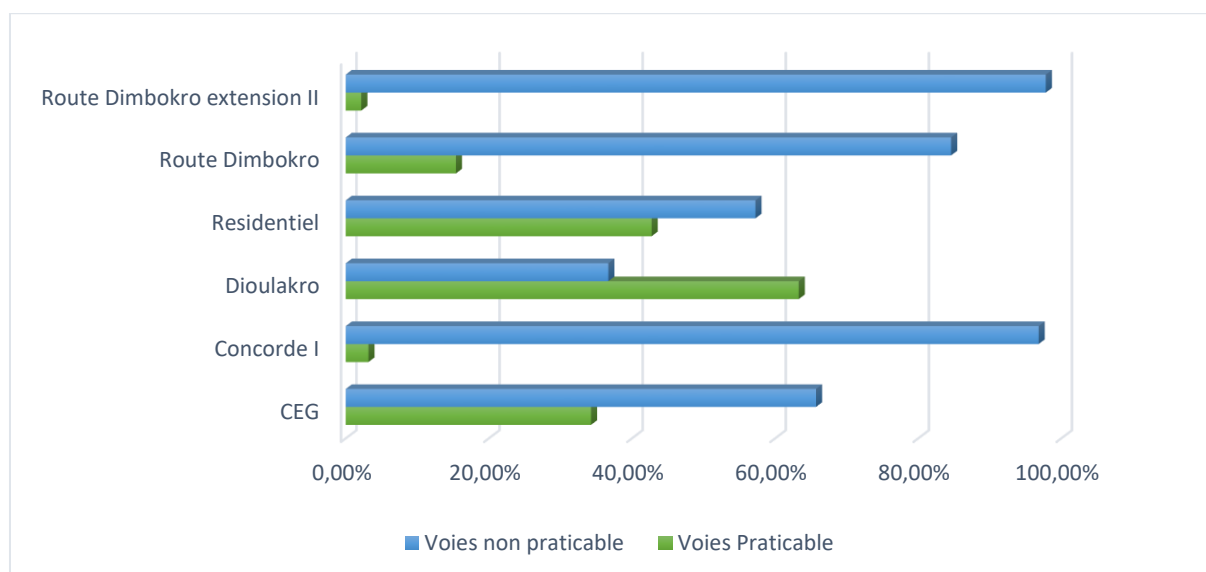
Au final, les résultats mettent en évidence le rôle déterminant de la dégradation de la voirie dans les difficultés de mobilité observées à Toumodi. En réduisant la desserte de certains quartiers par les services de transport, elle accentue leur enclavement et renforce les inégalités d'accessibilité à l'échelle de la ville. Les habitants concernés rencontrent ainsi davantage de difficultés pour

rejoindre leur lieu de travail, les marchés, les établissements scolaires ou les structures de santé. Ces difficultés s'intensifient pendant la saison des pluies, lorsque la circulation devient encore plus difficile et que plusieurs voies sont temporairement impraticables.

2.2.2 La saison des pluies comme facteur aggravant des difficultés de mobilité

Afin de mieux comprendre les effets de la saison des pluies sur les déplacements à Toumodi, il est utile d'examiner la manière dont les habitants perçoivent l'état de praticabilité des routes dans les différents quartiers. La figure ci-dessous montre ainsi la répartition des enquêtés en fonction de leur appréciation des conditions de circulation pendant la saison des pluies.

Figure 3: le niveau de la praticabilité des voies selon les quartiers en saison de pluie



Source : Enquête de terrain, Mars 2026

La figure 3 met en lumière des différences marquées dans la praticabilité des voies entre les quartiers de la ville de Toumodi pendant la saison des pluies. Les résultats montrent que les effets de la dégradation du réseau routier varient d'un quartier à l'autre. Dans plusieurs secteurs, l'état des routes rend les déplacements particulièrement difficiles. Les quartiers Route Dimbokro Extension II et Concorde sont les plus touchés. Dans chacun de ces quartiers, 97,83 % des personnes interrogées estiment que les voies sont impraticables durant la saison des pluies. Ce constat reflète une dégradation très avancée de la voirie. Les fortes précipitations favorisent la formation de nids-de-poule, de rigoles, de zones boueuses ainsi que d'importantes stagnations d'eau, ce qui complique davantage la circulation. Les quartiers CEG et Résidentiel connaissent également des difficultés importantes. Les routes y sont jugées non praticables par respectivement 65,72 % et 52,25 % des enquêtés. Même si la situation est moins critique que dans les quartiers précédents, ces résultats traduisent des contraintes réelles pour les déplacements des habitants pendant la saison pluvieuse.

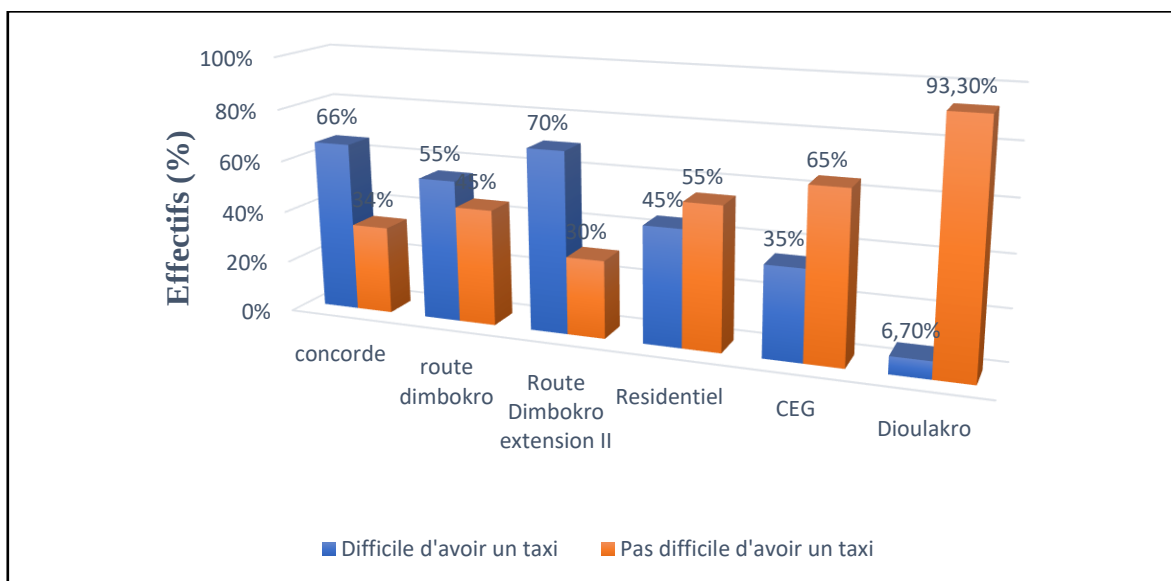
À l'opposé, Dioulakro apparaît comme le quartier le moins affecté. En effet, 63,03 % des personnes interrogées estiment que les voies y restent praticables, contre 36,70 % qui expriment un avis contraire. Cette situation s'explique sans doute par une proportion plus importante de voies bitumées, qui résistent mieux aux effets des pluies et facilitent la circulation.

Dans l'ensemble, ces résultats montrent que la saison des pluies accentue les difficultés de mobilité à Toumodi. La dégradation de la voirie limite les déplacements dans plusieurs quartiers, renforce leur enclavement temporaire et allonge les temps de trajet. Elle réduit également l'accès des populations aux principaux services urbains, notamment les établissements scolaires, les structures de santé, les marchés et les administrations.

2.2.3 Offre de transport spatialement inégale

L'état de la voirie influence directement les conditions de circulation des transporteurs et, par conséquent, la disponibilité des taxis dans les différents quartiers de Toumodi. La figure 4 présente la perception des habitants quant à la facilité d'accéder à ce mode de transport.

Figure 4: : Difficultés à obtenir un taxi selon les quartiers



Source : Enquête de terrain, Mars 2026

Les résultats révèlent des écarts importants entre les quartiers, traduisant une accessibilité inégale aux services de transport urbain. Les difficultés sont particulièrement marquées dans les quartiers Route Dimbokro Extension II et Concorde I. Dans chacun de ces quartiers, près de 70 % des personnes interrogées déclarent éprouver des difficultés à obtenir un taxi. Cette situation reflète une faible desserte par les véhicules de transport et met en évidence la réticence des chauffeurs à emprunter ces itinéraires. Les observations de terrain confirment que la voirie y est fortement dégradée. Les chaussées présentent de nombreux nids-de-poule, des surfaces irrégulières et, en

saison des pluies, d'importantes zones de boue et de stagnation d'eau qui compliquent davantage la circulation.

Dans ces conditions, les chauffeurs privilégient les secteurs où les déplacements sont moins contraignants afin de préserver leurs véhicules et de réduire les risques de panne. Le quartier Route de Dimbokro connaît également des difficultés de desserte. Plus de la moitié des enquêtés (55 %) déclarent rencontrer des difficultés pour trouver un taxi, contre 45 % qui estiment ne pas être concernés. Bien que cette situation soit moins critique que dans les quartiers précédents, elle traduit une offre de transport encore insuffisante. Sa proximité avec les principaux axes de circulation permet néanmoins de maintenir une desserte relativement plus régulière. À l'inverse, les quartiers Résidentiel, CEG et surtout Dioulakro bénéficient d'une meilleure desserte. Au Résidentiel, 55 % des habitants déclarent accéder facilement à un taxi. Cette proportion atteint 65 % au quartier CEG. Dioulakro se distingue encore davantage : seuls 6,7 % des enquêtés indiquent rencontrer des difficultés, tandis que 93,3 % affirment trouver un taxi sans contrainte particulière. Cette situation s'explique par un réseau viaire en meilleur état, une proportion plus importante de voies bitumées et une connexion plus efficace avec les principaux axes de circulation. L'intensité des activités qui s'y développent constitue également un facteur d'attractivité pour les chauffeurs, qui y trouvent davantage d'opportunités de courses.

Dans l'ensemble, les résultats mettent en évidence une relation étroite entre la qualité de la voirie et la desserte des quartiers par les taxis. Les secteurs où l'accès à ce mode de transport est le plus difficile correspondent généralement à ceux où les infrastructures routières sont les plus dégradées. Les contraintes liées à l'état des routes conduisent les chauffeurs à limiter leurs déplacements vers ces quartiers afin de réduire les coûts d'exploitation, les risques de pannes et les pertes de temps occasionnées par la mauvaise circulation.

Ces résultats montrent que la dégradation de la voirie dépasse la seule question de l'état des infrastructures. Elle constitue un facteur de différenciation de l'accessibilité au sein de l'espace urbain. En limitant la présence des taxis dans certains quartiers, elle réduit les possibilités de déplacement des populations et complique l'accès aux emplois, aux établissements scolaires, aux structures sanitaires, aux services administratifs et aux activités commerciales. Les habitants des quartiers les plus enclavés subissent ainsi des contraintes de mobilité plus importantes, ce qui renforce les inégalités socio-spatiales et freine leur intégration aux dynamiques de développement de la ville.

3- Discussion

Les résultats de cette étude montrent que la dégradation de la voirie influence directement les pratiques de mobilité et les conditions d'accessibilité dans la ville de Toumodi. Ils rappellent que les infrastructures de transport ne se limitent pas à leur fonction de circulation. Elles participent à l'organisation de l'espace urbain et orientent les dynamiques territoriales. Cette lecture rejoint les analyses de J. Labasse (1971 : 215), pour qui les réseaux de transport structurent l'espace et conditionnent son évolution. Elle s'inscrit également dans la perspective de J.P. Rodrigue (2020 : 215), qui considère l'accessibilité comme un indicateur essentiel du fonctionnement des territoires. La forte utilisation du taxi (44,4 %) traduit la place qu'occupent les transports artisanaux dans les déplacements urbains à Toumodi.

Cette situation reflète surtout la faiblesse de l'offre de transport collectif formel, une réalité largement observée dans les villes secondaires d'Afrique subsaharienne. Y. Meité (2014 : 168) souligne que, en Côte d'Ivoire, ces modes de transport pallient les insuffisances des politiques publiques de mobilité. V. Godard (2002 : 97) défend la même idée en montrant que les transports artisanaux assurent une fonction indispensable dans le fonctionnement des villes africaines. Toutefois, les résultats obtenus montrent que leur efficacité reste étroitement liée à l'état de la voirie. Lorsque les routes se dégradent, les chauffeurs limitent leurs déplacements et les usagers se tournent davantage vers la moto (26,7 %), plus adaptée aux conditions de circulation difficiles. Cette observation rejoint les travaux de M. Brahim (2022 : 214) à N'Djamena et de V. Zoma (2024 : 146) au Burkina Faso, qui mettent en évidence le rôle du deux-roues motorisé comme solution d'adaptation face aux déficiences des infrastructures. Elle confirme également les analyses de G. Porter (2016 : 72), selon lesquelles la moto améliore l'accessibilité dans les espaces insuffisamment desservis. La proportion relativement élevée de la marche à pied (22,2 %) met en évidence une mobilité davantage contrainte que volontaire. Dans plusieurs quartiers périphériques, les habitants parcourent d'importantes distances avant de pouvoir accéder à un moyen de transport. A. Kumar et F. Barrett (2008 : 35) qualifient cette situation de « captivité modale », tandis que Lucas (2012, p. 108) y voit une manifestation de l'exclusion sociale produite par les insuffisances des systèmes de transport.

Les observations réalisées à Toumodi vont dans le même sens que celles de M.R. Zouhoula Bi (2024 : 8), qui montre, à Lakota, que la dégradation des routes favorise le recours contraint à la marche et complique les déplacements quotidiens. Les résultats mettent également en évidence une réorganisation de l'offre de transport. Dans plusieurs quartiers périphériques, les chauffeurs refusent certaines courses ou réduisent leurs passages en raison du mauvais état de la voirie. Le quartier Mossikro en constitue une illustration. Bien qu'il soit proche du centre-ville, il reste

faiblement desservi en raison de la dégradation de ses voies d'accès. Cette situation confirme les analyses de F. d'Arcier (1992 : 121), selon lesquelles les transporteurs adaptent leurs itinéraires afin de limiter les coûts liés à l'usure des véhicules. Elle rejoint aussi les conclusions N. Okou et J.M. Zamblé (2024 : 97), qui montrent que la qualité des infrastructures routières influence directement la répartition spatiale de l'offre de transport dans les communes d'Adjamé et de Yopougon. Comme le souligne R. Cervero (2013 : 28), l'accessibilité dépend moins de la distance parcourue que des conditions réelles de déplacement. L'étude montre par ailleurs que les effets de la dégradation de la voirie s'accroissent pendant la saison des pluies. Les fortes proportions de voies jugées impraticables dans plusieurs quartiers témoignent de la vulnérabilité des routes en terre et des insuffisances du système de drainage.

À l'inverse, les quartiers anciens, comme Dioulakro, conservent une meilleure accessibilité grâce à la présence de voies bitumées. Ces résultats sont comparables à ceux de C. Quenum et A. Houinsou (2020 : 154), qui mettent en évidence, à Porto-Novo, les conséquences des inégalités d'investissement dans les infrastructures routières dans ces quartiers de la ville. Ils prolongent également les analyses d'Ascher (1995 : 167), selon lesquelles le développement des infrastructures peine souvent à suivre le rythme de l'expansion urbaine. L'ensemble de ces observations montre que la dégradation de la voirie contribue à renforcer les inégalités socio-spatiales à Toumodi. Les quartiers centraux demeurent relativement bien connectés, tandis que les périphéries récentes connaissent des difficultés persistantes d'accessibilité. Ce contraste rejoint les analyses de S. Parnell et E. Peterse (2014 : 141), qui identifient l'inégale répartition des infrastructures et équipements urbains comme une caractéristique majeure des quartiers voire des villes africaines contemporaines.

En définitive, les résultats montrent que la dégradation de la voirie à Toumodi ne relève pas uniquement d'un problème d'entretien des routes, mais résulte de la conjonction de plusieurs facteurs. L'insuffisance des investissements publics alloués à la maintenance des infrastructures, la faiblesse des dispositifs de drainage face aux eaux pluviales, ainsi que la surcharge répétée des chaussées par un trafic de plus en plus dense, notamment celui des poids lourds, concourent à l'accélération de cette détérioration. À cela s'ajoutent les effets conjugués de l'urbanisation non planifiée et de l'absence d'une politique cohérente de gestion foncière, qui exposent davantage la voirie à une usure prématurée. Ces dysfonctionnements transforment les pratiques de mobilité, influencent les stratégies des transporteurs, limitent l'accès des populations aux services essentiels et accentuent les inégalités territoriales. Ces constats confortent les analyses de D. Banister (2008 : 81), de J.P. Rodrigue (2020 : 229) ainsi que De J.M. Offner (1993 : 240), qui soulignent le rôle déterminant des infrastructures de transport dans le développement territorial et la cohésion urbaine. Dans cette perspective, l'amélioration durable de la voirie apparaît comme une condition

essentielle pour renforcer l'accessibilité, réduire les disparités spatiales et accompagner le développement des villes secondaires ivoiriennes.

Conclusion

En définitive, cette étude montre que la qualité de la voirie joue un rôle déterminant dans les mobilités urbaines à Toumodi. La dégradation du réseau routier influence les choix de déplacement des populations et conditionne l'accessibilité aux différents quartiers de la ville. Face à ces contraintes, les habitants développent diverses stratégies d'adaptation, notamment en privilégiant le taxi, les deux-roues motorisés ou la marche. Ces pratiques traduisent certes une capacité d'adaptation, mais elles révèlent également les limites des infrastructures routières existantes.

Les résultats mettent en évidence une forte différenciation de l'accessibilité entre les quartiers. Les quartiers périphériques apparaissent les plus vulnérables en raison de la dégradation de la voirie, du refus de certains chauffeurs de taxi d'y assurer des courses et de la dégradation des conditions de circulation pendant la saison des pluies. Ces contraintes allongent les temps de déplacement, réduisent la desserte de certains quartiers et renforcent les inégalités d'accès aux services urbains, aux équipements collectifs et aux opportunités économiques. Au-delà des difficultés de mobilité, cette situation constitue un enjeu majeur pour le développement urbain de Toumodi. Elle freine les échanges, réduit l'efficacité des activités économiques et limite l'accès des populations aux principaux services. L'amélioration durable du réseau viaire apparaît ainsi comme une condition essentielle pour renforcer l'accessibilité, favoriser une meilleure intégration des quartiers périphériques et accompagner la croissance de la ville.

Dans cette perspective, les politiques publiques gagneraient à accorder une attention particulière à la réhabilitation et à l'entretien des voies les plus dégradées, en particulier dans les quartiers périphériques où les besoins sont les plus importants. Une telle orientation contribuerait à améliorer les conditions de déplacement, à réduire les disparités spatiales et à renforcer l'efficacité du système de transport urbain. Enfin, cette recherche ouvre plusieurs pistes de réflexion. Il serait pertinent d'approfondir l'analyse des effets socio-économiques de la dégradation de la voirie, notamment son incidence sur les dépenses de transport des ménages, les coûts d'exploitation supportés par les transporteurs ou encore l'attractivité économique des quartiers. Ces travaux permettraient de mieux comprendre les interactions entre les infrastructures routières, les mobilités urbaines et les dynamiques de développement dans les villes secondaires de Côte d'Ivoire.

Références bibliographiques

- ASCHER François, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 346 p.
- ATTA Koffi, 1978, « Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké (Côte d'Ivoire). » Thèse doctorat 3e cycle, ORSTON, Paris (France), 309 p.
- BANISTER David, 2008, « Le paradigme de la mobilité durable, » *Transport Policy*, vol. 15, n° 2, p. 73-80.
- BRAHIM Mahamat, 2022, « Les motos-taxis et les nouvelles pratiques de mobilité urbaine à N'Djamena », *Revue Africaine des Sciences Sociales*, vol. 8, No. 2, p. 205-221.
- CERVERO Robert, 2013, « Infrastructures de transport et environnement dans les pays en développement », *Routledge*, Londres, 23 p.
- El Marhoum Adil, 2019, Cours échantillonnage et estimation, Rabat, Université Mohammed V Rabat, Département des Sciences Economiques, 101. p.
- FAIVRE D'arcier Bernard, 1992, « Voirie urbaine : De l'accumulation à la gestion patrimoniale, » thèse de doctorat, Université Lumière Lyon II, 139 p
- GODARD Victor Pierre Paul, NGABMEN Dieudonné, 2002, *Les Transports Urbains en Afrique Subsaharienne*, Karthala, 398 p
- KUMAR Paul, STARKey, BARETT Fanny, 2008, *Bloqués dans le trafic : Transport urbain en Afrique*, Publications de la Banque Mondiale, 134 p.
- LABASSE Jean, 1971, *L'organisation de l'espace. Éléments de géographie volontaire*, Paris, Hermann, 618.p
- LUCAS Karen, 2012, « Transport et exclusion sociale : Où en sommes-nous ? », *Transport Policy*, vol. 20, p. 105-113.
- MEITE Youssouf, 2014, « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) », Thèse de doctorat de Sociologie, Université de Strasbourg, 327.p.
- MERLIN Pierre, 1994 : *La croissance urbaine*, Que Sais-Je, Presse Universitaire Française (PUF), Paris (France), 127 p.
- OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, No. 3, p. 233-242.
- OKOU Kouakou Norbert, ZAMBLE N'da Jean-Marie, 2024, « Gestion des infrastructures routières et mobilité en Côte d'Ivoire : cas des communes d'Adjamé et Yopougon dans le District d'Abidjan » in *ZAOULI*- n°8, vol. 2, p.291-318
- PARNELL Susan, PETERSE Edgar, 2014, *La révolution urbaine en Afrique*. Zed Books, 320 p.
- Porter Gina, 2016. « Mobilités en Afrique rurale : nouvelles connexions, nouveaux défis. » *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 106, Issue 2, pp. 434–441.
- QUENUM Comlan Irené Eustache Zokpénou et HOUINSOU Tognidé Auguste, 2020, « Disparité d'aménagement des infrastructures routières et mobilité des populations à Porto-Novo », *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, n° 9, vol. 2, pp. 91-113.
- RODRIGUE Jean-Paul, 2020, *La géographie des systèmes de transport* 5e éd, Taylor & Francis, New York, 480.p
- ZOMA Vincent, 2024, « villes secondaires d'Afrique de l'Ouest et défis de mobilité : Système de transport urbain à Ziniaré au Burkina Faso », *GRIN Verlag*, 59 p
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicétas, 2024, « La mobilité citadine à l'épreuve de la voirie à Lakota, ville du sud-ouest forestier de la Côte d'Ivoire », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 12 p.