

✉ ISSN: 3105-8485 (L) / 3105-8493 (P)

🌐 <https://perspectivesplurielles.net/>



Perspectives PLURIELLES

— Revue scientifique —

ARTS, LETTRES ET LANGUES | SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES



— N°2 - Avril 2026 —

TOME II

Sciences Humaines et Sociales

Éditeur :

UFR Communication et Société
Université Alassane Ouattara
(Côte d'Ivoire)

PERSPECTIVES PLURIELLES

Tome II
(Sciences Humaines et Sociales)

N°2 — Avril 2026

ISSN : 3105-8485 (L) | 3105-8493 (P)

Adresse postale : BP v 18 Bouaké 01

Contact : +225 0757504341

<https://perspectivesplurielles.net/>
revueperspectivesplurielles@gmail.com

RÉFÉRENCIEMENT ET INDEXATION



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=24999>



Scientific Journal Impact Factor

CERTIFICATE OF INDEXING (SJIF 2026)

This certificate is awarded to

Perspectives Plurielles
(ISSN: 3105-8485 (E) / 3105-8493 (P))

The Journal has been positively evaluated in the SJIF Journals Master List evaluation process
SJIF 2026 = 5.147

SJIF (A division of InnoSpace)



SJIFactor Project



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/1529502>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN-L/3105-8485>

ÉDITORIAL

Ce deuxième numéro de Perspectives Plurielles consacre la dynamique éditoriale amorcée en décembre 2025 et témoigne de la vitalité d'un projet scientifique pluridisciplinaire en pleine expansion. Riche d'un large ensemble de contributions originales, ce numéro réunit des travaux relevant aussi bien du champ des Arts, Lettres et Langues que de celui des Sciences Humaines et Sociales. L'ampleur du volume reçu, la diversité des laboratoires et institutions représentés, ainsi que la qualité soutenue des manuscrits retenus à l'issue d'une évaluation rigoureuse par les pairs, ont conduit le comité de rédaction à structurer la livraison en deux tomes — un choix qui reflète l'identité propre à chaque grand champ tout en préservant l'unité d'un projet résolument intégratif.

Le Tome I rassemble études littéraires et travaux en sciences du langage, mobilisant aussi bien des œuvres canoniques que les langues africaines dans une perspective comparative. Le Tome II déploie un large éventail de problématiques en géographie et aménagement du territoire, sociologie, anthropologie et criminologie, sciences de l'éducation, psychologie et communication, sciences politiques, droit, philosophie, histoire et fait religieux. La diversité des terrains étudiés — Côte d'Ivoire, Bénin, Burkina Faso, Sénégal, Mali, Niger, Tchad, Cameroun, Gabon, Togo, République démocratique du Congo et République du Congo — illustre la portée continentale de cette livraison. Plusieurs lignes de force s'y dégagent : résilience environnementale et sociale, inscription du numérique dans les pratiques quotidiennes, transformations urbaines, gouvernance des ressources naturelles, mémoire historique et recompositions identitaires.

Le comité de rédaction adresse sa profonde reconnaissance aux auteurs, aux évaluateurs et au comité scientifique, ainsi qu'à l'UFR Communication et Société de l'Université Alassane Ouattara, partenaire fidèle de cette aventure. Que ce numéro confirme Perspectives Plurielles comme un espace de référence où s'élaborent, en dialogue, des savoirs ouverts sur les sociétés contemporaines et leurs mutations.

Bonne lecture.

Le Comité de rédaction

COMITÉ DE RÉDACTION

Directeur de Publication :

M. Konan Thiery St Urbain YEBOUE, Maître de Conférences

Secrétariat de rédaction

Dr (MC) KANGA Kouakou Hermann
Michel, Université Alassane Ouattara

Dr (MC) YOMAN N'goh Koffi Michael,
Université Alassane Ouattara

Dr KOUAMÉ Koaténin, Université
Alassane Ouattara

Dr KONAN Aya Suzanne, Université
Alassane Ouattara

Dr AKABLAH Tchoumou Léopold,
Université Alassane Ouattara

Dr Kouamé Alain SARAKA, Université
Alassane Ouattara

Dr Kanhoun Baudelaire KOUAME,
Université Alassane Ouattara

Dr Kouakou Camille GOLI, Université
Alassane Ouattara

Comité Scientifique et de Lecture :

Prof. Lazare Marcelin POAME,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Prof. Doh Ludovic FIÉ, Université
Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;

Prof. Pierre KAMDEM, Université de
Poitiers, France ;

Prof. Joseph P. ASSI-KAUDJHIS,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Prof. (Dir. Rech.) Kouadio Raphaël
OURA, Université Alassane Ouattara-
CRD, Côte d'Ivoire ;

Prof. Atta Jacob BRINDOUMI,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Prof. SOW Ndioro, Université Gaston
Berger, Sénégal ;

Prof. Fabio VITI, Université Aix-
Marseille, France ;

Prof. François LAMBOTTE, Université
Catholique de Louvain, Belgique

Prof. Konan Arsène KANGA, Université
Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;

Prof. Kacou GOA, Université Félix
Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire ;

Prof. Yao Jean-Aimé ASSUE, Université
Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

Prof. Eveno Emmanuel, Université
Toulouse Jean-Jaurès, France ;

Prof. Kouakou Désiré M'BRAH,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire.

Prof. Göbel Christof, Universidad
Autónoma Metropolitana de Mexico,
Mexique ;

Dr (MC) Kouassi Ernest YAO, Université
Jean Lorougnon Guédé de Daloa, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Jean Joël BAH, Université
Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;

Dr (MC) Dhédé Paul Éric KOUAMÉ,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Yao Jean Julius KOFFI,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Adjoua Pamela N'GUESSAN,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Abiba DIARRASSOUBA,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Koffi Syntor KONAN,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Ehua Manzan Monique BEIRA,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire ;

Dr (MC) Konan Hubert KOUADIO,
Université Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire.

Sommaire

Géographie, environnement et aménagement du territoire

AKABLAH Tchoumou Léopold

1. Extraction du kaolin à Bingerville (Côte d'Ivoire) : entre résilience et enjeux de durabilité1-14

AHOSSIN Rodrigue, OUSSOU Cossi Brice, WOKOU Guy et YABI Ibouaïma

2. Contraintes du développement de l'agrumiculture (orange) : alternatives de résilience du système agricole dans la commune de Za-Kpota au Sud-Bénin15-34

Yao Dieudonné KOUASSI, Saï Pou SOUMAHORO et Soungari FOFANA

3. Influence du redressement pluviométrique récent sur le rendement de l'igname (*Dioscorea* spp.) dans la sous-préfecture de Dabakala (Nord de la Côte d'Ivoire).....35-50

KOUAMÉ Kouassi Christophe et BAZOUMANA Diarrassouba

4. Gestion des déchets dans le paysage urbain de Vavoua (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire) : défis actuels et perspectives d'avenir51-65

TUO Yessonguigna Léa épse KONAN et SILUÉ Pébanagnan David

5. Rôle du barrage hydro-agricole de Nouplé dans la durabilité des ressources aquatiques : cas du département de Korhogo66-80

Mory SIBY, Hamadoun TRAORE et Charles SAMAKE

6. Les taxis-tricycles : un nouveau mode de transport aux effets mitigés dans la commune urbaine de Kati (Mali)81-98

Ibra FAYE, El Hadji Balla DIEYE, Henri Marcel SECK, François Ngor SENE, Djiby YADE et Insa DIATTA

7. Influence des fluctuations climatiques et hydrologiques sur les transformations environnementales dans les Niayes (Sénégal).....99-116

Boni Romulus BIAOU et Hervé A. KOMBIENI

8. Déterminants démographiques de l'accessibilité physique des établissements scolaires aux élèves handicapés à Parakou (Bénin)117-133

Alla Kouadio Jean Parfait, Bassa Koffi Jean-Claude et Alla Della André

9. Production de bois-énergie à Dimbokro (Côte d'Ivoire) : vulnérabilités écologiques, impacts sanitaires et perspectives de durabilité.....134-148

Insa DIATTA, Tidiane SANÉ, Ibra FAYE et François Ngor SÈNE

10. Dynamique de l'occupation des sols en pays balant (Moyenne-Casamance, Sénégal) dans un contexte de variabilité pluviométrique.....149-168

Achille Roger TAPÉ, N'zué Pauline YAO épse SOMA et Marc Koffi KOFFI

11. Disponibilité foncière et viabilité du maraîchage dans l'espace périurbain à Bouaké (Centre de la Côte d'Ivoire).....169-178

Konan Norbert KOFFI, Anicet Renaud GNANKOUEN, Affoué Sonya ALLA et Couado Amanda GOH

12. Les déterminants de l'étalement de la ville de Boundiali dans un contexte de planification urbaine179-194

Fatogoma YÉO

13. Dynamique démographique et accès aux établissements primaires publics à Abobo (Nord d'Abidjan).....195-210

Kafilatou T. SOUBEROU, Irène S. Samson KOSSOU, Dodzi ADAHA, Tranquillin YADOLETON, E. Orens HOUDEGBE, A. Quinette TCHINTCHIN, B. Baudelaire DASSOU, Isabelle DAGA et Euloge OGOUWALÉ

14. Analyse de la résilience sociale des communautés aux inondations dans les communes de Bonou, Cotonou et Malanville au Bénin211-228

Marina Lyonel MALOUONO-LIVANGOU et Joseph Edmé SOUAMY-LEGRAND

15. Urbanisation et îlot de chaleur urbain à Djambala (République du Congo) : analyse de l'occupation du sol par télédétection sur la période 2000-2024229-243

Charles Aimé KOUASSI et Bébé KAMBIRÉ

16. Analyse physico-chimique et biologique de la pollution des eaux de la lagune Ébrié à Abobo-Doumé (Abidjan, Côte d'Ivoire)244-259

Irène Sèmédéton Samson KOSSOU, Kafilatou T. SOUBEROU, Adéréwa Aronian Maximenne AMONTCHA, Pocoun Damè KOMBIENOU et Euloge OGOUWALE

17. Typologie des espaces verts et perceptions sur leur contribution dans l'atténuation des inondations à Cotonou (Bénin, Afrique de l'Ouest).....260-278

Théophile 2e Jumeau KABRÉ, Songanaba ROUAMBA et Amadou OUEDRAOGO

18. Disparités spatiales des conséquences sanitaires de la consommation alimentaire des ménages à Ouagadougou279-297

Agnès VISSOH et Akibou AKINDELE

19. Relation entre les paramètres climatiques (température, humidité et pluviométrie) et l'incidence de la méningite dans la zone sanitaire Tanguiéta-Matéri-Cobly (Bénin, Afrique de l'Ouest)298-319

Sylvain Roger BONKOUNGOU

20. Approvisionnement en eau potable à Koudougou (Région de Nando – Burkina Faso) : état des lieux et stratégies pour une gestion efficiente.....320-337

Enoch Attougré KOFFI et André Della ALLA

21. Analyse et cartographie du risque paludisme en milieu urbain : cas d'Abobo (Abidjan).....338-356

Kouamé Frédéric N'DRI

22. Fiscalité sur les intrants zootechniques et insertion socio-économique des jeunes ruraux : analyse de l'impact de la TVA dans la sous-préfecture de Bouaké (Côte d'Ivoire)357-374

SORO Souleymane, ZOGBO Zady Edouard et KONE Basoma

23. Analyse de l'implication des femmes dans la production et transformation du manioc dans les sous-préfectures de Yamoussoukro et Lolobo (Côte d'Ivoire).....375-391

Fasséry KONATÉ et Kouadio Joseph KRA

24. Analyse de la répartition spatiale des structures de police publique dans la lutte contre l'insécurité urbaine à Korhogo au Nord de la Côte d'Ivoire.....392-406

Sociologie, agro-sociologie, anthropologie, criminologie et ethnologie

- TAGRO Marcelle-Josée épouse NASSA, N'GUESSAN N'Dah Konan Prince Romaric et DROH De Bloganqueaux Soho Rusticot**
25. L'inclusion sociale à l'épreuve du renouvellement urbain : production de l'espace et justice spatiale à Abidjan.....407-424
- Kouassi Angenor YAO et Kouamé Franck YAO**
26. Impact culturel et perceptions des populations d'Attinguié au programme « PEJEDEC 3 » : cas du sous-projet « THIMO » dans la sous-préfecture d'Anyama425-435
- KOUAKOU Bah Jean-Pierre, FANNY Navouon, ASSI Aka Bah Laurice et OLATAYO Olatundé Ludovic**
27. Perceptions populaires liées aux méthodes contraceptives chez les communautés baoulé et malinké dans la commune de Bouaké (Côte d'Ivoire)436-451
- Mandjin Adama SOULAMA et Félicité BIHOUN**
28. Le baptême chez les Ciranba : rituel de nomination, identité et inscription sociale452-472
- Ibrahim HAROUNA OUSMANE et Amadou OUMAROU**
29. Du terrorisme à la géocriminalité : stratégie du groupe « Lakurawa » dans la région de Dosso (Niger)473-483
- M'Bra N'Goran Marie-Joseph YAO, Dimi Théodore DOUDOU et Brou Ghislain KOUADIO**
30. Analyse des déterminants du refus de l'installation du centre de prélèvement de la COVID-19 à Yopougon-Toits-Rouges (Abidjan, Côte d'Ivoire).....484-500
- Assamoi Omer YAPI**
31. Insertion socio-économique des jeunes citadins gwa ruralisés et conflits fonciers à Alépé.....501-521
- Robert Lorimer ZOUKPÉ**
32. Facteurs sociaux de la fragilisation des règles de succession à l'autorité royale : le cas du royaume de Sakassou (Côte d'Ivoire).....522-537
- Brou Gbalou David KOUASSI**
33. Intégration interrelationnelle et configurations urbaines de l'expérience migratoire au Canada : comparaison Montréal–Sudbury.....538-550
- Aristophane A. SOUKOSSI, Ingrid Sonya ADJOVI et Guy Sourou NOUATIN**
34. Caractérisation des acteurs de la chaîne de la mobilisation des ressources financières pour le développement rural au Nord Bénin.....551-570
- ## Sciences de l'éducation et psychologie / Communication
- Moulin Aymar MBINA YEMBI**
35. Rôle de la sécurité psychologique dans la relation entre inclusion organisationnelle et bien-être lié à la déconnexion psychologique des salariés.....571-583
- Abakar Mahamat HASSABALLAH et Saibou Christine VALDA**
36. Éducation environnementale et comportements écologiques des élèves à N'Djamena.....584-597

Mamadou SALL, Mame Diarra CAMARA, Mamadou DIENG et Séga GUEYE	
37. Les technologies de l'information et de la communication comme alternative au déficit expérimental dans l'enseignement des sciences physiques au Sénégal	598-611
Aboubekr THIAM, Alhoudourou A. MAIGA, Abibou DIOP, Alassane DIOP et Richard HOTTE	
38. Jeux sérieux éducatifs et ancrage socioculturel africain : le projet AMI à Kalani au Nord du Mali.....	612-627
Placide MENGOUA	
39. Work centrality, self-efficacy and social loafing among university support staff in Cameroon: a mediation analysis	628-641
Djirekar Thierry MEDA	
40. Épreuves psychologiques dans le processus de gestion du changement organisationnel chez le personnel d'une société d'État : cas de la Société des Aéroports du Faso (SAF)	642-658
Ulrich Ariel YEKE PENDI	
41. L'influence de la drépanocytose sur les capacités de mémorisation chez l'enfant âgé de 4 à 5 ans.....	659-677
AHMAT Abdoulaye Bichara	
42. Gestion de la discipline et lutte contre la violence estudiantine au campus universitaire d'Ardep Djournal de N'Djamena	678-700
Sékou SAVADOGO, Léonce RAMDE, Harouna DERRA et François SAWADOGO	
43. Évaluation du niveau d'entretien des manuels scolaires du cycle primaire au Burkina Faso.....	701-716
Roger KABATA MULUNDU	
44. Éducation environnementale dans les médias audiovisuels de Kinshasa	717-732
Assagaye AGAISSA et Fassouma YAHOUZA AMADOU	
45. L'utilité de la carte dans l'enseignement-apprentissage de la géographie au Niger : cas du lycée Amadou Kouran Daga de Zinder.....	733-750
Inagnibomoua Kader KANE et Rosamour Gassien Aymar TSAMBA-NDZEDY-MOUGHOUA	
46. La vie du couple à l'ère du numérique au Gabon : qu'en est-il du lien conjugal ?	751-765
Sciences politiques, droit et philosophie / Histoire et religion	
BOTTY Bi Naga Landry	
47. Les démocraties contemporaines à l'épreuve des réseaux sociaux	766-779
Cédric Gouama Sidbeniwend COMPAORÉ	
48. La société contre la peur : relecture rousseauiste de la résilience politique en contexte de crise sociale	780-793
Pauline Vanessa NTSAME MINTSA ép. ZUE ESSANGUI	
49. Transformations numériques en Afrique : réflexion juridique sur les mutations contemporaines du droit pénal à partir du cas gabonais	794-810
Amani Stéphane N'GUESSAN	
50. Droits civils et politiques en période électorale : enjeux et défis pour l'Afrique	811-829

Cyrille Aymard BEKONO	
51. L'Afrique subsaharienne et la Chine : des trajectoires de développement différenciées vers une relation idyllique	830-848
ANZIAN Mlan Kouakou Pierre	
52. La médiation numérique de la foi chrétienne : entre opportunités d'évangélisation et défis éthiques	849-864
Seybou DJIBO	
53. La guerre des courants islamiques au Niger	865-887
Kouadio Jean DIBY et Zroh Grâce Fetana DEMAIN	
54. De la résistance à l'administration de Biankouma de 1895 à 1920	888-903
Sié François KOUAKAN	
55. Transformation socio-culturelle au Sudan à l'épreuve des migrations (XIe-XVIe siècle).....	904-914
Mathieu SITIONON	
56. L'Institut biblique de Yamoussoukro, matrice du leadership évangélique (1965-1995) : analyse des parcours pastoraux et de la pluralité des formes de ministère en Côte d'Ivoire	915-931
Mamadou Mariame DIALLO	
57. Difficultés d'abolition et conséquences socioculturelles de l'esclavage et de la traite négrière en Ségambie (1905-2025)	932-946
BAKAYOKO Djakaridja	
58. La bataille politique en Côte d'Ivoire après la mort de Félix Houphouët-Boigny : 1993-1995.....	947-962
KOUADIO Yao Clément et ANGU Bléou Sylvain	
59. Querelles entre le PDCI-RDA et les forces para politiques en Côte d'Ivoire (1958-1970) : une analyse historique	963-978

LES TAXIS-TRICYCLES : UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT AUX EFFETS MITIGÉS DANS LA COMMUNE URBAINE DE KATI (MALI)

TRICYCLE TAXIS: A NEW MODE OF TRANSPORTATION WITH MIXED EFFECTS IN THE URBAN
MUNICIPALITY OF KATI (MALI)

Mory SIBY¹, Hamadou TRAORE² et Charles SAMAKE³

¹⁻²⁻³. Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Faculté d'Histoire et de Géographie,
Laboratoire HoPe, Bamako, Mali

¹⁻²⁻³. E-mail : sibymory2023@gmail.com, hamadoutraore74@gmail.com, samach2005@yahoo.fr

Résumé : L'explosion démographique et l'urbanisation ont créé un besoin croissant de mobilité dans les villes africaines. Ainsi, la diversification des moyens de transport est devenue une nécessité pour assurer une meilleure desserte de l'espace urbain. Cette réalité des villes africaines est perceptible dans la commune urbaine de Kati qui connaît aujourd'hui une augmentation assez remarquable de sa population puisqu'elle est passée de 84 500 habitants en 2009 à 254 765 habitants en 2021. L'objectif de cet article est d'analyser les avantages et les problèmes qui découlent de l'utilisation des taxis-tricycles dans la commune urbaine de Kati. La méthodologie adoptée a combiné la recherche documentaire et les enquêtes de terrain auprès de 99 acteurs (27 conducteurs, 60 usagers, 12 propriétaires) du secteur de taxi-tricycle. L'étude révèle une augmentation rapide du parc de taxi-tricycle qui est passé de 184 en 2023 à 261 en 2025. Elle a montré que les conducteurs de taxi-tricycle ont majoritairement un âge compris entre 18 et 40 ans et sont regroupés en association, afin d'assurer une gestion efficace de leur activité. Ils ont un revenu journalier moyen d'environ 18 000 FCFA. Ces revenus sont destinés à faire face aux dépenses de leurs familles respectives. Cependant, les exploitants de taxis-tricycles sont confrontés à des problèmes d'ordre juridique, sécuritaire, réglementaire et social. Il est donc indispensable de réorganiser ce nouveau mode de transport en commun, afin qu'il offre aux populations un service efficace dans la commune urbaine de Kati.

Mots-clés : Taxis-tricycles ; nouveau mode ; transport ; effets mitigés ; commune urbaine de Kati.

Abstract: Population growth and urbanization have created a growing need for mobility in African cities. As a result, diversifying transportation options has become essential to improving access to urban areas. This reality in African cities is evident in the urban municipality of Kati, which is currently experiencing a significant population increase, rising from 84,500 inhabitants in 2009 to 254,765 inhabitants in 2021. The objective of this article is to analyze the advantages and challenges arising from the use of tricycle taxis in the urban municipality of Kati. The methodology employed combined literature review and field surveys of 99 stakeholders (27 drivers, 60 users, 12 owners) in the tricycle taxi sector. The study reveals a rapid increase in the tricycle taxi fleet, which grew from 184 in 2023 to 261 in 2025. It showed that tricycle taxi drivers are predominantly between the ages of 18 and 40 and are organized into associations to ensure effective management of their operations. They have an average daily income of approximately 18,000 CFA francs. These earnings are used to cover the expenses of their respective families. However, tricycle taxi operators face legal, safety, regulatory, and social challenges. It is therefore essential to reorganize this new mode of public transportation so that it provides the population with an efficient service in the urban commune of Kati.

Keywords : Three-wheeled taxis; new mode of transportation; mixed results; Kati urban municipality.

Introduction

Dans les pays d'Afrique subsaharienne, la dynamique urbaine se manifeste par la croissance démographique et l'urbanisation rapide (P. Heinrigs, 2022 : 19). Les résultats découlant des travaux du Club Afrique Développement (2017 : 6) et du SSATP (2021 : 10) ont montré que l'évolution de la population urbaine africaine a été rapide de 1990 à 2015. Elle est passée de 275 millions d'habitants à 475 millions d'habitants et pourrait atteindre 870 millions d'habitants en 2040. En Afrique de l'Ouest, la population urbaine qui représentait 40 % en 2000 a atteint 60 % en 2025 selon une projection de Walther (2006 : 5). Cependant, les problèmes qui résultent de cette croissance urbaine sont multiples et se traduisent par la surpopulation de certains quartiers, l'insuffisance des services sociaux de base, le chômage et la pauvreté auxquels les autorités font face (A. Bajpai et al., 2022 : 10). À ces problèmes, s'ajoute la difficulté de gestion de la mobilité urbaine impliquant divers modes de déplacements utilisés par les populations. Ainsi, la diversification des moyens de transport collectifs est devenue une nécessité pour assurer une meilleure desserte de l'espace urbain.

C'est dans ce contexte que le taxi-tricycle est apparu comme moyen de desserte dans plusieurs villes de l'Afrique au sud du Sahara. À Lomé, sa première apparition date de 1990 où il s'empare très rapidement des populations (A. Guézéré, 2012 : 54). Au Cameroun comme au Bénin, ce nouveau mode de transport joue un rôle important dans la mobilité urbaine et la réduction du chômage à travers la reconversion professionnelle des diplômés sans emploi. À l'instar de plusieurs autres villes africaines, la commune urbaine de Kati connaît aujourd'hui une augmentation assez remarquable de sa population. Celle-ci est passée de 84 500 habitants en 2009 à 254 765 habitants en 2021. Ainsi, la pratique de la mobilité urbaine devient problématique surtout avec la concentration au centre de la ville de l'essentiel des services centraux de l'État et des équipements collectifs marchands. La mobilité de cette population est aujourd'hui assurée par trois modes de transport : les mini-bus communément appelés « SOTRAMA » ; les taxis-motos ; les taxis-tricycles.

Ces derniers, qui présentent des avantages mais aussi des inconvénients, mènent aujourd'hui une concurrence avec les SOTRAMA (principal mode de transport de la ville). Dans la commune urbaine de Kati, les populations ont aujourd'hui un engouement pour les taxis-tricycles en raison de leur disponibilité et de leur capacité à desservir les quartiers non riverains de l'artère principale de la ville. Mieux encore, ce nouveau mode de transport urbain est un élément structurant de l'ouverture de plusieurs fronts d'urbanisation. L'identification et l'analyse des avantages et des problèmes liés aux taxis-tricycles constituent des éléments importants de la dynamique d'urbanisation de la ville de Kati.

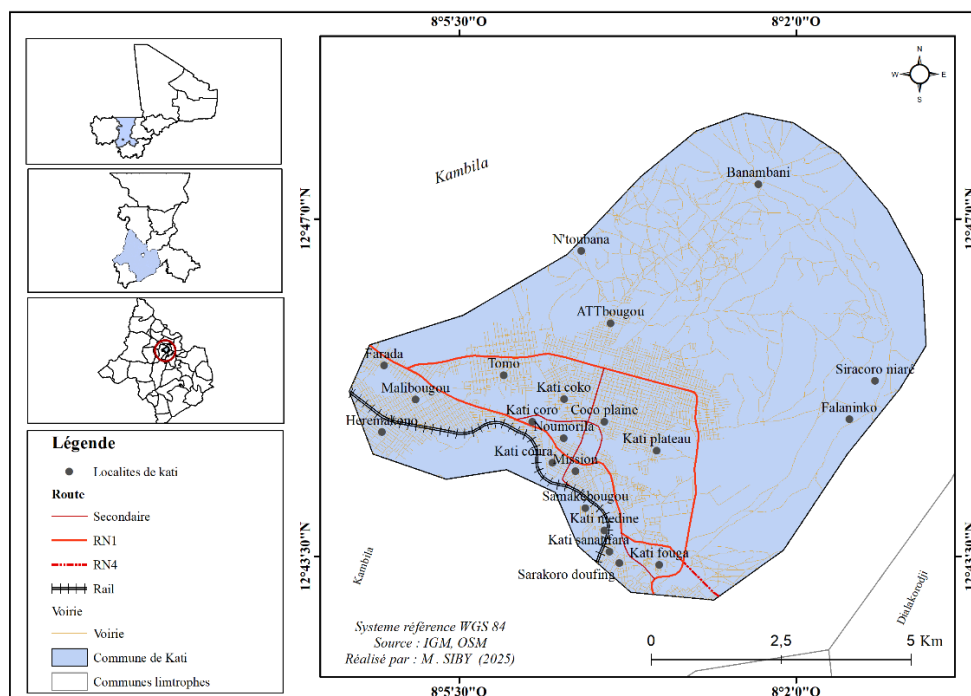
La question principale qu'on se pose est la suivante : quels sont les avantages et les problèmes liés à l'utilisation des taxis-tricycles dans la mobilité urbaine à Kati ? L'objectif principal de ce travail est d'analyser les avantages et les problèmes générés par ce nouveau mode de transport collectif dans la commune urbaine de Kati. L'étude se fonde sur l'hypothèse selon laquelle, dans la commune urbaine de Kati, les taxis-tricycles sont un nouveau « phénomène » à caractère ambivalent du fait des avantages (absorption du chômage des jeunes et création des revenus) et des problèmes (insécurité routière, déperdition scolaire de certains jeunes et incivisme de certains conducteurs) découlant de ce nouveau mode de transport collectif.

1. Matériels et méthodes

1.1. Présentation de la zone d'étude

La commune urbaine de Kati (cf. Carte 1) est le chef-lieu du cercle. Elle est située à 15 km du District de Bamako. Elle est limitée au nord par les communes rurales de Kambila et de Diago ; à l'est par la commune rurale de Safo ; au sud par la commune III du District de Bamako ; et à l'ouest par la commune rurale de Dougabougou.

Carte 1 : Localisation de la commune urbaine de Kati



Source : IGM, OSM ; réalisation : M. SIBY, 2025.

Ville résidentielle, Kati est aussi la première ville garnison du Mali. Cependant, elle se distingue par sa production maraîchère, ses immenses réserves foncières et forestières. Le relief de la commune urbaine de Kati est très accidenté par la présence des collines, des plateaux et de petites vallées. Le climat est de type

soudanien, caractérisé par l’alternance de deux saisons : une saison sèche et une saison des pluies. La végétation est la savane arborée avec des espèces végétales comme *Parkia biglobosa* (néré), *Vitellaria paradoxa* (karité), *Burkea africana* (siri), *Azelia africana* (lingué), et des plantes herbacées. Les sols sont argilo-sableux aux abords de Moussa bonssi, le seul cours d’eau qui traverse la ville. Ils sont latéritiques, gravillonnaires sur les plateaux et les versants ou de glaciés d’accumulation sur le piémont. Avec une population de 254 765 habitants, Kati est une des villes les plus peuplées du Mali. Sa population multi-ethnique est composée de Bamanans (largement majoritaires), de Malinkés, de Peuhls, de Dogons, de Bozos, de Soninkés, etc. Son essor démographique s’explique en partie par la proximité et l’attrait du District de Bamako dont elle constitue un « satellite ».

1.2. Collecte et traitement des données

1.2.1. Collecte des données

Pour collecter les données, notre démarche méthodologique a combiné la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. Au cours de la recherche documentaire, les documents qui ont fait l’objet de consultation sont composés d’articles scientifiques et de rapports. Ces différents documents ont été consultés dans les bibliothèques de l’Institut de Pédagogie Universitaire (IPU) de Kabala (Bamako), de l’École Normale Supérieure de Bamako (ENSUP) et du Département de Géographie de la Faculté d’Histoire et de Géographie de l’Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), ainsi que sur Internet. Les documents ainsi consultés et relatifs aux nouveaux modes (taxi-tricycle) de transport urbain dans les villes africaines ont permis d’approfondir nos analyses.

Ensuite, pour la collecte des données sur le terrain, un questionnaire a été adressé aux conducteurs, et un guide d’entretien aux usagers ainsi qu’aux propriétaires de taxis-tricycles. La taille de l’échantillon est de 99 personnes (27 conducteurs ; 60 usagers ; 12 propriétaires) obtenue sur la base de la méthode d’échantillonnage raisonnée. Le Tableau 1 présente la répartition de la taille de l’échantillon.

Tableau 1 : Répartition de la taille de l’échantillon

Usagers	Taille de l’échantillon	%
Conducteurs de taxi-tricycle	27	27,3
Usagers de taxi-tricycle	60	60,6
Propriétaires de taxi-tricycle	12	12,1
Total	99	100,0

Source : Siby Mory, septembre 2025.

Les conducteurs, les usagers et les propriétaires de taxis-tricycles ont été enquêtés en raison de leur disponibilité dans la commune urbaine de Kati.

1.2.2. Traitement des données

Dans cette étude, des matériels de collecte des données et des outils de traitement ont été utilisés. Pour la collecte des données, nous avons eu recours aux questionnaires, aux guides d'entretien, à un dictaphone et à un appareil photo. Les logiciels de Microsoft (Word et Excel) et SPSS ont été utilisés pour saisir et traiter les données quantitatives collectées sur le terrain. Ces logiciels ont permis de réaliser des tableaux statistiques et des figures. Enfin, le logiciel ArcGIS a été utilisé pour la réalisation des cartes.

2. Résultats

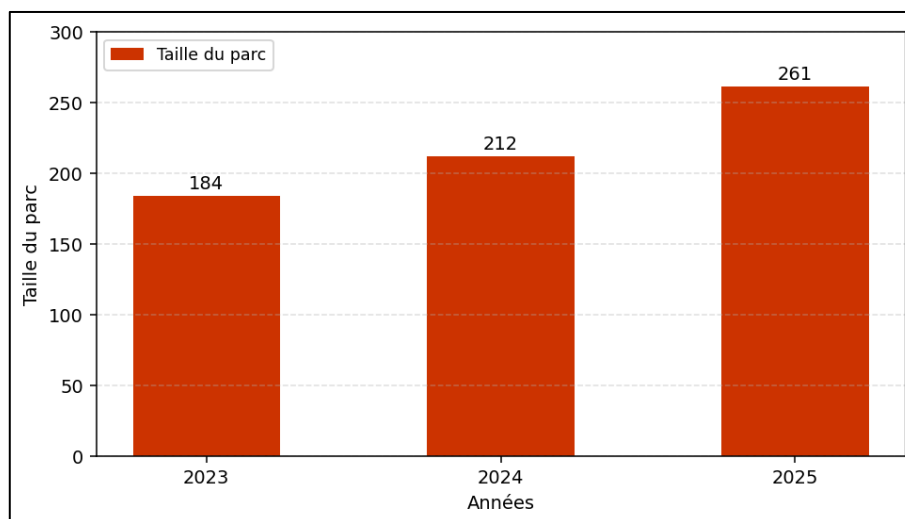
Les résultats de l'étude portent essentiellement sur les caractéristiques majeures des taxis-tricycles (évolution du parc de taxi-tricycle et leurs itinéraires, acteurs), les avantages et les problèmes générés par l'activité de transport par taxi-tricycle.

2.1. Caractéristiques du transport par taxi-tricycle

2.1.1. Transport par taxi-tricycle : un parc en évolution

Dans la commune urbaine de Kati, le parc de tricycles se caractérise par son évolution très remarquable (Figure 1).

Figure 1 : Évolution du parc de taxis-tricycles de 2023 à 2025



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Cette figure montre que le nombre de taxis-tricycles en circulation est passé de 184 en 2023 à 261 en 2025. Cette augmentation du nombre de tricycles montre que, dans la commune urbaine de Kati, les populations prennent de plus en plus goût à ce nouveau mode de transport collectif (Planche de photos 1 et 2).

Planche de photos 1 : Des taxis-tricycles en activité

Photo 1 Taxi-tricycle accueillant des clients



Phot 2 : Taxis-tricycles en stationnement



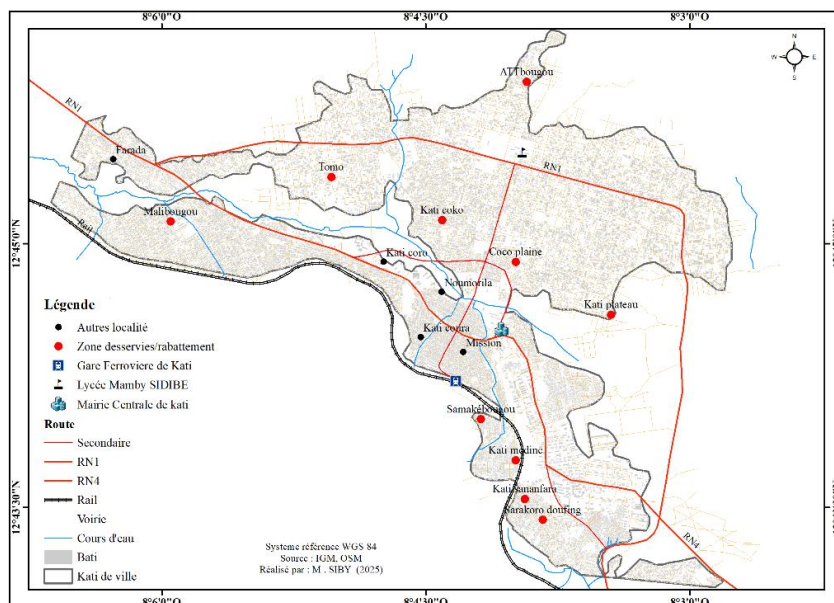
Source : Siby Mory, août 2025.

Tel que l'on observe sur les Photos 1 et 2, les taxis-tricycles évoluant dans le transport urbain des personnes sont de différentes couleurs (jaune, rouge, etc.). Leur capacité de places assises est de moins de 5 personnes. Ces différents taxis-tricycles sont très souvent chargés sur les lieux de stationnement et sur les itinéraires empruntés par ces nouveaux moyens de transport en commun.

2.1.2. Itinéraires des taxis-tricycles

Dans la commune urbaine de Kati, deux principaux itinéraires sont empruntés par les taxis-tricycles (Carte 2). Comme nous l'apercevons sur la Carte 2, les deux itinéraires empruntés par les taxis-tricycles sont assez longs. L'un traverse la ville et l'autre la contourne de façon circulaire. Ces deux itinéraires sont des itinéraires à embranchement.

Carte 2 : Itinéraires des taxis-tricycles dans la ville de Kati



Source : IGM, OSM ; réalisation : M. SIBY, 2025.

Sur ces deux itinéraires, les conducteurs de taxis-tricycles font des rabattements possibles au cours du voyage pour une tarification spéciale.

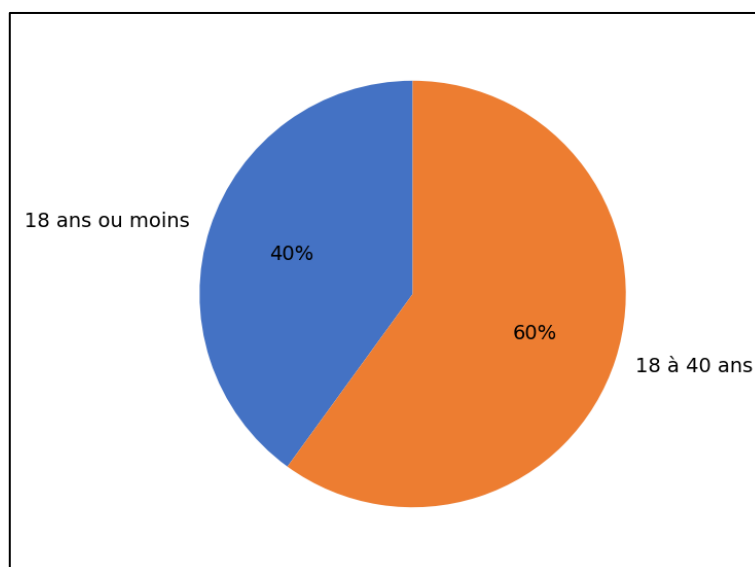
2.1.3. Une activité animée par des conducteurs aux caractéristiques socio-démographiques diverses

Les conducteurs sont ceux qui conduisent un taxi-tricycle motorisé servant au transport de passagers contre une rémunération. Les taxis-tricycles sont généralement à trois roues avec une cabine arrière aménagée pour trois personnes.

2.1.3.1. Des conducteurs de taxi-tricycle à l'âge majoritairement compris entre 18 et 40 ans

L'étude a révélé que, dans la commune urbaine de Kati, les conducteurs opérant dans l'activité de transport par taxi-tricycle sont, en majorité, jeunes (Figure 2).

Figure 2 : Âge des conducteurs de taxi-tricycle



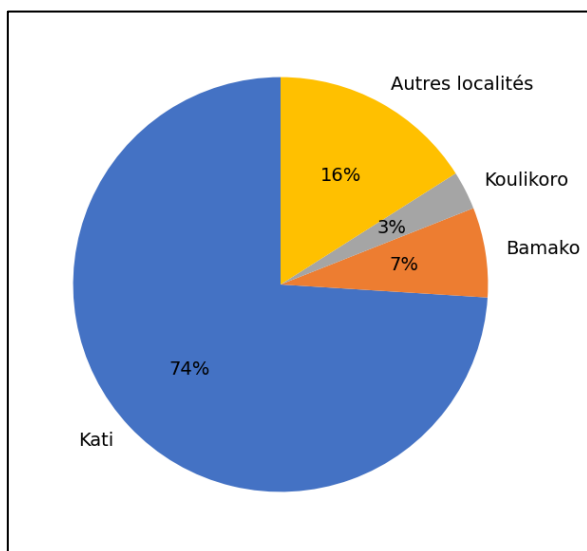
Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

La Figure 2 montre que, dans la commune urbaine de Kati, les conducteurs de taxis-tricycles sont en majorité jeunes. Il ressort de cette étude que 60 % des conducteurs ont un âge se situant entre 18 et 40 ans, donc la tranche la plus active. Cependant, les conducteurs ayant 18 ans ou moins représentent une portion significative (40 %).

2.1.3.2. Des conducteurs en majorité natifs de la commune urbaine de Kati

Parmi ces conducteurs, 74 % sont originaires de la commune urbaine de Kati (Figure 3).

Figure 3 : Lieux de provenance des conducteurs



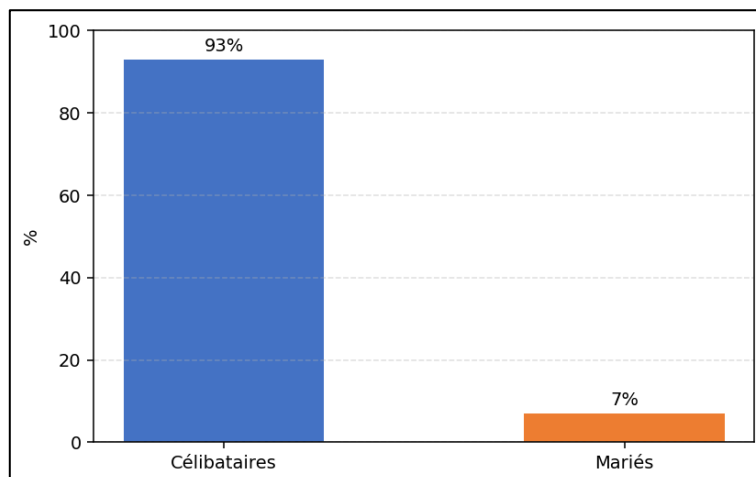
Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Selon les résultats de nos enquêtes, les conducteurs de taxis-tricycles de la commune urbaine de Kati sont de diverses provenances (Figure 3). Au regard de cette figure, on constate que la plupart des conducteurs (74 %) sont originaires de Kati. Cependant, un petit nombre de conducteurs viennent des localités proches comme le District de Bamako (7 %), la région de Koulikoro (3 %). D’autres conducteurs (16 %) viennent des localités assez éloignées de la commune urbaine de Kati.

2.1.3.3. Des conducteurs majoritairement célibataires

Dans la commune urbaine de Kati, le statut matrimonial des conducteurs de taxis-tricycles est beaucoup influencé par l’âge, le revenu et la durée dans l’activité (Figure 4).

Figure 4 : Statut matrimonial des conducteurs enquêtés



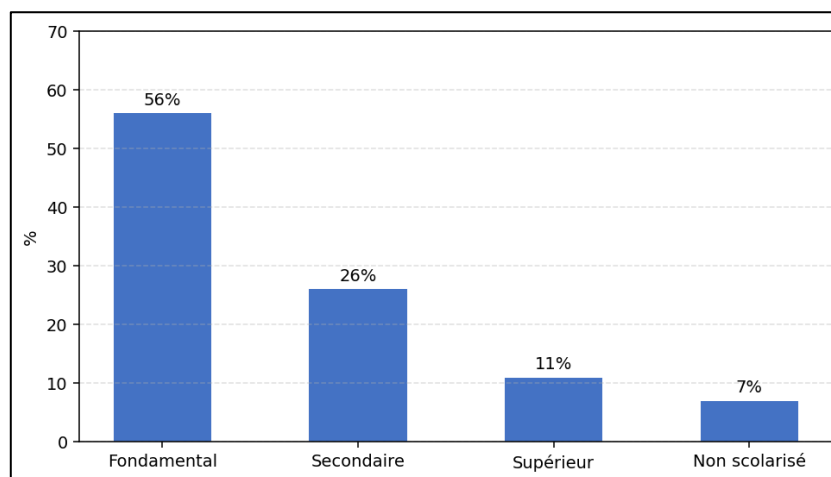
Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Sur la Figure 2 (page précédente), les conducteurs ayant 18 ans ou un peu moins représentent une portion significative (40 %). Ils sont donc célibataires car n'ayant pas l'âge de se marier. La tranche qui renferme les conducteurs ayant l'âge de se marier (60 %) est empêchée de se marier soit à cause de l'insuffisance de revenu, soit à cause de la durée minimale dans l'activité.

2.1.3.4. Des conducteurs en majorité scolarisés

Selon les résultats de nos enquêtes, la majorité des conducteurs de taxis-tricycles ont fréquenté l'école mais ne l'ont pas terminée. Plusieurs niveaux d'étude peuvent être constatés dans notre échantillon (Figure 5).

Figure 5 : Niveau d'instruction des conducteurs de taxi-tricycle



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

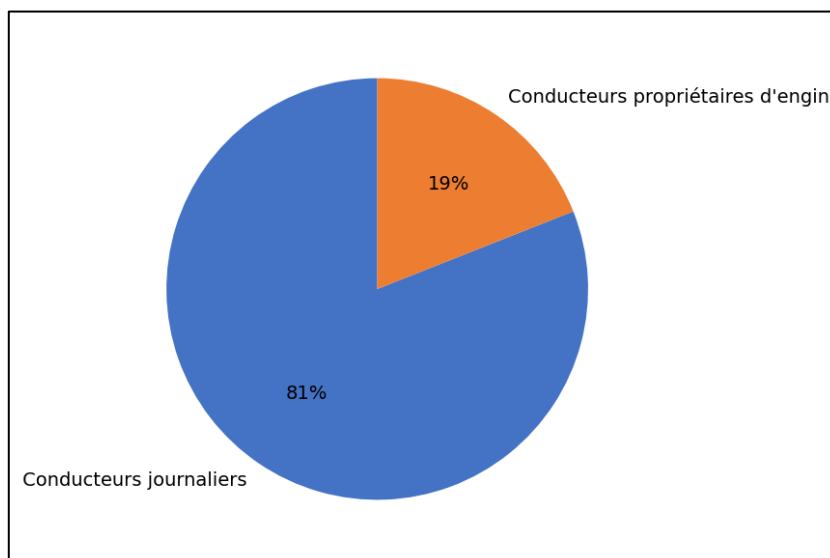
Au regard de cette figure, on constate que 56 % des conducteurs de taxis-tricycles ont un niveau d'étude fondamental. 26 % ont le niveau secondaire, tandis que 11 % ont atteint le niveau supérieur. Seulement 7 % n'ont pas été scolarisés.

2.2. Avantages du secteur de transport par taxi-tricycle

Le secteur de transport par taxi-tricycle constitue une opportunité pour l'insertion professionnelle des jeunes dans la commune urbaine de Kati.

2.2.1. Les taxis-tricycles, une opportunité d'emploi à Kati

Le secteur transport par taxi-tricycle a contribué à absorber le chômage des jeunes dans la commune urbaine de Kati. En effet, vu les différents postes qui sont générés (un conducteur, un conducteur suppléant, un apprenti-chargeur, un apprenti-accompagnateur de l'engin), on peut estimer aujourd'hui à plus de 1 000 jeunes occupés dans le secteur de transport par taxi-tricycle. Cependant, ces emplois se caractérisent par une très grande instabilité, car 81 % des conducteurs enquêtés sont des exploitants journaliers (Figure 6).

Figure 6 : Type d'exploitation des taxis-tricycles

Source : *Enquêtes de terrain, septembre 2025.*

Au regard de cette Figure 6, on peut constater que le nouveau mode de transport (taxis-tricycles) a donné de l'emploi à beaucoup de jeunes non diplômés. L'engin fait l'objet d'une location contre une recette journalière de 10 000 FCFA fixée entre le conducteur et le propriétaire. Ces conducteurs journaliers (locataires) affirment qu'ils gardent le reste de la recette après avoir versé les 10 000 FCFA (obligatoire et journalier, du lundi au vendredi) au propriétaire. Comme pour compléter la rémunération des conducteurs, les propriétaires les autorisent à garder la recette du samedi. Le dimanche est considéré comme jour de repos et d'entretien de l'engin.

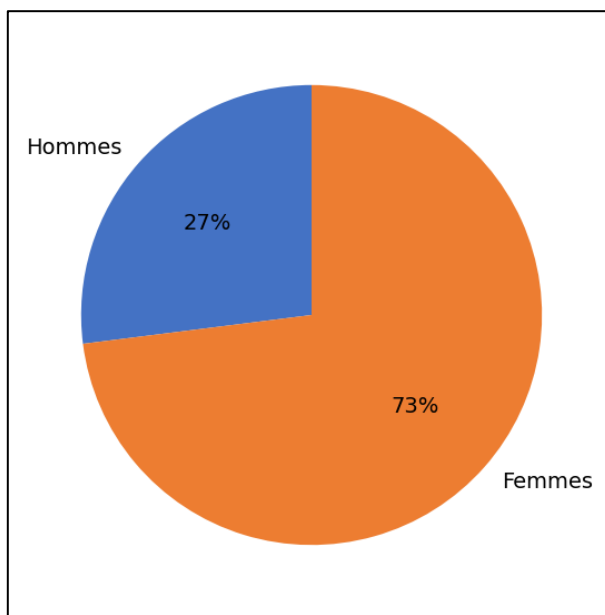
2.2.2. Le taxi-tricycle : un moyen de transport au goût des usagers

Les taxis-tricycles constituent aujourd'hui un nouveau mode de transport dans la commune urbaine de Kati. Leur apparition répond aux besoins croissants de déplacement des populations, notamment dans un contexte marqué par l'extension urbaine, la densification des quartiers et l'insuffisance de certains moyens de transport classiques. Ils jouent ainsi un rôle de plus en plus important dans la mobilité quotidienne, en facilitant les déplacements entre les quartiers périphériques, les zones résidentielles, les lieux de travail, les établissements scolaires et les espaces marchands.

Les résultats de nos enquêtes montrent que ce mode de transport est utilisé par plusieurs catégories de personnes, notamment les hommes, les femmes, les élèves, les travailleurs et les petits commerçants. Selon le sexe, l'étude révèle toutefois une prédominance des femmes parmi les usagers, comme l'indique la Figure 7. Cette forte présence féminine s'explique principalement par les activités commerciales qu'elles exercent, surtout au marché central de Kati. Les taxis-

tricycles leur permettent de se déplacer plus facilement, de transporter de petites marchandises et d'assurer leurs activités économiques quotidiennes.

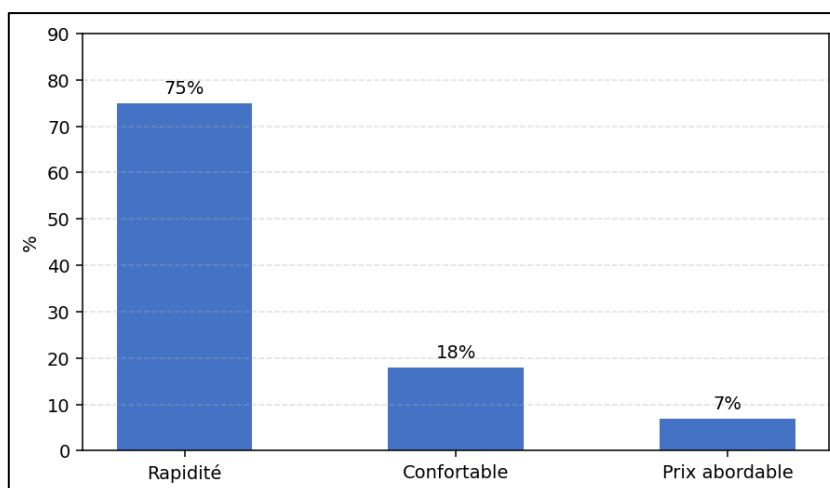
Figure 7 : Répartition des usagers selon le sexe



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Globalement, les usagers de taxis-tricycles choisissent ce mode de transport pour les raisons suivantes : la rapidité, le confort, le coût abordable. Le taxi-tricycle permet de relier rapidement les quartiers périphériques au centre-ville et facilite le transport de petites marchandises. De plus, sa capacité à circuler dans des espaces où les « SOTRAMA » ont du mal à passer fait de ces engins un moyen de transport pratique et adapté au contexte local. Les raisons qui poussent les usagers à faire recours au taxi-tricycle sont multiples. Selon 18 % des usagers enquêtés, le déplacement à bord de ces taxis-tricycles demeure confortable (Figure 8).

Figure 8 : Raisons du choix du taxi-tricycle par les usagers



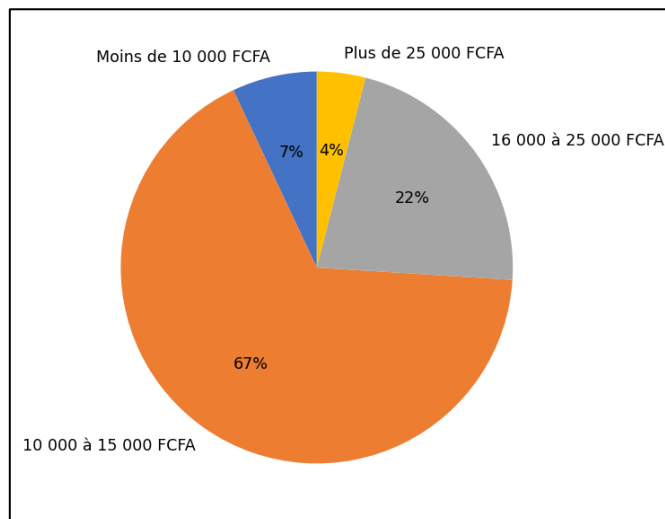
Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Par ailleurs, parmi les usagers enquêtés, 75 % trouvent que le taxi-tricycle est rapide et 7 % ont mis l’accent sur le tarif de transport qui demeure accessible.

2.2.3. Le taxi-tricycle, une source de revenus à Kati

L’activité de tricycle-taxi constitue une source de revenus importante pour de nombreux conducteurs à Kati. Elle leur permet d’obtenir des gains plus ou moins substantiels (Figure 9).

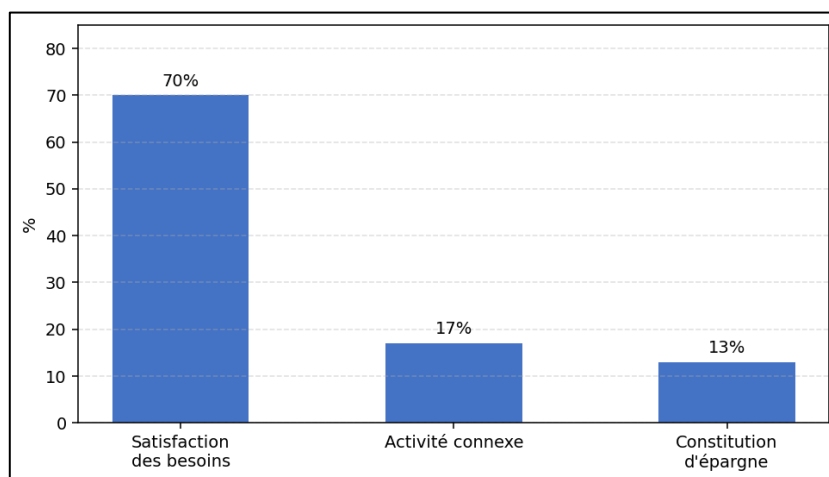
Figure 9 : Revenus journaliers des conducteurs



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Parmi les conducteurs enquêtés, 67 % ont un revenu journalier qui oscille entre 10 000 et 15 000 FCFA, tandis que 4 % peuvent gagner plus de 25 000 FCFA. Ces différents revenus sont utilisés dans différents postes de dépenses des conducteurs. Selon les résultats de nos enquêtes, 17 % des conducteurs investissent dans le petit élevage de volailles tandis que 13 % arrivent à se constituer une épargne en vue d’acheter leur propre tricycle (Figure 10).

Figure 10 : Utilisation des revenus par les conducteurs



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2025.

Il ressort de la Figure 10 que les revenus journaliers de 70 % des conducteurs de taxi-tricycle servent à assurer leurs dépenses journalières, telles que la nourriture, le logement, l'entretien de l'engin et la scolarisation des enfants. Mais, à cause du caractère instable de leur emploi, des conducteurs ont eu recours à la diversification de leur source de revenu. Ainsi, l'association d'autres activités économiques à la conduite de taxis-tricycles devient de plus en plus fréquente.

2.3. Une diversité de problèmes rencontrés par les conducteurs de taxi-tricycle

Les conducteurs de taxis-tricycles sont aujourd'hui confrontés à des problèmes de plusieurs ordres : juridique, réglementaire, sécuritaire et social.

– Sur le plan juridique : il n'existe encore aucun texte qui régit ce nouveau mode de transport. Il n'existe donc pas de permis de conduire spécifique pour ce type d'engin.

– Sur le plan de la sécurité routière : l'insécurité réside dans le fait que 100 % des conducteurs n'ont pas de permis de conduire. Parmi eux, très peu assurent leurs engins. En plus de ces énormes irrégularités, l'étude révèle que la quasi-totalité des jeunes conducteurs âgés de 18 ans et moins méconnaissent les codes de la route. Bien qu'ayant un engouement pour ce mode de transport, les populations de Kati courent un risque en empruntant les taxis-tricycles.

– Sur le plan réglementaire : les résultats de nos investigations ont révélé que plus de 98 % des conducteurs de taxis-tricycles font face à l'application d'un règlement discriminatoire imposé par le syndicat des « SOTRAMA ». Ce règlement oblige les conducteurs de taxis-tricycles à limiter leurs mouvements vers les grandes zones de débarquement de passagers (poste de contrôle et de péage). Ce règlement est très souvent à l'origine de conflits entre conducteurs de taxis-tricycles et chauffeurs de « SOTRAMA ».

– Sur le plan social : les résultats de cette étude ont montré que beaucoup (82 %) de jeunes ont abandonné les classes au profit de cette nouvelle activité. Sans encadrement, ils confondent l'apprentissage et la délinquance.

3. Discussion

Les résultats qui font l'objet de discussion dans cette étude tournent autour des caractéristiques des taxis-tricycles et des itinéraires empruntés, des caractéristiques des conducteurs, des avantages et des problèmes générés par l'activité de transport par taxi-tricycle.

Les résultats de l'étude ont montré que le taxi-tricycle est un nouveau mode de transport urbain à Kati. Ces taxis-tricycles sont de différentes couleurs (jaune, rouge, etc.) et leur capacité de places assises est de moins de 5 personnes. Les deux principaux itinéraires empruntés par ces taxis-tricycles dans la commune de Kati sont assez longs. Pendant que l'un traverse la ville, l'autre la contourne de façon

circulaire. Les résultats de nos investigations rejoignent ceux de I. Fofana et I. Togola (2020 : 216) et A. Kaboré et O. Sigué (2024 : 56). D'après les résultats de recherche entrepris par I. Fofana et I. Togola (2020 : 216), l'intégration de taxi-tricycle dans le transport urbain au Mali date de 2006, avec l'opération « taxinis » initiée par l'Agence Nationale de la Promotion de l'Emploi (ANPE) dans la commune urbaine de Ségou. Ces auteurs ajoutent que les taxis-tricycles (5 à 12 places assises) sont également présents dans la ville de Bamako où ils évoluent dans les quartiers périphériques de Bamako sur de courtes distances (3 à 6 km). D'après A. Kaboré et O. Sigué (2024 : 56), l'intégration des taxis-tricycles dans le transport urbain remonte à 2011 dans la ville de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) où cette forme de transport est appréciée par une proportion importante (45 %) des populations du fait de sa rapidité. De même, dans la ville de Niamey (Niger), les taxis-tricycles sont perçus comme un moyen de transport emprunté par la population afin d'effectuer leurs déplacements quotidiens (S. F. Maigandou, 2022 : 1). Disponibles et accessibles à des prix abordables, ces taxis-tricycles desservent généralement les quartiers périphériques de la ville de Niamey (ISA/AS/ANP, 2022 : 1).

Nos investigations ont révélé que les conducteurs de taxi-tricycle, dans la commune urbaine de Kati, se caractérisent par une grande visibilité des jeunes. Parmi eux, 60 % sont âgés de 18 à 40 ans, donc la tranche la plus active, et 40 % ont 18 ans ou un peu moins. On y compte également 93 % de célibataires et 7 % de mariés. Les résultats ont montré également que, sur l'ensemble des conducteurs de taxi-tricycle, 56 % ont un niveau d'étude fondamental, 26 % ont le niveau secondaire, 11 % ont atteint le niveau supérieur et seulement 7 % n'ont pas été scolarisés. Les résultats similaires selon l'âge et le statut matrimonial des conducteurs de taxi-tricycle ont été obtenus par M. Agbamaro dans la ville de Lomé (Togo) et A. C. Kobenan dans les villes ivoiriennes. En effet, dans la ville de Lomé (Togo), le secteur de taxi-tricycle est dominé par les jeunes avec une proportion (67 %) importante de célibataires (M. Agbamaro, 2022 : 126). Ces jeunes conducteurs de taxi-tricycle représentent 85 % et l'âge de 95 % d'entre eux oscille entre 15 et 30 ans dans les villes ivoiriennes (A. C. Kobenan, 2022 : 534). En outre, à Ouagadougou, selon O. Sigué (2022 : 19), sur la totalité des conducteurs de taxi-tricycle, plus de la moitié (60 %) ont atteint le niveau primaire, contre 4 % pour le niveau secondaire et 36 % en situation d'analphabétisme. Par contre, dans la ville de Bobo-Dioulasso, 80 % des exploitants de tricycle n'ont pas dépassé le niveau d'étude primaire et seulement 2 % ont atteint le lycée (A. Kaboré et O. Sigué, 2024 : 55).

Nos investigations ont permis de révéler que, dans la commune urbaine de Kati, les exploitants de taxis-tricycles sont soit journaliers, soit propriétaires d'engin. L'engin fait l'objet d'une location contre une recette journalière de 10 000 FCFA fixée entre le conducteur et le propriétaire. Ces conducteurs journaliers

(locataires) affirment qu'ils gardent le reste de la recette après avoir versé les 10 000 FCFA au propriétaire. Par rapport à l'ancienneté, dans la ville de Bobo-Dioulasso, A. Kaboré et O. Sigué (2024 : 54) constatent dans leurs études que la profession de conducteurs de taxi-tricycle peut être qualifiée de nouvelle, car l'âge moyen d'ancienneté dans le domaine est de 2,9 ans. Ils démontrent que parmi ces conducteurs, 56 % ont 2 ans d'ancienneté dans le métier et seulement 1/5 d'entre eux ont entre 5 et 8 ans (A. Kaboré et O. Sigué, 2024 : 55). De son côté, M. Agbamaro (2022 : 126) a constaté que, dans la ville de Lomé, 38 % des conducteurs de taxi-tricycle étaient à leur première expérience rémunérée. Selon M. Agbamaro (2022 : 126), ces conducteurs exerçaient d'autres activités (anciens étudiants, anciens conducteurs de taxi-bicycles ou de taxi-voiture, maçons, menuisiers, couturiers, cultivateurs) avant de pratiquer l'activité de transport par taxi-tricycle. Sur le plan de la typologie d'exploitation, nos résultats ne rejoignent pas ceux de A. C. Kobenan (2022 : 534) qui a montré que, dans les villes ivoiriennes, la majorité des conducteurs de taxi-tricycle sont des contractuels. Selon l'auteur, la plupart des conducteurs de taxi-tricycle sont dans un système de travail-payer qui permet au conducteur d'acquérir leur propre engin.

Notre étude montre une augmentation rapide du nombre de taxis-tricycles dans la zone de l'étude. Cette augmentation du nombre de tricycles montre que, dans la commune urbaine de Kati, les populations prennent de plus en plus goût à ce nouveau mode de transport de personnes. Ici nous rejoignons l'idée de A. Kaboré et O. Sigué qui signalent que l'évolution fulgurante du nombre de tricycles montre l'engouement qui se développe autour de cette offre de transport de marchandises qui a muté vers le transport de personnes. À Bobo, dans le but d'attirer la clientèle, 61 % des conducteurs de taxi-tricycle sont dans l'obligation de sillonner les artères de la ville et leurs activités débutent à 5 h du matin pour finir à 21 h du soir (A. Kaboré et O. Sigué, 2024 : 56).

L'étude a révélé une variabilité de revenus au sein des conducteurs de taxi-tricycle dans la commune urbaine de Kati. Parmi eux, 67 % gagnent 10 000 à 15 000 FCFA par jour. Nos résultats sont similaires à ceux de l'étude de A. C. Kobenan et al. (2021 : 30) qui ont montré qu'à Abobo les conducteurs de taxi-tricycle « Salonis » ont un revenu quotidien qui oscille entre 10 000 FCFA et 15 000 FCFA, soit 300 000 FCFA et 450 000 FCFA par mois. Selon A. C. Kobenan et al. (2021 : 30), les gains quotidiens sont obtenus par les conducteurs juste après la gestion de la recette journalière, du coût du carburant et des taxes exigées par les syndicats de ligne.

Nos investigations ont permis de constater qu'une multitude de problèmes accompagnent l'activité de transport par taxi-tricycle. Sur le plan de la sécurité routière, l'étude a révélé que 100 % des conducteurs n'ont pas de permis de conduire. Parmi eux, très peu assurent leurs engins. En plus de ces énormes irrégularités, l'étude a révélé que la quasi-totalité des jeunes conducteurs âgés de

18 ans et moins méconnaissent les codes de la route. Nos résultats ne sont pas similaires à ceux de L. Nkede Njie (2012) qui a montré qu'au Cameroun, l'activité de transport urbain par tricycle a fait l'objet de réglementation dans les années 1990. Selon cette réglementation, les conducteurs de moto-taxi « tricycle » devaient être âgés de plus de 18 ans, posséder un permis de conduire spécial et une assurance, être enregistrés auprès de l'autorité locale et peindre leur véhicule en jaune afin d'être facilement identifiables. Dans la ville de Ouagadougou, les taxis-tricycles sont également présents dans les gares routières, autour du grand marché et des marchés secondaires disséminés, tout en stationnant sur la voie par faute de points de stationnement (O. Sigué, 2022 : 14). Cette situation engendre des encombrements et augmente les risques d'accidents. Dans la ville de Niamey, les problèmes qui découlent des taxis-tricycles se manifestent par les accidents de la circulation du fait de la surcharge et du non-respect du code de la route (S. F. Maigandou, 2022 : 1).

Conclusion

Cette étude a permis de constater que les taxis-tricycles sont un nouveau mode de transport urbain à Kati. Le parc de ces taxis-tricycles ne cesse d'augmenter, car il est passé de 184 en 2023 à 212 en 2024 et 261 en 2025. Cette croissance du nombre de tricycles atteste que les populations prennent de plus en plus goût à ce nouveau mode de transport de personnes. Le premier itinéraire emprunté par ces taxis-tricycles traverse la commune de Kati et le second la contourne de façon circulaire. Les conducteurs de taxi-tricycle sont majoritairement jeunes et célibataires, et plus de la moitié d'entre eux ont un niveau d'étude fondamental. La grande majorité des conducteurs de taxi-tricycle ont une expérience professionnelle qui se situe entre 1 et 5 ans. Les exploitants de taxis-tricycles qui sont des journaliers (locataires) versent une recette journalière de 10 000 FCFA fixée entre le conducteur et le propriétaire. L'étude a révélé que les conducteurs de taxis-tricycles ont un revenu journalier moyen d'environ 18 000 FCFA. Ces revenus sont destinés majoritairement à faire face aux dépenses de famille (alimentation, santé, éducation des enfants, cérémonies, etc.). Cependant, les exploitants de taxis-tricycles sont confrontés à des problèmes d'ordre administratif et d'ordre socio-économique. En définitive, les problèmes qui découlent de l'activité de transport par taxi-tricycle sont d'ordre juridique, sécuritaire, réglementaire et social, auxquels les autorités doivent faire face.

Références bibliographiques

- AGBAMARO Mayébinasso, 2022, « Apport des taxis-tricycles dans la mobilité des personnes à Lomé (Togo) », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n° 62, août 2022, p. 111-132.
- BAJPAI A., STRATTON-SHORT S. et ADELEKAN I., 2022, *Renforcer les services essentiels dans les villes africaines*, Banque Africaine de Développement, Cities Alliance (UNOPS), 108 p.
- CLUB AFRIQUE DÉVELOPPEMENT, 2017, *Les nouvelles formes d'urbanisation en Afrique*, Note de recherche préparée par TAC ECONOMICS, 30 p.
- DE NOÛE M.-F. et al., 1993, *Réseaux et Territoire*, Rapport, novembre 1993, Montpellier, GIP Reclus, 15 p.
- FOFANA Issa et TOGOLA Issa, 2020, « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbains en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) », *European Scientific Journal*, juin 2020, vol. 16, n° 17, p. 206-223.
- GODARD Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala.
- GUÉZÉRÉ Assogba, 2012, « Territoire des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux », *Géographie, économie, société*, Lavoisier, p. 53-72.
- HEINRIGS Philipp, 2022, « Africapolis : comprendre les dynamiques de l'urbanisation africaine. Enjeux et perspectives des services essentiels en Afrique à l'horizon 2030 », *La Revue de l'Institut Veolia — FACTS REPORTS*, n° 22.
- ISA/AS/ANP, 2022, « Des motos-tricycles à Niamey : grande mobilité à petit coût, énormes risques accidentogènes », *www.anp.net* (consulté le 02/07/2025 à 03 h 50).
- KABORÉ Aminata et SIGUÉ Ousseny, 2024, « Transport de personnes par tricycle à Bobo-Dioulasso : les remplacer ou en faire un levier de mobilité durable », *Revue Science et Technique — Lettres, Sciences Sociales et Humaines*, vol. 40, n° 2, juillet-décembre 2024, p. 42-62.
- KOBENAN Appoh Charlesbor, 2022, « Les motocycles et moto-tricycles dans le transport public urbain en Côte d'Ivoire », *Revue Internationale du chercheur*, vol. 3, n° 3, p. 522-543.
- MAIGANDOU Souley Fatouma, 2022, « Tricycles à Niamey entre avantages et désavantages », *wadataradio.com* (consulté le 02/07/2025 à 03 h 47).

- SIGUÉ Ousseny, 2022, « Succès du tricycle « taxi-moto » à Ouagadougou », *Revue Science et Technique — Lettres, Sciences Humaines et Sociales*, vol. 38, n° 1, janvier-juin 2022, p. 9-39.
- SSATP (Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne), 2021, *Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine. Défis des politiques nationales de mobilité en Côte d'Ivoire, en Éthiopie, en Guinée, au Kenya, au Nigeria, au Rwanda et au Sénégal*, Rapport transnational, 94 p.
- WALTHER Olivier, 2006, *L'échange généralisé : urbanisation et relations villes-campagnes en Afrique de l'Ouest*, CSAO, SWAC, Frontières et Intégrations en Afrique de l'Ouest, WABI/DT/35/07, 14 p.