

LES MOYENS INTERMÉDIAIRES DE TRANSPORT (MIT) DANS LA REDISTRIBUTION VIVRIÈRE MARCHANDE INTERMARCHÉ DANS LA VILLE DE BOUAKÉ

N'GUESSAN Kacou François
Assistant
Enseignant-Chercheur
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire),
Département de Géographie
nkfrancois72@gmail.com

KONAN Amani Fulgence
Assistant
Enseignant-Chercheur
Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa (Côte d'Ivoire)
Département de Géographie
fulgence73@yahoo.fr

SORO Gnindjomon Joseph
Doctorant
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)
Département de Géographie
sorojoseph1975@gmail.com

Résumé

L'extension de la ville de Bouaké pose un réel problème de mobilité des personnes et des biens. Le transport du vivrier demeure donc une préoccupation pour les détaillants. Il est question d'analyser l'importance des moyens intermédiaires de transport dans la redistribution vivrière marchande. Une méthodologie basée sur les enquêtes de terrains et des recherches documentaires a été menée. L'étude identifie les différents moyens intermédiaires de transport dans la redistribution des vivriers marchands dans la ville de Bouaké d'une part et d'autre part l'intérêt que représente ce type de transport pour les acteurs impliqués.

Mots-clés: Bouaké, Moyens Intermédiaires, Transport, Redistribution, Vivrière Marchande

Abstract

The extension of the city of Bouaké poses a real problem of mobility of people and goods. Transportation of food remains a concern for retailers. It is a question of analyzing the importance of intermediate means of transport in the food market redistribution. A methodology based on field surveys and documentary research was conducted. The study identifies the various intermediate means of transport in the redistribution of food crops in the city of Bouaké on the one hand and on the other hand the interest that this type of transport represents for the actors involved.

Key words: Bouaké, Intermediate Means, Transport, Redistribution, Market Food

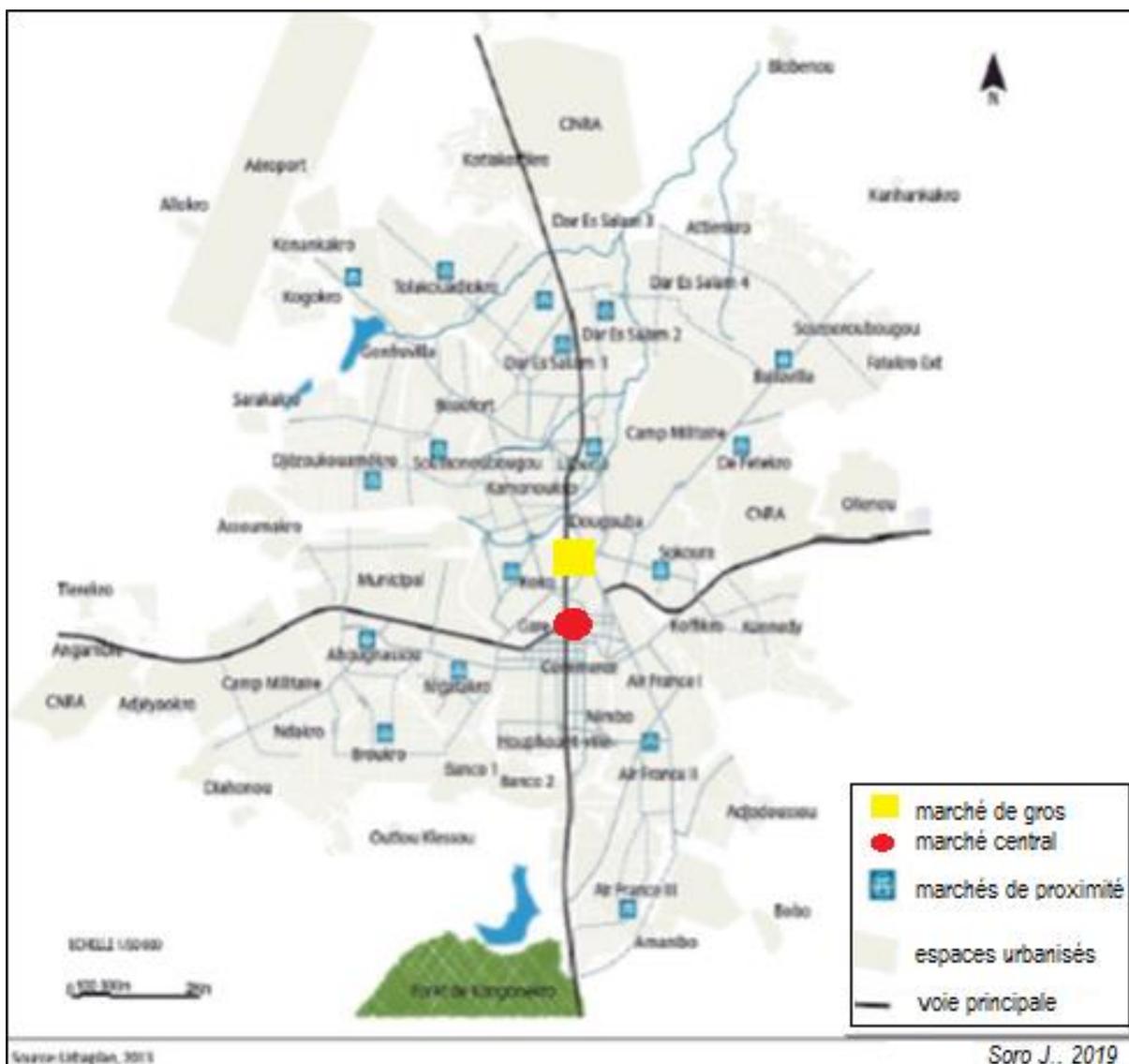
Introduction

La ville de Bouaké est bâtie sur une superficie de 71,79 km² et compte une population de 536 719 habitants (RGPH, 2014, p. 29). Elle connaît une urbanisation aussi rapide à l'instar des autres villes du pays avec un taux qui tourne autour de 50,3% (INS, 2014, p. 4). Ce phénomène d'urbanisation augmente les besoins de la mobilité des personnes et des biens. La distribution se fait essentiellement à partir du marché de gros vers les marchés secondaires de la ville à travers les camions par les grossistes. Ces marchés tenus par les demi-grossistes et les détaillants, jouent un rôle prépondérant pour l'approvisionnement des populations et c'est par leur canal que l'essentiel de la distribution alimentaire s'effectue en ville (L. Wilhelm, 1997, p. 16). Ces principaux acteurs utilisent des moyens de transport commodes et cela en fonction de la quantité des produits à acheminer. Ainsi, les moyens intermédiaires de transport communément utilisés en zone rurale pour le ravitaillement des ménages sont également utilisés dans la ville de Bouaké. La présente étude se propose d'analyser ce type particulier de moyens de transport dits intermédiaires dans la redistribution vivrière marchande intermarché dans la Bouaké. Comment ces moyens de transport participent-ils à la redistribution des vivriers marchands dans la ville de Bouaké? Quels sont alors les différents types de moyens intermédiaires de transport utilisés pour l'approvisionnement des marchés en vivriers marchands dans la ville de Bouaké? Quelles sont les raisons qui poussent certains acteurs à s'attacher spécifiquement aux moyens intermédiaires de transport? Dans notre analyse, il sera question d'une part d'identifier les différents types de moyens intermédiaires utilisés pour la redistribution des vivriers marchands dans la ville de Bouaké et d'autre part de montrer les raisons qui poussent ces acteurs à utiliser ce type particulier de transport.

1. Matériels et méthodes

Cette étude s'est soldée par des enquêtes effectuées sur la période de juillet 2018 à juin 2019 en raison d'une semaine d'investigation chaque début du mois où l'activité marchande est florissante. Les sites d'enquêtes sont les différents marchés que compte la ville de Bouaké (**figure1**). Les enquêtes se sont déroulées sur cinq de ces différents marchés observés. Il s'agit du marché central appelé communément grand marché, de quatre marchés de proximité dont deux marchés de la zone médiane et également deux marchés de la zone périphérique de la ville. Le choix de ces sites permet de constater la représentativité et la diversité des acteurs et de montrer la fluidité des produits approvisionnés. Dans le cadre de cette étude, nous avons opté pour la méthode de choix raisonnés. Au cours de nos enquêtes, nous avons effectué des entretiens semi-structurés auprès de 188 acteurs fiables notamment les femmes qui sont fortement dans les détails. Ces entretiens ont donné l'allure de discussions ou d'interviews et les questions ont porté essentiellement sur le rôle des moyens intermédiaires de transport dans la redistribution des vivriers marchands dans la ville de Bouaké. Les raisons évoquées sont entre autres la situation géographique des marchés, l'effectivité de l'action commerciale entre détaillants et consommateurs sur fond de marchandage, la fréquence de moyens intermédiaires de transport utilisés pour l'approvisionnement des marchés.

Figure 1 : La localisation de l'espace d'étude



Nous avons procédé à des prises de vues pour distinguer les moyens de transport motorisés et non motorisés. Aussi, une revue de littérature a été perceptive afin de montrer les liens entre les moyens de transport intermédiaires utilisés et les vivriers marchands redistribués. Le traitement des données s'est fait à l'aide des logiciels en occurrence le logiciel word 2013 pour la saisie du texte et le logiciel QGIS 2.14 pour la cartographie ainsi que la pesée pour évaluer des charges des engins surtout les moyens non motorisés.

2. Résultats

Le transport urbain intermarché dans la ville de Bouaké ne dispose pas de parc auto. L'activité est assurée par les transporteurs détenant des camions d'une capacité de 5 à 10 tonnes. Les coûts pratiqués sont élevés et cela est fonction de la distance, du tonnage des produits et surtout de l'état de la route. Cette situation pousse les détaillants en majorité constitués de femmes à opter pour des moyens intermédiaires de transport où les frais sont proportionnels au volume de produits traités. En général, plus connus dans les milieux ruraux, les moyens intermédiaires de transport sont également utilisés dans les espaces urbains comme c'est le cas de la ville de Bouaké. Ainsi, dans la redistribution vivrière marchande intermarché, on y trouve une gamme variée de moyens intermédiaires de transport

à savoir les moyens non motorisés et motorisés puis l'intérêt que ce type de transport représente pour les acteurs.

2.1. Typologie des moyens intermédiaires de transport

Les moyens intermédiaires de transport sont dits "intermédiaires" dans le sens où ils remplissent le vide entre marcher et porter puis le transport à grande échelle. Ils permettent généralement de transporter des charges de 50 à 1000 kg qui souvent sont trop lourdes pour être facilement transportées par des hommes. Les moyens intermédiaires de transport sont surtout utilisés sur de courtes distances, de 50 mètres à un kilomètre (Cf., P. Starkey, 2001, p. 83). Les différents moyens intermédiaires de transport qui concourent à la redistribution vivrière marchande intermarché dans la ville de Bouaké sont regroupés en deux grands ensembles à savoir les moyens de transport non motorisés et les moyens de transport motorisés.

2.1.1. Les moyens de transport non motorisés

Il s'agit des moyens de transport dépourvus de moteur et qui vont du portage à la bicyclette en passant par la brouette à la charrette à bras. Le portage ou encore la marche à pied est un mode de déplacement traditionnel encore utilisé dans la ville de Bouaké. Ainsi, les charges comprises entre 20 et 30 kg sont portées sur une partie du corps à savoir la tête, les épaules ou le dos. Aujourd'hui, avec la mise en circulation de moyens modernes de transport ; le portage ne représente que 13% des moyens intermédiaires de transport utilisés dans la ville de Bouaké et cela est plus réservé aux femmes ayant des conditions de vie défavorables.

La brouette est l'un des moyens de transport utilisé principalement dans la ville de Bouaké. Elle se présente avec une roue à l'avant et sert à transporter une charge plus élevée que le portage qui oscille entre 50 et 80 kg. Ce moyen de transport est facilement utilisable sur les sols plats car cela réduit les efforts physiques à fournir. Le modèle le plus connu est un produit d'usine tout en métal, doté d'une roue pneumatique. Mais, aujourd'hui, avec l'ingéniosité des artisans nous avons la possibilité d'en trouver spécifiquement fabriquée avec des vieilles barriques. Elle a une valeur comprise entre 25 000 FCFA et 30 000 FCFA. La brouette assure 30% des moyens intermédiaires de transport de vivriers marchands dans la ville de Bouaké et est tenue par les jeunes gens dont l'âge varie entre 15 et 25 ans. La charrette à bras est plus utilisée en ville qu'en zone rurale. C'est une petite voiture à deux roues qui permet de transporter une charge plus grande qu'une brouette allant de 100 à 500 kg. Dans la ville de Bouaké comme ailleurs dans les autres villes en Côte d'Ivoire, elle est communément appelée « pousse-pousse ». Elle est pratique sur les sols plats. En revanche, cette utilisation devient difficile sur les espaces sableux et cahoteux car elle nécessite assez d'énergie. Avec l'arrivée des tricycles, son utilisation a baissé d'intensité. Cependant, elle représente à elle seule la moitié (50%) des moyens de transport non motorisés en activité dans la ville de Bouaké aujourd'hui.

La charrette à bras se fabrique dans les ateliers de menuiserie à partir de bois ou de métal qui provient très souvent de vieilles pièces de voiture. La **photo 1** nous montre une charrette conçue en fer d'une valeur marchande estimée entre 35 000 FCFA et 40 000 FCFA.

Photo 1 : une charrette servant de moyen de transport du vivrier marchand au marché de Koko



Source : N'GUESSAN K. F., prise de vue du 8 / 05 / 2019

La bicyclette a une charge utile qui se situe entre 50 et 100 kg et offre un déplacement plus facile que les moyens de transport cités précédemment. Elle est dotée pour la plupart du temps d'un porte-bagages serré à l'arrière. Elle était certainement le moyen de transport le plus courant utilisé par les hommes dans le département de Bouaké. En effet, considéré jadis comme un moyen de transport de prestige réservé aux familles aisées, elle est devenue un moyen banal dans la zone rurale surtout avec l'avènement des taxis- motos juste après la crise post-électorale de 2010. Son utilisation est devenue insignifiante dans la redistribution vivrière marchande inter-marchée dans la ville de Bouaké et ne représente que 7 % des moyens intermédiaires de transport utilisés.

Une évaluation estimative de la charge utile des moyens intermédiaires de transport non motorisés est présentée dans le **tableau 1**.

Tableau 1 : charge utile des moyens intermédiaires de transport non motorisés

Moyens de transport	Estimation charge utile en kilogrammes (kg)
Le portage	20 à 30 kg
La brouette	50 à 80 kg
La bicyclette	50 à 100 kg
La charrette	100 à 500 kg

Source : nos enquêtes, 2019

2.1.2. Les moyens de transport motorisés

Au-delà des moyens intermédiaires de transport non motorisés se dressent des moyens intermédiaires de transport motorisés. Ils se composent de la mobbylette, du tricycle et de la bâchée « pick-up ». De même, la moto considérée jadis comme un moyen de transport de luxe, donc réservée aux familles nanties est aujourd'hui à la portée de tous surtout après la crise politico-militaire de 2002. Les populations de Bouaké se sont procuré des motos venant de la Chine, de l'Inde ou du Japon à la bourse de tous. Les prix de ces motos oscillent en général entre 350 000 FCFA et 500 000 FCFA selon le modèle. Elles sont utilisées dans le transport des personnes et des biens dans toute la ville de Bouaké même dans les quartiers périphériques. Elles facilitent ainsi le déplacement des populations mais aussi le transport du vivrier marchand entre les différents marchés de la ville de Bouaké. Elle est plus pratique, sa charge utile varie entre un à deux sacs de 130 kg et assure 30% des moyens de transport motorisés des vivriers marchands. Les tricycles (**photo 2**) sont aujourd'hui les nouveaux moyens de redistribution des produits vivriers à travers la ville de Bouaké. Ils ont été mis en fonction au même moment que les taxis-motos. Avant la crise de 2002, les acteurs du transport du vivrier venant des pays de l'hinterland comme le Mali, le Niger et le Burkina Faso utilisaient les charrettes à bras. Aujourd'hui, ils ont abandonné pour la plupart ces charrettes pour être propriétaires de tricycles. Cette situation a contribué à la baisse des activités des charrettes à bras à travers la ville de Bouaké et a favorisé la redistribution des denrées alimentaires par les tricycles. Ils contribuent à hauteur de 59% aux moyens de transport motorisés avec une charge avoisinant les 1000 kg.

Photo 2 : un tricycle servant de moyen de transport du vivrier marchand au marché de Koko



Source : KONAN A.F., prise de vue du 3 / 10 / 2018

On retrouve également dans le transport des produits vivriers dans la ville de Bouaké les camionnettes que l'on appelle affectueusement « bâchée ». Elles ont une capacité comprise entre 1 et 10 tonnes et représente 11% des moyens de transport motorisés. Elles sont utilisées pour l'approvisionnement en quantité moyenne depuis les lieux de production aux différents marchés de desserte. Les charges de ces moyens de transport motorisé sont consignées dans le **tableau 2**.

Tableau 2 : charge utile des moyens intermédiaires de transport Motorisés

Véhicules	Estimation en kilogrammes ou en tonnes de la capacité des engins motorisés
Mobylette	1 à 2 sacs de 130 kg
Tricycle	6 à 7 sacs de 800 kg
Bâchée pick-up	1 à 10 tonnes

Source : nos enquêtes, 2018

2.2. Importance des moyens intermédiaires de transport

Les principaux utilisateurs des moyens intermédiaires de transport à Bouaké peuvent être regroupés en deux ensembles qui sont les détaillants et les agriculteurs urbains ou périurbains. Le premier groupe en occurrence les détaillants sont à majorité constitués de femmes entre 85 et 90% car elles sont plus impliquées dans l'activité de vente de produits vivriers. A ce titre, E. J. Oyep (1997, p. 21) écrit qu'au niveau des acteurs du commerce, l'expérience de Yaoundé révèle la prépondérance des acteurs de sexe féminin à économie faible. Cela se traduit donc par des volumes de vivriers souvent très faibles à traiter par jour par la gente féminine généralement moins d'une tonne. On les retrouve dans les divers marchés de la ville en grossistes détaillants, demi-grossistes et détaillants. Le second groupe regroupe les producteurs urbains ou périurbains qui produisent des vivriers marchands frais composé essentiellement de légumes.

Les investigations réalisées nous indiquent que plusieurs raisons les amènent à utiliser spécialement des moyens intermédiaires de transport. D'abord au niveau organisationnel, les utilisateurs montrent que ces types de moyens de transport permettent une livraison du vivrier marchand au lieu indiqué et à l'heure fixée et surtout les libère de l'obligation d'accompagner leurs marchandises. Sur les 5 sites d'enquêtes, plus de la moitié des enquêtés témoignent de la fiabilité de ce fait. Ainsi, à Ahougnassou, 49 % partagent cet avis, 52 % à Air-France, 73 % à Bromakoté, 86 % pour Koko et enfin 69% au Marché central.

Ensuite au niveau économique, il faut dire que ces moyens de transport sont bénéfiques aux utilisateurs. En effet, ils sont épargnés d'un ensemble de charges liées au transport coûteux. De ce fait, les opérations de chargements et de déchargements sont pris en charge par les conducteurs et leurs aides quel que soit le moyen intermédiaire utilisé. Ainsi, au marché d'Ahougnassou, 61 % de détaillants l'attestent, 67 % pour celui d'Air-France, 80 % à Bromakoté, 91 % pour Koko quand 74 % le confirment au Marché central. Au-delà de ces éléments cités plus haut, il faut indiquer que compte tenu de la prolifération de ces moyens de transport, les utilisateurs ont la liberté de choix parmi ceux-ci. De ce fait, le détaillant peut choisir d'une part le moyen de transport qui correspond mieux aux volumes de vivriers marchands traités et d'autre part en fonction des capacités financières de son client qu'il souhaite approvisionner sur un autre marché de la même ville. Ainsi, à Ahougnassou, 58 % des détaillants le confirment, 47 % à Air-France, 79 % à Bromakoté, 82 % à Koko et 53 % au Marché central. Enfin, le fait que les détaillants utilisent ces moyens intermédiaires de transport, naît une forme de personnalisation de relation avec leurs conducteurs. A cet égard, chaque détaillant s'attache aux services d'un des conducteurs qu'il peut à tout moment solliciter pour déposer ses marchandises là où il

le souhaite. A Ahougnassou, 84 % le prouvent, 78 % pour Air-France, 95 % à Bromakoté, 96 % à Koko contre 88 % au Marché central.

En outre, il convient de souligner que ces moyens intermédiaires de transport sont spécifiques. Ils sont nécessaires aux détaillants à économies modestes car ceux-ci sont disponibles sur les différents marchés et peuvent desservir tous les marchés des autres quartiers même les plus difficiles d'accès.

3. Discussion

La redistribution vivrière marchande intermarchée dans la ville de Bouaké est à la fois assurée par des moyens intermédiaires de transport non motorisés et motorisés. Concernant les moyens de transport non motorisés, les plus utilisés sont la charrette et la brouette respectivement 50% et 30%. Si l'utilisation de la charrette est plus urbaine, ce n'est pas le cas de la brouette qui est aussi bien utilisée en zone urbaine comme rurale. La marche 13% et le vélo 7% connaissent une baisse d'activité en raison de la grandeur de la ville, de la débauche d'énergie et surtout les risques d'accidents que cela pouvait engendrer.

Selon Trans-Africa (2010, p. 15), la marche et le vélo sont des modes de transport qui ont leurs avantages et inconvénients. Toutefois, quoiqu'étant à bon marché, ils ne peuvent satisfaire que les besoins limités. C'est pourquoi P. Starkey (2001, p. 83), souligne que les moyens intermédiaires de transport sont utilisés sur de courtes distances inférieures à un kilomètre. Concernant les moyens dits motorisés, ils sont composés de mobylette ou moto-taxis, de tricycle et de bâchée « pick-up » et sont moins pénibles et plus rapides. Dans la ville de Bouaké, les moto-taxis sont en priorité utilisés pour le déplacement des populations.

Cependant, certains moto-taxis à hauteur de 30% s'adonnent au transport de vivriers marchands et sont pour la plupart du temps des motos d'occasion. L'activité est dominée par les tricycles soit 59% des moyens utilisés. Cette situation s'explique par le fait que les femmes à majorité entre 85 à 90% dans les détails préfèrent ce type de transport qui est très pratique et surtout à moindre coût compris entre 500 FCFA et 10 000 FCFA selon les engins. A cet effet, P. Starkey (2001, p. 5) montre que le développement des transports motorisés et non motorisés en milieu rural améliore la mobilité rurale et réduit la pauvreté chez les femmes. Les hommes en moyenne entre 10 à 15 % sont spécialisés dans la distribution du manioc pour la fabrication surtout de l'attiéké, denrée alimentaire consommée à plus de 80% en Côte d'Ivoire. Pour celles qui approvisionnent les mêmes marchés, elles se mettent en groupe ; une sorte de coopérative afin de rentabiliser donc tirer de gros bénéfices. Les bâchées occupent 11% de ces moyens de transport et sont beaucoup spécialisées dans la desserte des marchés de la ville à travers les commerçants grossistes détaillants urbains ou péri-urbains. Ils utilisent le carburant pour l'exploitation et ont un équipage de 2 à 3 personnes renfermant un chauffeur et au moins un apprenti. Par conséquent, avec le prix du carburant à la pompe qui tourne autour de 600 FCFA, la main d'œuvre de l'équipage et surtout la distance et l'état de la route augmentent par conséquent la location de ces engins.

Cependant, les deux types de transport restent complémentaires. Ainsi, L. Wilhelm (1997, p. 18) souligne que le transport motorisé et le transport non motorisé se complètent et que seule une approche multimodale peut rendre compte de la réalité du fret urbain pour l'approvisionnement et la redistribution alimentaire dans les villes en Afrique. Néanmoins, le secteur est désorganisé, anarchisé et c'est le cas dans toutes les villes ivoiriennes et même d'Afrique (Trans-Africa, 2010, p. 16). Les raisons qui poussent ces utilisateurs composés à majorité de femmes sont à la fois d'ordre économique, social et organisationnel. Ces femmes dans les détails s'organisent en association puis collaborent parfaitement avec les autres acteurs. Cette situation résume leur choix pour ce type de transport spécifique qui est avantageux pour elles car elles peuvent discuter du coût avec les propriétaires ou chauffeurs. Elles s'organisent en groupe afin alléger les charges liées au déplacement. En effet, la

location des engins est relative surtout en fonction des charges et de la distance. Ainsi, le coût de la location de la brouette varie entre 500 FCFA et 1000 FCFA ; la charrette entre 1000 FCFA et 2000 FCFA et la camionnette entre 5000 FCFA et 10 000 FCFA. Ces mouvements de déplacement sont rapides en raison de la disponibilité et de la petite charge des engins. Les marchandises sont livrées aux endroits indiqués et au temps convenu leur permettant de satisfaire la clientèle et surtout de faire de gros bénéfices. Pour Trans-Africa (2010, p. 12), ces modes de transports luttent de manière significative contre la pauvreté urbaine en Afrique car ils permettent de créer des richesses à une frange de la population surtout les femmes. Une sorte de fidélité se crée entre les acteurs. Ainsi, la présence des femmes, actrices principales n'est pas obligatoire sur les sites. Elles peuvent faire leur commande et être ensuite livrées au lieu indiqué et à l'heure convenue. Ce type de transport améliore la mobilité urbaine, réduit la pauvreté et permet aux acteurs impliqués de participer aux activités économiques, sociales et politiques de leur communauté.

Conclusion

La redistribution vivrière marchande intermarchée dans la ville de Bouaké est à la fois assurée par des moyens intermédiaires de transport non motorisés et motorisés. La principale caractéristique de ce type de transport est sa multi-modalité basée sur des technologies différenciées. Les moyens intermédiaires de transport non motorisés que sont le portage ou la marche à pied, la brouette, la charrette à bras et le vélo demandent plus d'énergie motrice. Ils peuvent desservir n'importe quel marché de la ville sauf qu'ils sont lents et ceci a un impact sur le service et la rentabilité des acteurs. Ils sont dominés par la charrette et la brouette ; cependant, le vélo et la marche ne sont pas à négliger. De l'autre côté se trouvent les moyens intermédiaires de transport motorisés qui se composent de la mobyette « taxi-motos », du tricycle et de la bâchée « pck-up ». Ce groupe quasi rapide, supplanté par le tricycle ravitaille aussi les marchés de la ville en produits vivriers marchands. Dans tous les cas, ces moyens intermédiaires de transport sont désorganisés et présentent une situation quasi-anarchie. Néanmoins, Les détaillants constitués majoritairement de femmes et les grossistes détaillants qui sont les producteurs urbains et péri-urbains utilisent ce type de transport pour approvisionner les différents marchés de la ville de Bouaké en vivriers marchands. Plusieurs raisons les poussent à utiliser ces moyens intermédiaires de transport dont les raisons socio-économiques. C'est pourquoi P. Starkey (2010, p. 2) démontre que ce type de transport permet aux acteurs surtout les femmes d'avoir accès aux services de santé, d'éducation et de participer aux activités sociales, politiques et communautaires. Les moyens de transport intermédiaires utilisés pour l'approvisionnement des marchés de la ville de Bouaké en vivriers marchands améliorent donc les conditions d'existence des populations surtout celles des femmes.

Bibliographie

ADAYE Akoua Assunta et Eric Koffi Koffi, 2016, « Le marché de gros de Bouaké dans l'approvisionnement en produits vivriers du Centre Nord de la Côte d'Ivoire », Abidjan, Regardsuds, Deuxième Numéro, p. 126-130.

BAMBA Vakaramoko et Céline Yolande Koffié-Bipko, 2019, *Les acteurs du transport des produits vivriers au marché de gros de Bouaké, (Côte d'Ivoire)*, European Scientific Journal, Vol.15 n°2, p. 169-183.

BARWEL Ian, 1996, *Le transport et le village, Document de synthèse de la Banque Mondiale n°344 F, Série Région Afrique*, p. 29-36.

CHALEARD Jean Louis, 1994, *Temps des villes, temps des vivres*, Editions KARTHALA 22-24, Paris, p. 453-570.

HATCHEU Tchawe Emil, 2000, « Les commerçants et les transporteurs dans l'approvisionnement vivrier et la distribution alimentaire à Douala (Cameroun) » In Bulletin de l'APAD, p. 1-15.

INS: *Institut National de Statistiques, Côte d'Ivoire : Les résultats des recensements 2014*, Publié le 09. 08. 2015, mise à jour le 26. 04. 2018, p. 4, [https:// atlasocio.com](https://atlasocio.com), (12. 01. 2019).

KOFFIE-BIPKO Céline Yolande et Siméon Kra Koffi, 2013, *La région du Haut-Sassandra dans la distribution des produits agricoles en Côte d'Ivoire*, Institut de Géographie Tropical, Université Félix Houphouët Boigny de Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire, *Revue de Géographie Tropical et d'Environnement*, n°2, p. 96-103.

KOUASSI Mangoua, Lath Koffi et Jérôme Aloko N'guessan, 2017, *Transport et approvisionnement des produits vivriers*, European Scientific Journal, Vol.13, n°26, p. 111-124.

OYEP Engola Jeannot, 1997, *Stratégies commerciales des détaillants de vivres sur les marchés de Yaoundé (Cameroun) depuis janvier 1994*, Collection «Aliments dans les villes», FAO, Rome, p. 21

STARKEY Paul, 2001, *Les solutions au transport local, Acteurs, paradoxes et progrès*. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Banque Mondiale et Commission Economique pour l'Afrique, p. 2-83, [http://documents.worldbank.org/curated/pt/1\(12.09.2018\)](http://documents.worldbank.org/curated/pt/1(12.09.2018)).

POYAU Aurélie, 2005, *Les récentes mutations des marchés urbains dans la capitale économique ivoirienne*, Espace, Population, Sociétés, p. 111-126.

RGPH : *Recensement Général de la Population et de l'Habitat, 2014, Répertoire des collectivités : La région du gbèkè*, p. 29.

SORO Gnindjomon Joseph, 2017, *Le transport et la disponibilité du vivrier dans la Sous-Préfecture de Bouaké*. Mémoire de Master, UOA Bouaké, p. 37-45.

TRANS-AFRICA, 2010. *Feuille de route pour la recherche dans les transports publics en Afrique*, Bruxelles, Rue Sainte-Marie 6, p. 12-16.

WILHELM Laurence, 1997. *L'approvisionnement et la distribution alimentaires des villes de l'Afrique francophone*, Collection «Aliments dans les villes» FAO-ISRA, p. 1-16.

WILHELM Laurence, 1997, *Transport d'approvisionnement intermarché dans les villes en Afrique: des services méconnus aux usagers, commerçants et consommateurs*. Collection «Aliments dans les villes», FAO, Rome, p. 18.