

## Research Article

# Etude Des Facteurs De La Récurrence Des Accidents De Circulation Impliquant Des Motos A Bouaké

KOUADIO Kouassi Kan Adolphe<sup>1</sup>, Fêté Ernest KOFFI<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Sociologue, Chercheur au CRD, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

<sup>2</sup>Sociologue, Enseignant-chercheur, Université Nangui Abrogoua, Côte d'Ivoire

### Abstract:

En Côte d'Ivoire, le phénomène de taxi-moto a été imposé par la rébellion armée de septembre 2002 dans les zones CNO. De là, l'usage des motos va particulièrement se développer dans la commune de Bouaké au détriment des moyens de transport habituel, notamment les taxis-ville et les minicars ou « gbaka ». Dans cette ville de Bouaké, les nombreux accidents enregistrés journalièrement sont attribués aux taxi-moto qui assurent le déplacement des populations dans les différents quartiers de la commune. Les facteurs explicatifs de la récurrence des accidents de circulation impliquant les motos à Bouaké, sont multiples. L'on identifie principalement, l'absence de formation des conducteurs, l'ignorance du code de la route et des règles de sécurité routière, l'incivisme lors des contrôles des forces de l'ordre et de la municipalité, l'utilisation des stupéfiants et la dégradation des routes

**Keywords:** Taxi-moto – Récurrence des accidents – Code de la route – Utilisation des stupéfiants – Commune de Bouaké

### Introduction

Le phénomène des taxi-moto, né au Bénin et au Togo connaît un développement spectaculaire dans les zones urbaines et rurales de nombreux pays du monde (Godard 2002 ; Agossou Noukpo 2003). Le contexte d'utilisation de ces motos, comme taxi varie d'un pays à un autre. Si dans la plus part des pays, l'utilisation des motos comme taxi s'est développée dans un contexte urbain et à la structuration de l'offre du transport, en Côte d'Ivoire, ce phénomène relativement récent, s'est imposé par la rébellion militaire de 2002, période au cours de laquelle les taxis ordinaires avaient arrêté de fonctionner dans les zones sous contrôle militaire (Brazza, 2011 ; Traoré, 2015 ; Akmel, 2017).

En effet, la crise militaro-politique de 2002 a affecté les fondements de la ville, ce qui s'est traduit, entre autre, par l'exode de la population, le ralentissement de l'activité économique, l'arrêt des échanges avec la capitale économique. Les taxis-ville et les minibus communément appelés « gbakas » qui assuraient l'essentiel des déplacements se raréfiaient (Traoré, 2015).

En termes de palliatif, les détenteurs de motos desdites zones s'organisèrent et mirent en place un nouveau moyen de transport : « les taxi-moto ». Brazza (2011) cité par Akmel (op cité) atteste que les motos-taxi, arrivés vers la fin 2002, dans une situation de quasi absence de moyens de transport habituel, ont pallié l'épineux problème de déplacement que connaissaient les populations des zones CNO. En effet, les véhicules ayant été réquisitionnés par l'ex-rébellion pour assurer le déplacement de leurs hommes, il a fallu les motos-taxi pour minimiser le problème de déplacement des populations. À Bouaké, le phénomène a connu un essor considérable. La Mairie de la commune estime le nombre à 8000 motos environ, utilisées dans les cas d'urgences (femmes enceintes, inhumations, mobilité des produits périssables), le transport des passagers et des aliments.

Devenu ainsi incontournable dans ces zones, les motos-taxi seront vite intégrées dans le quotidien des populations. Egalement source d'emploi pour une jeunesse désœuvrée, du fait de la guerre, le transport par les motos est loin de s'arrêter. Malgré la fin de la guerre marquée par la reprise de l'activité des taxis ordinaires, le nombre des acteurs de taxi-moto ne cesse de croître. D'environ 5000 acteurs en 2007, aujourd'hui l'on estime à près de 10000, le nombre des chauffeurs de taxi-moto, dans la seule ville de Bouaké (Direction des transports de Bouaké, 2018).

Par ailleurs, la moto comme moyen de transport privé se présente de plus en plus au premier rang des choix des populations des villes de l'intérieur et des zones rurales ivoiriennes (Direction des transports de Bouaké, 2018). En effet, du paysan aux enseignants de l'université, en passant par les petits métiers, les collégiens, les instituteurs, les professeurs de lycée, tous détiennent une moto. Ainsi, combinant les deux types de motos (taxi-motos et motos personnelles), la commune de Bouaké assiste à une flambée du nombre de motos. Naturellement, cela n'est pas sans conséquence, on assiste à une récurrence des accidents de circulation impliquant des motos. Selon les données recueillies auprès du service des constats de la police de Bouaké, les motos sont impliquées dans plusieurs accidents par jour, et ce, tout le long de l'année (archives de la préfecture de police de Bouaké, 2017).

Quelles en sont les facteurs socio-économiques et culturels de ces accidents ?

# KOUADIO Kouassi Kan Adolphe, et al/ Etude Des Facteurs De La Récurrence Des Accidents De Circulation Impliquant Des Motos A Bouaké

L'objectif de cette étude est de rechercher les facteurs qui rendent compte de la récurrence des accidents impliquant les motos dans la commune de Bouaké.

## Méthodologie

### Type d'étude

Il est question d'une recherche qualitative réalisée à partir d'entretiens individuels et de groupe. Les entretiens ont été appuyés par un volet documentaire et des prises de vue.

La présente étude s'inscrit dans le cadre de la recherche qualitative bien qu'ayant eu recours aux données quantitatives

### Site de l'étude

L'étude s'est réalisée dans la commune de Bouaké. Elle s'est déroulée dans tous les principaux quartiers de la ville de Bouaké. Il s'agit de : Broukro, N'Dakro, Agnanssou, Commerce, Sicogi, Daressalam, Kennedy, Belle-ville, et Koko.

### Population Cible

La collecte des informations s'est effectuée auprès des taximen (moto, auto), des syndicats de mototaxi, des chefs de ménage, des usagers de taxi-moto, de l'ONG ESI (qui a conduit un projet de formation des taxi-moto), les autorités municipales et préfectorales, les services du Ministère du transport, et la police de Bouaké.

### Techniques et outils de collecte des données

Le recueil des données a été réalisé par le biais des visites de terrains, des entretiens semi-directs et informels avec certains acteurs. Les informations ont été recueillies à partir d'une investigation effectuée et appuyée par une recherche documentaire et des photographies.

Les entretiens individuels ont concerné les autorités locales, la police et les usagers de taxi-moto. Les entretiens de groupe ont été réalisés avec les membres de l'ONG ESI et les syndicats de taxi-moto.

### L'échantillonnage

Le choix des répondants s'est fait de différentes manières. Au titre des usagers de taxi-moto, nous nous sommes rendus sur les gares des taxi-moto. A partir de ces lieux, nous avons abordé les personnes qui s'y rendaient pour emprunter une moto ainsi que ceux que les motos descendaient d'un taxi-moto après une course. En plus de ceux-ci, certaines personnes ont été prises accidentellement, peu importe si ces derniers sont des usagers ou pas.

Au titre des chefs de ménage, ils ont été pris de façon aléatoire. Le seul critère est d'être chef de ménage. Peu importe s'ils empruntent ou pas des taxi-moto.

Au titre des autorités locales, notamment les élus et les administrateurs, nous nous sommes entretenus avec ceux présentés par les services comme premier responsable ou adjoint, sans forcément vérifier l'identité.

Au titre des syndicats de taxi-moto tout comme l'ONG ESI, ils ont reçu notre courrier de demande d'entretien de groupe quelques jours plutôt ; ainsi une fois au rendez-vous, nous avons mené l'entretien avec ceux trouvés sur les lieux. Généralement, ils étaient en moyenne six personnes par groupe d'entretien.

### Echantillon

Nous avons réalisé au total 35 entretiens dont 06 entretiens de groupe voir tableau récapitulatif.

### Tableau récapitulatif des entretiens

Types d'entretien	Catégories d'enquêtés	Nombre d'entretiens
Entretiens de groupe	Membres de l'ONG ESI	1
	Syndicat de taxi-moto	5
Entretiens individuels semi-structurés	Autorité municipale	1
	Autorité préfectorale	1
	Agent de service du ministère des transports	1
	Agent de police	1
	Chef de ménage	10
	Usagers de taxi-moto	10
Entretiens individuels libres	Individus pris accidentellement	5
TOTAL		35

Pour le traitement des données, nous allons enregistrer les entretiens avec un dictaphone. Ensuite nous allons procéder à la transcription intégrale de ces discours sous forme informatique (fichiers Word). Puis, les documents seront lus attentivement pour se familiariser avec le contenu et avec les différents thèmes exprimés. Sur cette base, le logiciel « N’VIVO 7 » sera utilisé pour dégager les unités de signification en fonction de leur convergence de sens.

## Résultats

### 1- Le transport par les motos, un secteur rythmé par les accidents de circulation

Tableau 1 : Accidents impliquant les motos (2013 – 2014- 2015)

Année	Dégâts matériels	Accidents corporels	Accidents mortels	Total
2013	247	459	41	747
2014	244	501	49	794
2015	291	635	50	976
<b>Total</b>	<b>782</b>	<b>1595</b>	<b>140</b>	<b>2517</b>

Source : service des constats de la préfecture de police 2018

« Pas un seul jour sans qu’un accident de circulation impliquant les motos ne se produise dans la ville de Bouaké ». C’est par ces propos que l’agent de police chargé des constats qui répondait à nos questions a débuté son intervention. Il y a non seulement beaucoup d’accidents mais surtout des accidents graves qui entraînent souvent la mort des usagers. Le tableau ci-dessus est un indicateur de la situation des accidents. En trois ans, de 2013 à 2015, Bouaké commune a enregistré 2517 accidents impliquant les motos. Parmi ces accidents, 140 ont entraîné des morts contre 1595 cas qui ont engendré des blessures graves. Le terme grave désigne selon l’enquête « des cas d’accidents où le blessé est hospitalisé et court le risque d’en mourir ou d’avoir un membre amputé. Les dégâts matériels mentionnés dans le tableau font allusion aux engins abîmés. Il s’agit des voitures, des motos ou d’autres biens matériels que les accidents impliquant des motos endommagent. A ce titre le service des constats de Bouaké a enregistré un total de 782 sur la période 2013-2015.

Tableau : Accidents impliquant des motos (décembre 2016 et janvier 2017)

Décembre 2016		Janvier 2017	
Période	Effectif		Total
Semaine 1	11	21	32
Semaine 2	17	18	35
Semaine 3	25	19	27
Semaine 4	29	16	24
Semaine 5	37	10	18
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>84</b>	<b>203</b>

Source : Notre étude, 2018

Les mois de Décembre et de Janvier, sont particulièrement caractérisés par leur taux élevé d’accidents. Cela est dû selon le service de constat aux fêtes de fin d’année qui emportent la population dans une série de déplacement. « Si ailleurs, à Abidjan par exemple, c’est les voitures qui servent de moyen de déplacement, à Bouaké par contre c’est les motos, voilà pourquoi on enregistre un peu plus d’accident que les autres mois de l’année ». C’est cette situation que le tableau ci-dessus essaie de nous montrer à travers un bilan hebdomadaire au cours des deux mois. Le mois de Janvier enregistre 119 cas d’accident impliquant les motos contre 84 le mois de janvier. Face à ces nombreux accidents, des interrogations s’imposent. Dès lors, qu’est ce qui fonde cet état des choses ? Quels sont les facteurs socio-économiques qui militent en faveur des accidents de motos en Côte d’Ivoire de façon générale, et dans la commune de Bouaké en particulier ?

### 2- Les conducteurs de motos, des non-professionnels

Débutée en Côte d’Ivoire à la faveur de la crise militaro-politique, l’activité de taxi-moto est pratiquée généralement par des non professionnels. Les conducteurs de taxi-moto sont généralement des sans-emplois, des anciens étudiants, des ex-rebelles, des chômeurs, des étudiants en difficulté financière (notre enquête, 2018). Ces acteurs exercent le métier de taxi-moto, parce qu’ils traversent une crise économique, comme l’exprime Mr Y, (conducteur de taxi-moto) : « ça va pas oh, affaire de travail là est devenu dur, on fait ça un peu un peu pour trouver à manger ». Il est en fait question d’une résilience face au chômage pour les uns, et à l’absence de bourse d’étude pour les étudiants loin des parents. « Sans le travail de moto, on ne trouve pas à manger et on n’arrive pas à acheter nos documents. Sinon ceci n’est pas le travail qu’on veut faire, pour le moment on se débrouille ».

Effectivement, ces conducteurs de motos se débrouillent, la preuve, la quasi-totalité dit avoir appris à conduire sur l'état. « *J'ai appris à conduire avec la moto de mon grand-frère et aujourd'hui je me débrouille bien, je peux conduire toute sorte de moto* » (Mr K). Nombreux sont les conducteurs de motos qui ont donné des versions similaires à propos de leur formation à la conduite de moto. Ils ont soit appris à conduire grâce à un ami, un voisin, un cousin etc. qui a bien voulu les aider à conduire, soit qu'ils ont acheté eux-mêmes leur moto et se sont fait aider. Dans tous les cas, aucun conducteur de taxi-moto parmi les enquêtés n'est passé par les auto-écoles pour apprendre à conduire. Si certains détiennent des permis de conduire, ils l'ont acquis après, suite aux exigences des policiers. « *Affaire de permis là, on l'a fait à cause des contrôles des policiers, sinon, c'est pas auto-école qui m'a appris à conduire* ». « *Apprendre les règles de la conduite et apprendre à conduire par la suite* », tel est l'idéal pour tout conducteur, mais par défaut « *apprendre le code de la route quand on sait déjà conduire comme le font nos conducteurs de moto* », n'est pas mauvais, puisqu'on se donne une occasion de rectifier les lacunes qui sont des sources d'insécurité routière. Dans ces cas, ce qui est dangereux, c'est utiliser des voies non conventionnelles pour obtenir le permis de conduire. En effet, selon des enquêtés notamment des policiers et des autorités administratives, certains détenteurs de permis de conduire n'ont pas fait l'auto-école, ils empruntent des voies parallèles où ils se contentent de payer des sommes d'argent, cela grâce à la complicité des certains tenants d'auto-école. Au vu de cela, on constate que la rigueur des tenants des écoles de formation à la conduite et au code de la route n'est pas toujours le cas.

Les situations de conducteur de motos sans permis de conduire ou sans connaissance du code de la route, des cas régulièrement évoqués par différents enquêtés lors de notre étude, témoignent de la récurrence des accidents impliquant des motos dans la commune de Bouaké.

En effet, ignorant l'essentiel du code de la route, « *ils roulent mal, font de mauvaises traversées, de faux dépassements, grillent les feux, sont sans casque, ni rétroviseurs* ». Tels sont les témoignages des usagers des taxi-motos, interrogés dans le cadre de notre étude.

Outre l'absence de professionnalisme chez la plus-part des conducteurs de moto, d'autres facteurs importants méritent d'être mentionnés, tel l'état des routes, l'utilisation de stupéfiants etc.

### **3- La dégradation des routes, une des causes des accidents de circulation**

Hors mis l'absence de formation de la plus-part des conducteurs de motos en Côte d'Ivoire, le manque d'entretien des routes qui les plonge dans un état de dégradation avancé constitue un facteur dominant des accidents de route à Bouaké. Les propos de chefs de ménages recueillis lors des entretiens illustrent bien cette version. « *A propos des accidents, c'est vrai qu'on dit que les jeunes là conduisent mal, mais on n'a pas de route à Bouaké, toutes les routes sont gâtées, même celles qui passent devant nos mairies* ». Dans ces conditions le professionnalisme seul du conducteur n'est pas suffisant pour éviter les chutes, ou les autres formes d'accident. Fâcheusement, les routes intérieures de la commune manquent toutes d'entretien. Non bitumées, affectées par les eaux de ruissellement, les routes reliant les quartiers comme N'Dakro, Belle-ville, N'Zuékro, Daressalam etc. sont impraticables, surtout en période de saison des pluies. Cet état des routes ne facilite pas la tâche aux conducteurs. « *Les dépassements sont difficiles, des fois on fait des sorties de route à cause des trous créés par les pluies ou on se retrouve nez-à-nez avec des voitures ou d'autres motos, à cause du rétrécissement des voies* ». On note ainsi que le mauvais état des routes de la commune de Bouaké amplifie les risques d'accidents dû à la méconnaissance du code de la route par les conducteurs de moto.

### **4- L'utilisation des stupéfiants, un des défauts des conducteurs de taxi-moto**

Un des facteurs de la récurrence des accidents impliquant des motos relevés lors de notre étude est l'utilisation des stupéfiants par les conducteurs de moto. Selon plusieurs enquêtés les conducteurs de taxi-moto de la ville de Bouaké utilisent l'alcool ou des dérivés de drogues pour des raisons diverses. « *Quand tu les vois, ils ont souvent les yeux rouges, c'est à cause des sachets de liqueurs qu'ils prennent. Il y a d'autres qui prennent des comprimés qui les droguent ou la vraie drogue. Ils font tout ça pour pouvoir travailler pendant longtemps sans se fatiguer* ».

Est-il possible de travailler sans se fatiguer ? « *Voulant à tout prix échapper à la fatigue générée par le travail et se faire beaucoup d'argent, les conducteurs de moto consomment soit l'alcool ou fument la drogue* » (Mr T, un enquêté pris accidentellement). Cette attitude n'est pas sans conséquence, les usagers sont conduits hors des routes et des voitures sont régulièrement percutées sous l'effet des stupéfiants. Selon d'autres enquêtés « *les conducteurs de taxi-moto ne se cachent pas, on les voit avec des sachets d'alcool, ils boivent presque tous. D'autre aussi prennent des petits comprimés, c'est ça qui les droguent. Une fois drogués, ils conduisent mal, font des excès de vitesse et grillent les feux tricolores. C'est à cause de ça qu'à Bouaké on fait beaucoup d'accident* ».

### **5- L'incivisme et la défiance des conducteurs de moto, une attitude d'insécurité routière**

En vue d'amener les détenteurs de moto à se conformer aux règles de la circulation, notamment la détention d'un permis de conduire, d'une assurance etc. la police effectue de façon régulière des contrôles de routine. Ce contrôle est également fait par la police municipale pour amener les conducteurs de taxi-moto à payer les taxes communales. Ces différents contrôles ne sont pas bien perçus par les conducteurs de motos, puisque « *ne disposent jamais la totalité des documents qui les autorisent à rouler* », Mr F, « *agent de police*). Voulant échapper aux agents de la police ou à ceux de la mairie, les conducteurs de taxi-moto, s'adonnent à

« des jeux dangereux », qui consistent à défier les forces de l'ordre. En effet, « *ils accélèrent leur vitesse ou font des détours en empruntant des pistes non praticables* ». Lors de leurs manœuvres, ils arrivent qu'ils percutent des personnes ou d'autres conducteurs de motos ou des véhicules. C'est le cas de madame G., un usager de taxi-moto, qui a été projetée lorsque le conducteur a voulu échapper au contrôle de la police (Mme G, couturière). Ces cas sont récurrents et font malheureusement beaucoup de victimes. Les conducteurs de moto traitent les policiers de « voleur, raquetteur », donc des « ennemis » qu'il faut fuir par tous les moyens. « *Quand on s'arrête c'est pour nous prendre 500 ou 1000 francs CFA, alors que les temps sont difficiles, donc on fait tout pour les éviter* » Mr Z, conducteur de taxi-moto). En fait, il est établi un « certain contrat » entre les conducteurs de taxi-moto et les agents de police ou de la municipalité. En effet, « *tous les conducteurs qui ne se sont pas faits établir les documents exigés par la police ou la municipalité payent entre 300 et 1000 francs* » Mr R, conducteur de taxi-moto. Ces documents sont entre autre le permis de conduire, le casque, l'assurance, les taxes fiscales etc. Ne voulant ni se conformer à la réglementation officielle (disposer de tous les documents), ni corrompre les agents de contrôle en payant 300 francs, les conducteurs disposent une stratégie : « *refus d'obtempérer en cas de coup de sifflet d'un agent de contrôle, ou emprunter les petites pistes et certaines voies peu praticables* » (Mr L, agent de la municipalité). Malheureusement, en voulant les éviter, les conducteurs de motos occasionnent des accidents qui entraînent des morts ou des cas d'invalidité.

## **Discussion**

La récurrence des accidents de circulation impliquant les motos dans la commune de Bouaké est le fait de certains facteurs relevés dans le cadre de cette étude. Il s'agit entre autre de la représentation que les conducteurs de taxi-moto se font de cette activité. En effet considérée comme activité de résilience, « activité pour se débrouiller ou se dépanner », les conducteurs de moto apprennent sur l'état, ne se font pas former par les professionnels de la conduite et ne se font pas établir des documents les autorisant à exercer ce métier. Ils travaillent dans l'informel et sans qualification requise. Ce facteur a été mis en exergue par Gnamikéy (2016) à travers sa thèse de doctorat d'Etat en Médecine. Selon l'auteur, la récurrence des accidents des engins à deux roues est liée à la non maîtrise des engins à plusieurs vitesses pour lesquels il faut un permis de conduire ; l'ignorance du code de la route, la méconnaissance des mesures de sécurité dont la non-surcharge et la limitation de vitesse et la dégradation des routes. Ces causes d'accidents relevées en 2013 sont encore d'actualité. Selon une étude d'Akmel (2017), les mototaxis « qui arrangent les populations, parce que là où les véhiculent ne peuvent pas passer, les engins à deux roues le font ; permettent de rallier les villages reculés sans grands dommages », leur causent beaucoup de désagréments.

Ainsi, sans formation, les conducteurs occasionnent régulièrement des accidents faisant de nombreuses victimes. Selon l'étude de Gnamikéy, 23,23%, (soit 615 cas) des consultations des urgences chirurgicales du CHU de Bouaké au cours de la période février 2013 à septembre 2013, étaient des accidents impliquant des motos. L'étude de Yao (2013) sur les accidents de circulation impliquant les motos, faite entre 2014 et 2018 sur une période de 22 mois relève un total de 1309 patients ayant subi un traumatisme crânien. En fonction de la taille des échantillons ou de l'importance des périodes d'étude, on constate des pourcentages élevés d'accidents impliquant des motos. C'est le cas de l'étude de Kra et Coll. en 2012 qui a dénombré 71,3% de cas d'accident impliquant des motos.

Selon l'OMS, 1,25 millions de décès dans le monde sont liés aux accidents de circulation impliquant des motos.

En termes de causes des accidents de moto présentant des complications et des décès, Gnamikéy (2013) et Ngo (2008) soulignent l'absence de casque. Une étude de l'OMS ( ) qui aborde dans le même sens, montre que le port de casque peut réduire le risque de décès de 40% et le risque de traumatisme grave d'environ 70%.

Pour Akmel (2017), c'est parce que les conducteurs, qui sont en majeure partie jeunes prennent des stupéfiants. Pour ce fait, il invite les populations à la prudence pour ne pas risquer leur vie. Outre l'utilisation des stupéfiants, plusieurs causes expliquant les multitudes accidents faits par les motos ont été relevés par différents auteurs. Il s'agit entre autre du non-respect du code de la route, le faible niveau d'instruction des acteurs, la marginalisation des feux tricolores par les conducteurs, les surcharges, l'excès de vitesse. Selon ces auteurs, ce qui importe chez les conducteurs de taxi-moto, « c'est comment gagner le maximum d'argent ou faire du profit. La sécurité des passagers ne constitue pas une priorité pour cette frange de la population, seuls les gains comptent le plus ».

De par ces pratiques, ces conducteurs font courir de hauts risques d'accidents graves à leurs clients et aux autres usagers de la route, soutient Davodoun (2017). APA (2016)16 confirme cette réalité: Depuis le 1er janvier 2016 jusqu'au 30 juin 2016, Bouaké a connu 295 accidents de motos et de taxis en 6 mois, soit 49 accidents par mois.

## **Conclusion**

Par faute de formation, la plus-part des conducteurs de taxi-moto en Côte d'Ivoire méconnaissent le code de la route et les règles de sécurité routière. En outre, ils consomment l'alcool et d'autres stupéfiants lors de l'exercice de leur métier et développent des attitudes de défiance à l'encontre des agents de la police et de la municipalité chargés des contrôles. Ces caractéristiques des conducteurs associées à l'impraticabilité de nombreuses routes en Côte d'Ivoire expliquent la récurrence des accidents de circulation impliquant les motos.

Pour remédier à cette situation qui occasionne la mort et l'invalidité de nombreux usagers, il importe que des projets de formation à moindre coût soient initiés en faveur des conducteurs de motos en Côte d'Ivoire.

## **Références bibliographiques**

1. Akmel M., (2017), Impact socioéconomique des ‘‘mototaxis’’ sur les populations de Bouaké (Côte d’Ivoire), in International Journal of Multidisciplinary and Current Research
2. APA, 2016, ‘‘Bouaké: 295 accidents de la circulation routière avec 21 morts enregistrés de janvier à juin 2016’’, in : lebab.net. <http://www.lebab.net/actualite/bouake295-accidents-de-la-circulation-routiere-avec-21-morts-enregistres-de-janvier-a-juin-2016-67155.html> [16.05.2017]
3. APA, 2016, ‘‘Croissance économique : la Côte d’Ivoire 1ère puissance d’Afrique sub-saharienne en 2016’’, in : abidjan.net. <http://news.abidjan.net/h/594466.html> [9.05.2017]
4. Davodun, C., ‘‘Transport des personnes et des biens : "Zémidjan" : un arc-en-ciel social’’, in : ACTUBENIN. Akmel Meless Siméon Impact socioéconomique des ‘‘mototaxis’’ sur les populations de Bouaké (Côte d’Ivoire) 698 | Int. J. of Multidisciplinary and Current research, Vol.5 (May/June 2017) <http://actubenin.com/?Transport-des-personnes-et-desbiens-Zemidjan-un-arc-en-ciel-social> [16.05.2017]
5. De Brazza, D.H., 2011, Zone CNO : Après la crise, les mototaxis luttent pour leur survie, Abidjan, Le Mandat.
6. Direction des transports de Bouaké, (2016), Rapport de fin d’année.
7. Gnamkey K. (2016), accidents de la voie publique dus aux engins à deux roues aspects épidémiologiques, cliniques, thérapeutiques et évolutifs au chu de Bouaké K [http://archives.uvci.edu.ci:52003/data/UAO/SCIENCES\\_MEDICALES\\_LOT1/THESE\\_637055143090670131.pdf](http://archives.uvci.edu.ci:52003/data/UAO/SCIENCES_MEDICALES_LOT1/THESE_637055143090670131.pdf)
8. Joseph K., (2015) « Le « fléau des motos-taxis » », *Cahiers d’études africaines* [En ligne], 219 | 2015, mis en ligne le 01 janvier 2015, consulté le 23 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriaines/18208>; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudesafriaines.18208>
9. Krah K., Y. L., Séry B., M’Bra Kl, Bénéié A, Kouassi K., Sai S., Ogondon B, Kodo M. (2013), Données épidémiologiques des accidents de moto aux urgences chirurgicales du CHU de Bouaké.
10. Ngo L., Aspects épidémiologiques et bilan lésionnel lors des avp liés aux engins motorisés à deux roués dans les services de traumatologie et orthopédie des Chu de Gabriel Touré et de Kati à propos de 127 cas. [Thèse de médecine]. Bamako (Mali); 2008.
11. OMS, (2015), Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. Genève. ([www.QMS.int/fr](http://www.QMS.int/fr))
12. Plan mondial pour la décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020. Genève, OMS, 2011. ([www.OMS.int/fr](http://www.OMS.int/fr))
13. Traoré P. (2015), Mise en œuvre d’un mode de transport urbain performant et durable autour du moto-taxi à Bouaké, <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Porna-idriss-Traor%C3%A9.pdf>.