

LES MUTATIONS DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA COMMUNE DE KOUMASSI (COTE D'IVOIRE)

Patrick Juvet KOUASSI * et **Ohomon Bernard EVIAR ***

**Maître-Assistant, Equipe de Recherche Espace-Système et Prospective (ERESP), Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (Côte d'Ivoire).*

*kpatrickjuvet@yahoo.fr
bernardeviar@gmail.com*

Résumé

Dans le passé, les populations de la commune de Koumassi faisaient recours à des charrettes à motricité humaine appelée communément « pousse-pousse » pour le transport des marchandises. Avec l'évolution des systèmes, ces moyens ont disparu pour faire place à des engins motorisés plus performants ; les tricycles bagages. L'objectif de cette étude est de présenter le mode fonctionnement et les acteurs de ces modes de transport. La méthodologie de recherche adoptée, pour ce travail, s'est appuyée sur la recherche documentaire et l'enquête de terrain. Les résultats des différentes investigations révèlent que le transport de marchandise par « pousse-pousse » était fait de façon anarchique par de jeunes hommes de nationalités étrangères. Cependant, en mars 2020, le conseil municipal de la commune de Koumassi a décidé de restructurer le secteur du transport des marchandises. Les « pousse-pousse » vont alors disparaître pour laisser aux tricycles bagages qui constituent un mode de transport bien organisé et bien structuré. L'arrivée des tricycles bagages ont contraint certains pousseurs de charrettes à se reconvertir en conducteurs de tricycles et l'intégration de jeunes ivoiriens dans ce secteur d'activité.

Mots clés : *Marchandises, pousse-pousse, tricycles, Koumassi, Côte d'Ivoire*

Abstract

In the past, the populations of the commune of Koumassi used human-powered carts commonly called "pousse-pousse" to transport goods. With the evolution of systems, these means have disappeared to make way for more efficient motorized vehicles; the baggage tricycles. The objective of this study is to present the operating mode and the actors of these modes of transport. The research methodology adopted for this work was based on documentary research and field investigation. The results of the different investigations reveal that the transport of goods by "rickshaws" was done in an anarchic way by young men of foreign nationalities. However, in March 2020, the municipal council of the commune of Koumassi decided to restructure the goods transport sector. The "rickshaws" will then disappear and be replaced by tricycles, which are a well-organized and well-structured mode of transport. The arrival of the tricycles forced some cart pushers to convert to tricycle drivers and the integration of young Ivoirians in this sector of activity.

Keywords: *Cart, goods, rickshaws, tricycles, Koumassi, Ivory Coast*

Introduction

La Côte d'Ivoire, tout comme les pays de l'Afrique subsaharienne, soumis à un fort accroissement de populations, connaît une urbanisation accélérée depuis la pénétration coloniale et l'adoption du système capitaliste. Elle est ainsi passée, au fil des années, d'une situation d'urbanisation embryonnaire à une situation d'urbanisation explosive et remarquable. Son taux d'urbains qui était 12,9% en 1955 est passé successivement à 24,5% en 1965 et à 32% en 1975 avant d'atteindre 39% en 1988 puis 42,5% en 1998. Depuis 2014, date du dernier recensement de la population et l'habitat, plus de la moitié de la population du pays (50,3%) vit en ville (RGPH, 1988, 1998, 2014). Cette urbanisation de plus en plus croissante a induit des besoins de déplacement des populations mais aussi de transport des marchandises. Les difficultés à assurer à leurs populations des services de transport urbain adéquats et décents ont été une préoccupation majeure pour les autorités ivoiriennes. La maîtrise de ce secteur de transport est un enjeu stratégique pour les autorités publiques interpellées par les défis de gouvernance institutionnelle d'une part et les défis de justice sociale et territoriale d'autre part (Méité, 2014 : 12). La livraison des marchandises est une activité vitale qui bénéficie aux résidents et aux industries des zones urbaines. Le transport de ces produits est une composante fondamentale de la vie urbaine (OCDE, 2003 : 8). La pratique de ce type de transport urbain reste encore informelle et se traduit par l'utilisation d'engins archaïques, l'occupation anarchique de l'espace et le manque d'organisation dans cette filière. Le transport de marchandises par pousse-pousse ou par charrette, hérité d'Asie par les pays Africains, s'est répandu dans les villes ivoiriennes. Ces engins à traction humaine qui servent à transporter diverses marchandises des lieux de décharge vers les marchés, les boutiques ou les domiciles sont d'une aide importante pour les populations de la capitale économique, Abidjan. A Koumassi, les politiques mises en place par les autorités municipales pour l'aménagement de la commune ont entraîné la disparition de ce moyen de transport de marchandises, jugé archaïque et dégradant pour l'espace communal. Les pousse-pousse sont alors remplacés par les tricycles bagages, engins à trois roues adaptés au transport des marchandises et de biens. De ce qui précède, la question fondamentale qui ressort est : quel changement a-t-il été opéré dans le transport des marchandises dans la commune de Koumassi ? Les

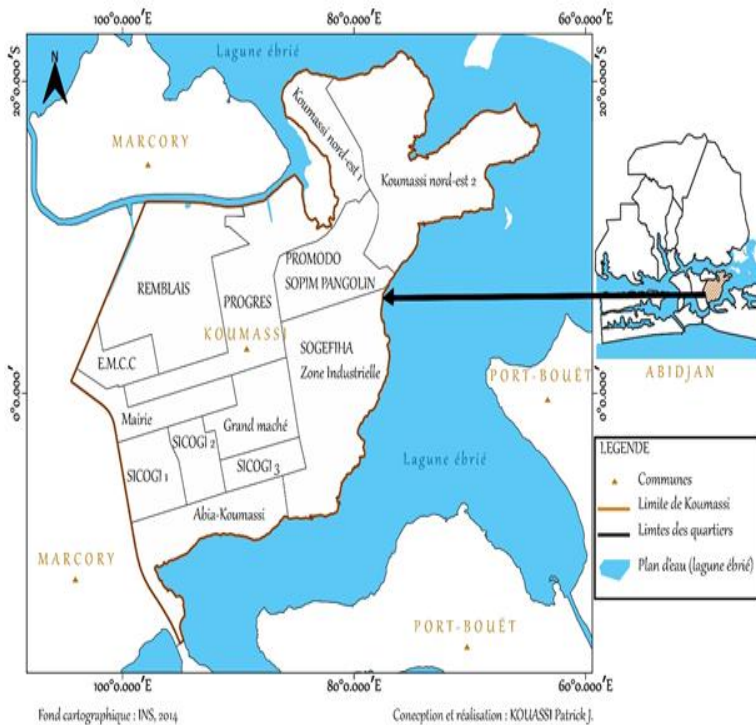
questions subsidiaires qui découlent de cette question centrale sont : quels sont les modes de transport de marchandises utilisés dans cette commune ? Et quels en sont les acteurs ?

1. Matériels et méthode

1.1. Présentation de la zone d'étude

La commune de Koumassi, cadre spatial sur lequel porte cette étude, est située dans la partie méridionale de la ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, à la latitude $5^{\circ}18'12''$ nord et à la longitude $4^{\circ}00'33''$ ouest. Elle s'étend sur une superficie de 874 hectares et est limitée à l'ouest par la commune de Marcory, au sud par celle de Port-Bouet et au sud-est par la lagune Ebrié. Dans sa partie nord, elle est séparée de la commune de Cocody par la lagune Ebrié (fig. 1).

Figure 1 : Localisation et présentation de la commune de Koumassi



Fond cartographique : INS, 2014

Conception et réalisation : KOUASSI Patrick J.

Le choix de cette commune répond du fait qu'elle est la seule dans la ville d'Abidjan pour l'instant à interdire le transport de marchandises par les charrettes suite à une décision municipale.

1.2. Méthode de collecte de données

L'approche méthodologique adoptée s'est appuyée sur la recherche documentaire et l'enquête de terrain. Pour ce qui est de la recherche documentaire, elle a porté sur les thématiques de transport urbain, de transport de marchandises, de mutations urbaines mais aussi sur des travaux de recherche réalisés dans la commune de Koumassi. Cette documentation a permis d'identifier les acteurs du transport urbain, la nature du fret et les problèmes liés à l'exercice de cette activité mais aussi les évolutions dans le transport en milieu urbain. Aussi, les résultats des Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat (RGPH) réalisés par l'Institut National de la Statistique en 1998 et 2014 ont été consultés afin d'avoir les effectif de population et leur évolution. Ces statistiques nous ont permis de connaître les besoins et les contraintes de transport et de déplacement des populations dans la ville d'Abidjan et singulièrement dans la commune de Koumassi.

Le déroulement de l'enquête de terrain, effectuée de Février à Avril 2021, s'est fait à trois niveaux qui sont l'observation, l'entretien et le questionnaire.

L'observation a consisté à une prise de contact direct avec l'espace d'étude. Elle a permis d'apprécier les moyens et les modes de transport des marchandises dans la commune mais aussi d'en déterminer les différents acteurs. Pendant cette étape de l'enquête, des prises de vue ont été réalisées afin d'avoir des images caractéristiques des phénomènes perçus sur le terrain.

L'interview, quant à lui, a consisté à des entretiens directs et semi-directs avec les responsables des services techniques de la Mairie de Koumassi et du responsable de l'ONG Côte d'Ivoire Plaque installé dans la commune. Les échanges avec les premiers ont porté sur les politiques et les moyens de gestion et de planification de la commune et sur la politique de transport des marchandises dans la commune. Avec le second interlocuteur, la conversation s'est axée sur la gestion de ce type de transport.

L'enquête par questionnaire a été menée auprès des conducteurs de tricycles. Cette étape a permis de connaître l'origine des acteurs du transport par tricycle, le gain généré par cette activité ainsi que leur

condition de vie. Pour la bonne conduite de cette opération, une fiche d'enquête a été élaborée. Dans l'impossibilité d'interroger tous les conducteurs exerçant dans la commune, un échantillon représentatif a été déterminé. La base de cet échantillonnage est constituée par les 903 conducteurs recensés par l'entreprise Côte d'Ivoire Plaque. Par la méthode empirique basée sur le quota, nous avons défini un échantillon de 90 conducteurs ; représentant 10% de l'ensemble des conducteurs. Le choix des enquêtés s'est fait selon les critères d'âge, de sexe et d'ancienneté.

Les données collectées à travers ces enquêtes ont fait l'objet de traitement à l'aide des logiciels Excel 2010, Word 2010 et Arc Gis 10.2.2. Ces outils ont permis la réalisation de tableaux, de graphiques, de cartes, ainsi que la saisie de texte.

Cette méthodologie nous a conduits aux résultats ci-dessous présentés.

2. Résultats

Le transport de marchandises pour l'approvisionnement des marchés dans la commune de Koumassi a connu une évolution dans le temps. Autrefois, transportées par des engins à traction humaine (le pousse-pousse), les marchandises sont aujourd'hui acheminées par des tricycles motorisés.

2.1. Le pousse-pousse, un moyen archaïque de transport des marchandises, aux mains de la communauté étrangère

Les transports collectifs dans la métropole Abidjanaise fait défaut. Ils ne parviennent pas à satisfaire aux besoins de déplacement quotidien des populations et de transport de marchandises. Le manque de moyen constitue une difficulté énorme pour les détaillants et les semi-grossistes qui doivent utiliser des porteurs pour le transport de leurs produits. Ainsi, l'introduction des pousse-pousse dans le système de transport, dans les années 1970, a été une solution pour les commerçants et les populations au problème de transport des marchandises. Ceux-ci étaient alors soulagés des difficultés d'approvisionnement et d'acheminement à domicile de leurs produits. Les portefaix, connus sous le nom de *wotrotigui* (néologisme malinké qui signifie pousseur de charrette servant de porte charges) sont les conducteurs des pousse-pousse. Ils sont chargés du transport des marchandises des lieux de décharge vers les

magasins et les marchés et des magasins vers les domiciles. Ces portefaix jouaient ainsi un rôle très important dans le tissu économique ivoirien. Leur efficacité réside dans l'approvisionnement des boutiques, des magasins et des marchés les plus reculés des centres-villes et des zones de groupages inaccessibles en voiture. Ce sont alors des acteurs importants de pérennisation des circuits de distribution. La charge d'un pousse-pousse peut équivaloir à celle d'une mini-benne comme le montre la planche 1 ci-dessous.

Planche 1 : Vue d'une ou des charrette(s) pour le transport des marchandises



Prise de vue : KOUASSI P. J, 2020 et G.A., 2018 (www.acturoutes.info, consulté le 02 juin 2021)

Le pousse-pousse, communément appelé *wotro*, est fabriqué dans les ateliers de menuiserie à partir de chevrons et de planches. La partie métallique le roues proviennent des récupérations de vieilles pièces de voitures. Sa valeur marchande est estimée entre 35 000 et 40 000 F. CFA (N'Guessan et *al.*, 2019 : 444).

Le transport des marchandises par pousse-pousse demande assez d'énergie de la part des pousseurs. C'est un travail qui requiert assez de force physique, mais aussi un mental de fer et une bonne santé physique. Ces portefaix peuvent transporter des charges de plus de 300 Kilogrammes. La plupart de ceux-ci sont des non nationaux venus du Mali, du Niger ou du Burkina-Faso. Ils appartiennent dans leur grande majorité à l'ethnie tamasheq. Ce sont des jeunes, dont l'âge est compris entre 18 et 40 ans, venus à l'eldorado, pour la recherche de bien-être

social. Ne pouvant pas se louer tout seul une maison, ils se rassemblent et vivent le plus souvent dans des maisons de fortune. Ils se constituent en communauté pour minimiser les dépenses. Le tarif de transport varie selon la quantité de marchandises à transporter et la distance à parcourir. Le gain journalier pour ces pousseurs se situe entre 5 000 F. CFA et 10 000 F. CFA, voir plus en période faste. C'est donc un travail très rémunérateur, mais les risques de maladies sont très élevés ; ce qui limitent le nombre de travailleurs dans ce secteur d'activité.

2.2. Les tricycles bagages, une rénovation dans le transport des marchandises

En ville, la livraison des marchandises dans les marchés pose le problème du type de véhicules à utiliser pour l'exercice de cette activité. La politique d'aménagement de l'espace urbain entreprise par le conseil municipal de Koumassi a favorisé la mise en place d'initiatives privées dans le secteur du transport des marchandises. La forte population et l'extension spatiale de la commune ont nécessité des adaptations à l'évolution des temps. En effet, la commune occupe la 4^{ème} place en termes de population après les communes de Yopougon, d'Abobo et de Cocody. Entre les deux derniers recensements (1998 et 2014), la commune a connu une augmentation de 115 577 habitants ; faisant ainsi passer sa population de 317 562 habitants à 433 139 habitants (RGPH, 1998 ; 2014). Pour faire face à la forte croissance démographique et à l'urbanisation avec son corollaire de chômage, l'Etat a mis en place, depuis 1992, l'Agence Nationale de la Formation Professionnelle (AGEFOP) et le Fonds de Développement de la Formation Professionnelle (FDFP). En 1993, il a procédé à la dissolution de l'OMOCI et à la création de l'Agence d'Etudes et de Promotion de l'Emploi (AGEPE). Dans cette perspective de relance du secteur de l'emploi, l'Etat a révisé, en 1995, le plan national de l'emploi. Ainsi, des fonds sociaux, des programmes et des projets de lutte contre le chômage, ont été initiés par l'Etat afin de promouvoir l'auto-emploi comme instrument d'insertion socio-professionnelle des demandeurs d'emploi (Benie et *al.* 2009 : 4). Malgré ces dispositions, les jeunes se sont investis de façon informelle dans les secteurs d'activités, notamment dans le transport de marchandises par le biais des tricycles. La photo 3 présente un tricycle ordinaire pour le transport des marchandises.

Photo 3 : Un tricycle ordinaire pour le transport de marchandises et de biens



Prise de vue : KOUASSI P. J, 2020

L'initiative personnelle apparaît comme un élément incontournable du marché de l'emploi dans la commune de Koumassi. Il se caractérise par l'auto-emploi et l'entreprenariat des jeunes pour une prise en charge personnelle.

La politique d'aménagement de l'espace communale mise en place par les autorités municipales a induit la disparition des charrettes et la reconversion des tricycles ordinaires en tricycles bagages. En effet, le conseil municipal dirigé par le Maire Cissé Ibrahim Bacongo a entrepris de vastes opérations de déguerpissements des voies publiques, le bitumage des routes, la recomposition des espaces publics, l'installation d'équipements et infrastructures et l'embellissement de la commune. Au-delà de cette organisation de son espace, en mars 2020, le maire a décidé de la suppression des *wotros*. Il a opté pour les tricycles bagages, pour le transport des marchandises et des biens au sein de la commune. L'entreprenariat de groupes de jeunes pour la recherche de qualité et d'amélioration des conditions de travail a permis la mise en place d'une société de transport et de livraison de marchandises.

Cette initiative est confiée à une entreprise privée nommée « Côte d'Ivoire Plaque » connu sous le nom de Salif Plaque du nom de son dirigeant ; Koutogoiné Salif. Cette entreprise est chargée d'organiser le transport des bagages et des marchandises à l'aide des engins motorisés

à trois roues. La responsabilité de cette entreprise est confiée à M. Salif en ce sens qu'il est l'initiateur du projet. Il a de ce fait transformé le Syndicat National des Charretiers de Côte d'Ivoire, créé en 1993, en Syndicat des Conducteurs de Tricycles. Pour débiter cette activité, M. Salif a acheté et mis en location les premiers tricycles aux tamasheq. La réorganisation du transport des marchandises par les autorités municipales a contraint plusieurs autres transporteurs de marchandises par tricycles à intégrer l'entreprise « Côte d'Ivoire Plaque ». A travers cette organisation, les autorités municipales ont une bonne vision et un meilleur contrôle sur l'activité de transport de marchandises dans la commune. La planche 2 montre les nouveaux tricycles bagages dans la commune de Koumassi.

Planche 2 : Les tri-bagages, les nouveaux engins pour le convoyage de marchandises et de biens dans la commune de Koumassi



Prise de vue : KOUASSI P. J, 2021 et l'Expression, 2020
(www.pressecotedivoire.ci, consulté le 02 juin 2021)

Cette réorganisation dans le système de transport des marchandises a conduit à l'adoption d'une couleur unique pour les engins, l'orange qui donne une harmonie dans ce mode de transport. Un an après leur mise en circulation, c'est-à-dire en 2021, le nombre de tricycles bagages s'élève à 903.

Ces tricycles bagages ou tri-bagages sont spécialisés dans le convoyage de marchandises et de biens. Seulement une personne est admise à s’assois à côté du chauffeur si nécessaire pour indiquer la destination. La présence des tri-bagages a permis de révolutionner le transport des marchandises dans la commune de Koumassi. Les nationaux ont intégré ce système de transport. Environ 56% des conducteurs sont de nationalité ivoirienne. La présence d’ivoiriens dans ce secteur traduit la poussée du chômage et l’entrepreneuriat des jeunes pour l’amélioration de leur condition de vie. Pour la formalisation de ce système de transport, une campagne d’obtention de permis de conduire a été initié par l’entreprise « Côte d’Ivoire Plaque ». Ainsi, pour être conducteur d’un tri-bagage, il est impératif de détenir un permis de conduire. Cependant, près de 22% des conducteurs ne possèdent pas cette pièce. Cette situation est due à l’âge de ces conducteurs qui est souvent inférieur à 18 ans (âge minimum pour obtenir un permis de conduire en Côte d’Ivoire). Ce sont près de 7,78% des conducteurs qui ont un âge inférieur à 18 ans. La majorité des conducteurs ont un âge compris entre 18 et 39 ans (tableau 1).

Tableau 1 : Répartition des conducteurs des tri-bagages selon l’âge

Classe d’âge	Effectif	Pourcentage (%)
Inférieur à 18 ans	7	7,78
[18-25[27	30
[25-32[29	32,22
[32-39[16	17,78
[39-46[10	11,11
46 et plus	01	1,11
Total	90	100

Source : Enquêtes de terrains, mars 2021

Le contrat de versement entre l’employeur et le conducteur est de 6 000 F. CFA par jour. Ce versement se fait sur 6 jours ce qui revient à 36 000 F. CFA la semaine. La recette du septième jour revient au conducteur. Un tricycle est géré par un ou deux conducteurs. La présence des jeunes dans ce secteur est aussi motivée par le gain généré par cette activité.

Hormis les 6 000 F. CFA versé chez l'employeur, le conducteur de tri-bagage peut avoir un profit journalier de 3 000 FCFA à 6 000 F. CFA. Ainsi, le gain mensuel peut varier entre 114 000 F. CFA et 204 000 F. CFA. Somme toute, les tri-bagages sont donc un facteur de multiplication des activités et une alternative à l'insertion socio-économique des jeunes de Koumassi.

3. Discussion

La présence et l'exploitation des véhicules de transport de marchandises en zones urbaines sont plus souvent perçues comme une nuisance que comme un service essentiel. Peu de gouvernements se sont attachés à faciliter le flux indispensable des marchandises en ville et à réduire les effets nuisibles du transport urbain de marchandises sur la collectivité desservie. Ceci a accru les problèmes liés aux livraisons de marchandises, et notamment la concurrence entre transport de marchandises et transport de passagers pour l'accès à l'infrastructure routière et aux places de stationnement/livraison (OCDE, 2003 : 4). Cependant dans le convoiement des bagages, N'Guessan et *al.* (2019 : 444) distinguent deux types de transport des marchandises ; les moyens de transport non motorisés et les moyens de transport motorisés. Les moyens de transport non motorisés prennent en compte la brouette, la charrette à bras et la bicyclette alors que ceux du transport motorisés, renferment les mobylettes, les tricycles et les mini bennes (pick-up). En Côte d'Ivoire et singulièrement à Koumassi, le transport des marchandises a connu une évolution progressive; allant des charrettes à bras et des brouettes aux tricycles et aux tri-bagages. La volonté politique des autorités municipales de Koumassi d'aménager l'espace communale a conduit à la restructuration du secteur du transport des marchandises. Ainsi, Mirabel et Reymond (2013: 7) soutiennent que l'organisation des transports influence fortement la configuration des espaces urbains et, réciproquement, l'aménagement des territoires explique très largement les profils des déplacements en ville. Aussi, Laurence Wilhelm (1997 : iii) affirme que « dans toutes les villes en Afrique se sont développés des modes spécifiques de transport qui jouent un rôle fondamental dans la redistribution des produits alimentaires intermarchés et dans l'approvisionnement de tout le secteur informel marchand ». Ces modes de transport non mécanisés ou mécanisés offrent un service parfaitement

adapté aux petits volumes traités et aux capacités financières réduites des différents intervenants, grossistes comme détaillants. Ils jouent par conséquent un rôle essentiel dans le maintien de faibles coûts de redistribution intra urbaine. Dans la commune de Koumassi, tout comme dans toutes les villes ivoiriennes, les charrettes ont joué un rôle très important dans le transport et la livraison des marchandises. Ces engins à motricité humaine peuvent transporter jusqu'à une demi tonne de charge. Cette réalité est soutenue par Laurence Wilhelm (1997:1) qui révèle que les charrettes interviennent dans les circuits d'approvisionnement de la ville de N'Djamena et peuvent transporter jusqu'à 2,5 tonnes environ de chargement alors que la charge utile selon la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture) se situe entre 100 et 600 Kilogrammes. Elle poursuit pour dire que dans cette ville, la plupart des charretiers ou des conducteurs de pousse-pousse sont des locataires travaillant pour le compte de gros propriétaires possédant parfois plusieurs dizaines d'unités (op. cit : 12). Cette situation décrite par Laurence est contraire à celle vécue dans la commune de Koumassi où les tamasheq sont eux-mêmes propriétaires de leur charrette. L'utilité de ceux-ci réside dans l'accès des zones inaccessibles par camion comme le dit Laurence Wilhelm (1997:1): « À Antananarivo, certains secteurs de la ville au relief accidenté lui sont plus favorables qu'à d'autres moyens de transport. Dans les quartiers construits sur le haut des collines, les pousse-pousse sont les seuls moyens de transport utilisables sur de courtes distances». Les prix pratiqués dans ce type de transport varient selon la distance et le volume chargé et sont relativement moins chers, comparé à ceux pratiqués par les camions. Rapportant les propos de Razafindramamba, Kouassi Mangoua et al. (2017 : 220) affirme qu'à Antananarivo le transport non mécanisé est fréquent car moins cher que les quatre roues.

Dans le cadre de la réorganisation de l'espace urbain par le conseil municipal de Koumassi, les charrettes ont disparues pour faire place aux tricycles. De même, dans la ville de Bouaké, ces nouveaux moyens de distribution des produits vivriers contribuent à hauteur de 59% aux moyens de transport motorisés avec une charge avoisinant les 1000 Kilogrammes (N'Guessan et al., 2019 : 446). Les détenteurs des pousse-pousse se sont vus obligés de s'adapter à l'évolution de cette activité. À travers cette restructuration, le transport de marchandises par tricycle contribue au renforcement des caisses de la municipalité mais

aussi de l'Etat à travers le paiement de la patente, de l'assurance, de la carte grise et de la taxe communale. Outre la manne financière générée par les tricycles bagages, ils sont un moyen important de ravitaillement et de distribution des marchandises dans les villes où le réseau routier n'est toujours pas favorable à la circulation automobile. L'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE, 2003, p.9) soutient cette assertion en relevant les problèmes dans le transport des marchandises par les véhicules. Pour cette organisation, les problèmes rencontrés par les véhicules de livraison sont principalement dus à l'insuffisance de l'infrastructure, aux limitations d'accès ou à l'engorgement, si bien que ces véhicules perturbent à leur tour le trafic et accentuent les encombrements. Aussi, ils contribuent considérablement aux problèmes environnementaux, tels que les émissions de gaz, les nuisances sonores, les vibrations ou les gênes physiques.

Conclusion

L'apparition des tri-bagages dans la commune de Koumassi est une volonté des autorités communales calquées sur le transport des marchandises par les tricycles dans les villes de la Côte d'Ivoire. Tout en mettant en relief les mutations dans le transport des marchandises dans la commune de Koumassi, notre recherche s'est évertuée à identifier les caractéristiques socio-économiques des conducteurs. Il ressort que l'entreprenariat adoptés par les jeunes et l'aménagement urbain sont les principaux facteurs de la révolution dans le transport des marchandises. Ainsi les charrettes ou *notro* font place maintenant aux tri-bagages avec une organisation formelle. L'alternative trouvée par les autorités constitue aussi une solution de l'insertion des jeunes ivoiriens dans le transport de fret et la résorption du taux de chômage. Cependant, il reste à démontrer si cette mutation arrive à pallier au problème récurrent de convoyage de marchandises et de biens de la population abidjanaise.

Références bibliographiques

Benié Aloh Jean Martial H., Ehouma Koffi Ludovic, Kouakou N'Guessan Philomène et Adou Aka (2009), *Formation universitaire et développement de la capacité entrepreneuriale chez les étudiants : cas des universitaires*

de *Cocody et d'Abobo-Adjamé*, Réseau Ouest et Centre africain de Recherche en Education (ROCARE), 40 p.

Dindji Médé Roger, Diabagaté Abou, Houenenou Kouadio Denis, Brou Emile Koffi (2016), « Emergence de taxi-moto et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir », in *European Scientific Journal*, édition Vol. 12, N°35, pp.190-208

François Mirabel et Mathias Reymond (2013), *Economie des transports urbains*, La Découverte, Collection Repères, 128 p

INS-RGPH (Institut National de la Statistique – Recensement Général de la Population et de l'Habitat), 2014, Principaux résultats préliminaires, INS, Abidjan, 26 p.

Kassi-Djodjo Irène (2013), « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », in *Géotransports, Transport et développement des territoires*, n°1-2, pp.105-114.

Kouassi Mangoua Akissi Hélène-Francette, Koffi Lath Franck Eric, Aloko N'Guessan Jérôme (2017), « Transport et approvisionnement des produits vivriers à Abidjan en Côte d'Ivoire », in *European Scientific Journal*, édition vol. 13, N°26, pp.212-228.

N'Guessan Kacou François, Konan Amani Fulgence et Soro Gnindjomon Joseph (2019), « Les moyens intermédiaires de transport (MIT) dans la redistribution vivrière marchande intermarché dans la ville de Bouaké », *NZASSA, Revue scientifique des lettres, langues et arts, littératures et civilisations*, UFR Communication Milieu et Société, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire), pp.441-450

Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) (2003) « *Transport urbain de marchandises : Les défis du XXI^e siècle* », Les éditions de l'OCDE, Paris, France, 162 p.

Starkey Paul (2001), « Les solutions au transport local, Acteurs, paradoxes et progrès. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne », Banque Mondiale et commission économique pour l'Afrique, www.animaltraction.com, consulté le 01 juin 2021, 83 p.

Wilhelm Laurence (1997), « Le transport et l'approvisionnement inter-marchés dans les villes de l'Afrique, Des services méconnus aux usagers, commerçants et consommateurs », in *Revue Aliments dans les villes*, Vol. 2 – juillet 1997, 18 p.