

Société de transport et mobilité interurbaine : le cas de l'Union des Transports de Bouaké (UTB) à Daloa

Transport company and interurban mobility: the case of the Union des Transports de Bouaké (UTB) in Daloa

Résumé

Le dynamisme économique de la Côte d'Ivoire est, entre autres, lié à la densité de ses différents réseaux de communication, au rôle remarquable des entreprises publiques et privées de transport et à la facilité de déplacement des personnes et des biens. La société de transport UTB se distingue par sa pérennité et sa présence dans les quatre premières villes du pays dont Daloa. D'où la question : Comment l'UTB participe-t-elle aux mouvements interurbains des biens et des personnes à partir de cette ville ? Cet article se propose d'analyser la participation de la société de transport UTB à la mobilité des personnes et des biens à partir de Daloa. Pour ce faire, nous avons eu recours à la bibliographie existante et à une enquête auprès des responsables de l'UTB.

L'UTB de Daloa assure la desserte interurbaine quotidienne des voyageurs et des marchandises. Elle relie la ville de Daloa à 21 localités dont les trois premières villes du pays que sont Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké. Ces localités sont situées dans le quart sud-ouest, dans le centre et dans le sud de la Côte d'Ivoire. De 2016 à 2018, 857 842 personnes ont été transportées.

Mots-clés : société de transport, UTB, mobilité, Daloa, Côte d'Ivoire

Abstract

The development of Côte d'Ivoire and its economic dynamism are, above all others related to the crowded presence of its different networks of communication, the remarkable role of public and private companies of transport and the easiness of transporting people and goods. The UTB transportation company differs from others by its everlastingness and representation in the first four cities of the country including Daloa. Then, a question comes on our lips. How does the UTB Company manage to contribute to inter-city transport of people and goods from this town? This following article is trying to make an analysis of the UTB Transportation Company's contribution to the transport of

people and goods from Daloa. Therefore, we needed the existing biography and an investigation from the manager of the UTB Transportation Company.

The UTB Company of Daloa serves the daily inter-city transport of people and goods. It connects Daloa to the first three towns of the country such as Abidjan, Yamoussoukro, Bouaké and the eighteen other localities. These ones are located in the quarter south western part of the country (15), in the center (5) and in the south (1). From 2016 to 2018, 857,842 people were transported.

Key words: Transportation Company, UTB, travelling, Daloa, Côte d'Ivoire

Introduction

La Côte d'Ivoire a mis en place une politique favorable au développement du transport à travers la construction d'infrastructures de communication et l'encouragement d'investissements privés dans des entreprises de transport telles les sociétés de transport de voyageurs ou de marchandises. Quelques structures personnelles informelles ont été constituées puis au fil du temps, de véritables sociétés de transport virent aussi le jour, un peu partout en Côte d'Ivoire. Certaines de ces entreprises opèrent à une échelle urbaine, d'autres assurent les liaisons interurbaines. Parmi les villes qui voient se développer ces entreprises de transport, l'on compte Daloa, dans le centre ouest de la Côte d'Ivoire. Confer figure 1.

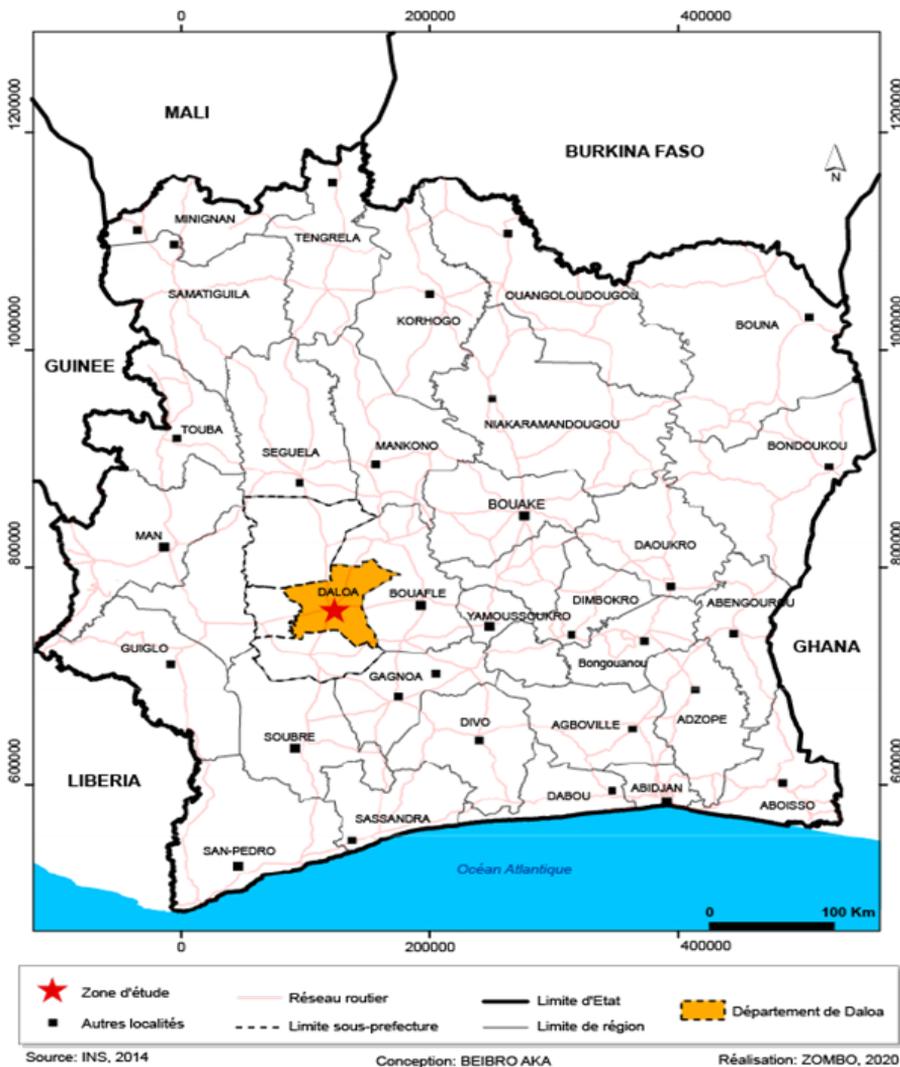


Figure 1 : La ville et le de département de Daloa en Côte d'Ivoire

La ville de Daloa, comme son arrière-pays, connaît une expansion démographique et un dynamisme économique remarquable. Une étude du Ministère de l'Intérieur et de l'Intégration Nationale (1999) avait montré qu'entre 1990 et 1997, le PLB du département avait doublé, passant de 55 à 144 milliards de francs CFA. Si au niveau rural, le département voit aussi bien le développement des cultures d'exportation que des cultures vivrières ; au niveau urbain, la ville de Daloa compte parmi les principaux centres administratifs et économiques de la Côte d'Ivoire. Elle est la troisième ville du pays du fait de son poids démographique en 2014 . Elle est aussi un centre universitaire de portée nationale depuis 2012.

Le dynamisme économique, conjugué à l'accroissement d'une population cosmopolite, crée des besoins en transport indéniables. Toute chose qui suscite le développement d'infrastructures et d'activités de transport. Les moyens modernes de transport que sont les automobiles facilitent la mobilité géographique des acteurs urbains et ruraux non seulement dans l'accomplissement de leurs activités mais aussi dans le maintien des relations avec leurs villages d'origine ou leurs familles demeurant hors de cette localité.

La ville de Daloa devient, de ce fait, le cadre d'exercice d'une vingtaine de sociétés de transports aux fortunes diverses dont l'UTB. Celle-ci subsiste malgré les différentes crises socio-économiques et politiques qui ont secoué le pays. Elle est reconnue comme la première société de transport terrestre du pays. Comment l'UTB participe-t-elle aux mouvements interurbains des biens et des personnes à partir de la ville de Daloa ?

Cet article se propose d'analyser la participation de la société de transport UTB à la mobilité des personnes et des biens à partir de Daloa. De façon détaillée, il s'agit d'abord de présenter les activités et le rayon d'action de l'UTB de Daloa. Ensuite, étudier les volumes annuels de voyageurs et les flux engendrés. Enfin, montrer le rôle-clef de la compagnie à la réalisation d'un événement socioreligieux tel que la migration pascale vers le pays baoulé (au centre de la Côte d'Ivoire).

1. Méthodologie de la Recherche

Pour cette recherche, nous avons exploité aussi bien des documents consultés en bibliothèque et en ligne que des données d'enquêtes menées au sein de la gare de l'UTB de Daloa. Nous avons soumis le chef de gare à un questionnaire pourtant sur les différents aspects de notre recherche particulièrement celle concernant le fonctionnement de l'entreprise, les voyages (la destination, le nombre de voyages quotidiens, le nombre de tickets vendus, les bagages et marchandises convoyés).

Les documents consultés portent aussi bien sur Daloa que sur l'UTB. Les documents sur Daloa nous informent sur le transport, les aspects sociaux, économiques et démographiques de la ville et du département de Daloa. Les écrits sur l'UTB donnent des informations assez générales sur l'entreprise

et sa place majeure dans le transport en Côte d'Ivoire . Kouamé(2015), bien qu'étant un travail de recherche, était d'un domaine scientifique bien éloigné de la géographie et ne s'est intéressé qu'aux relations publiques et à l'amélioration de l'image de l'UTB dans le secteur des transports en Côte d'Ivoire. Toutefois, l'intérêt de la lecture de ce document a été le récit de la genèse, la présentation des activités et l'organigramme de cette entreprise.

Les prix des tickets de voyage proviennent du tableau d'affichage des prix du sein de la gare de Daloa. Ils datent de mars 2019. Toutes les données statistiques concernant les flux mensuels et annuels de voyageurs sont le fruit de nos calculs mais nous nous sommes appuyés sur des chiffres fournis par le chef de gare. Les flux ont été calculés à partir des totaux des tickets vendus. Les registres numériques de l'entreprise comportent les points mensuels des tickets selon les localités de destination. Nous avons regroupé les localités d'un même département, puis les départements d'une même région selon notre objectif de recherche.

Les fonds de cartes à l'intérieur de l'étude proviennent de structures étatiques tels le Ministère de l'intérieur et le BNETD, mais les informations liées à notre sujet sont les résultats de nos recherches (les chiffres fournis par la société de transport UTB de Daloa).

Grâce à la documentation acquise et aux informations obtenues et traitées, nous avons structuré les résultats de l'étude de la façon suivante :

- Activités, organisation et rayon d'action de l'UTB de Daloa
- Les volumes annuels de voyageurs et les flux engendrés
- La participation de l'UTB à la migration pascale

2. Résultats

2.1. Activités, organisation et rayon d'action de l'UTB de Daloa

L'Union des Transports de Bouaké (U.T.B) a été créée en 1984. Elle assure le transport en commun des personnes et des biens, les dépôts et les retraits des plis et colis et les émissions de mandats (au moyen d'UTB Express-SA), la location des cars (UTB tourisme). Au départ, elle reliait Bouaké à Abidjan. Puis, d'autres liaisons interurbaines ont été créées et avec elles, des agences à l'intérieur du pays. Chaque agence dispose de ses propres automobiles tout en restant intégrée à la société-mère. L'UTB dessert de nombreuses villes de la Côte d'Ivoire. Elle est la plus importante société de transport terrestre interurbain du pays et elle emploie plus de 700 personnes .

L'UTB de Daloa été ouverte en 1992. Elle dispose de 14 cars de 64 places chacun, d'un gros camion et d'un pick-up. À Daloa, outre le transport de voyageurs, celui des marchandises (vivres et non-vivres) occupe une place assez importante et mérite d'être évoqué.

D'abord, le transport des vivres : Le département de Daloa étant gros producteur de vivriers, ce sont des dizaines de sacs de vivriers (la banane plantain,

les légumes, les fruits et les oléagineux) qui sont convoyés lors de chaque voyage. Les expéditeurs de vivres sont des commerçants, des producteurs et des consommateurs. Par le biais du transport des vivres à des fins économiques ou domestiques, l'UTB participe discrètement au ravitaillement vivrier de certains ménages ou de certains marchés urbains.

Ensuite, le transport de non-vivres. Les non-vivres sont constitués de marchandises diverses (chaussures, vêtements et autres biens d'équipement) dont les volumes ne sont pas très importants et peuvent trouver aisément place dans les coffres d'un car.

Enfin, l'on peut citer les plis et colis privés ou administratifs. Pour ce qui est du transport des plis et colis, qui devrait revenir premièrement aux services postaux, en Côte d'Ivoire, les sociétés de transport dont l'UTB se sont fait une place sur le marché du fait de leur promptitude à la livraison (livraison quotidienne) et des bas prix pratiqués.

Pour son fonctionnement, l'UTB de Daloa s'attache les services des personnes ressources suivantes (par ordre hiérarchique décroissant) : un chef d'agence, un chef de gare, un agent administratif, un comptable, une caissière, des guichetières, un programmeur, des chauffeurs, des contrôleurs, un facturier, des agents du courrier, sept chargeurs, des aide-chargeurs, sept déchargeurs, des mécaniciens, des électriciens, des agents d'entretien, des vigiles et des laveurs de car. Le nombre moyen journalier de cars de l'UTB en partance de Daloa est de 16.

Concernant le rayon d'action géographique de l'UTB de Daloa, il faut savoir que la société de transport dessert 21 localités. Ce sont : Gonaté, Bonon, Bouaflé, Yamoussoukro, Tiébissou, Bouaké, Béoumi, Toumodi, Abidjan, Issia, Yabayo, Soubré, Méagui, Gabiadji, San-Pédro, Zoukougbeu, Guessabo, Duekoué, Bangolo, Logoualé et Man. Dans ces localités desservies par l'agence de Daloa, existent des gares de l'entreprise sauf à Bangolo et à Logoualé au moment de cette enquête. Gagnoa a été exceptionnellement desservie en 2018 mais la destination ne s'est pas avérée rentable. La liaison, à partir de Daloa, a été supprimée. Les prix pratiqués sont essentiellement fonction de la distance. Ils sont regroupés dans la figure 2 ci-dessous.



Source: INS, 2014. UTB Daloa, 2019

Conception: BEIBRO AKA

Réalisation: ZOMBO, IGT, 2020

Figure2 : Les villes desservies par l'UTB de Daloa

La carte indique les destinations, les distances à partir de Daloa en km et les coûts du transport au km en francs CFA. Les distances varient de 47 km (Issia) à 385 km (Abidjan). Les coûts au km s'étendent de 15, 04 (San-Pédro) à 41,67 francs (Bonon). Nous constatons que les coûts du transport vers San-Pédro (15,04 f/km) et Abidjan (15,58 f/km) sont les plus bas. Si nous n'arrivons pas à

expliquer ce fait pour San-Pédro, nous disons à propos d'Abidjan que ce prix assez bas s'expliquerait par le fait que cette destination demeure la plus demandée et donc la plus régulièrement desservie. Le prix du trajet est généralement fonction de trois facteurs : la qualité de la voie, la distance et le trafic. Abidjan bénéficie de l'avantage du trafic routier : l'offre pour Abidjan est excédante. Beaucoup de cars et de minicars desservent la capitale économique ainsi, la concurrence fait baisser le coût du transport.

2.2. Les volumes de voyageurs et les flux engendrés

De 2016 à 2018, le nombre annuel de voyageurs est allé croissant. Ainsi, l'on compte 239 768 voyageurs en 2016, 308 318 en 2017 et 309 756 en 2018. Soit un total de 857 842 voyageurs au départ de Daloa, les trois années consécutives. De 20 villes en 9 régions en 2016, 21 localités en 10 régions en 2017, ce sont 22 villes en 11 régions qui ont été reliées à Daloa par l'UTB, en 2018. Au niveau des volumes annuels comme au niveau des dessertes, nous constatons une augmentation au fil des années, cela témoigne du dynamisme du transport interurbain.

Les flux de voyageurs sont illustrés par la figure ci-dessous.

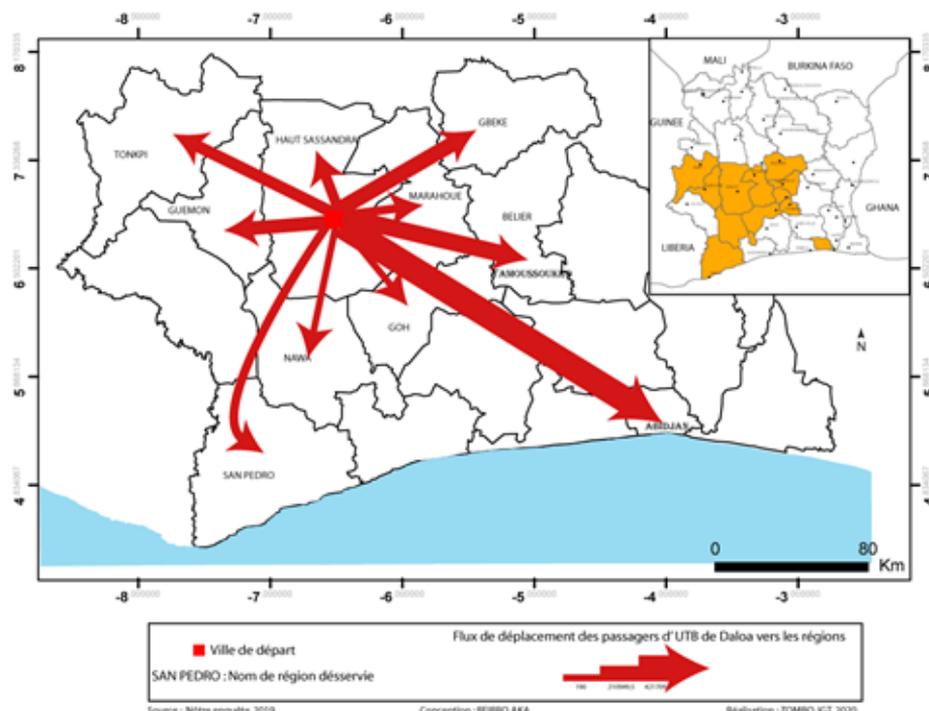


Figure3: Les passagers de l'UTB en partance de Daloa pour les autres régions de la Côte d'Ivoire de 2016 à 2018

Source : UTB, Agence de Daloa.

La figure 3 présente les volumes totaux des passagers de l'UTB en partance de Daloa pour les autres régions de la Côte d'Ivoire de 2016 à 2018.

Elle fait ressortir un vaste espace couvrant la quasi-totalité du quart sud-ouest du pays, une partie du centre et un lieu, le district d'Abidjan. Cet espace et ce lieu sont reliés à Daloa par les cars de l'UTB de cette ville. Ils reçoivent donc des flux variables : 190 à 421 709 voyageurs.

Les espaces voisins à l'est, à l'ouest et au sud de Daloa, tout comme la région du Haut-Sassandra, sont reliés par l'UTB. Ce sont à l'ouest, le Tonkpi, le Guémon ; au sud, le Nawa, le Gôh et San-Pédro, à l'est, le Marahoué, les lacs, et au nord-ouest, le Gbêkê.

Le district d'Abidjan (capitale économique du pays et destination la plus éloignée) se détache de son environnement alentour en recevant à lui seul, le flux le plus important (421.709 voyageurs). Les voyages vers Abidjan sont les plus fréquents. Ils révèlent l'étroitesse des liens entre Daloa et Abidjan (premier centre de consommation). Ces relations sont constituées non seulement des déplacements de personnes mais aussi de produits divers (vivres et non-vivres) que l'UTB délivre par le biais de ses autocars.

2.3. La participation de l'UTB à la migration pascale des Baoulés

La participation de l'UTB à la migration pascale des Baoulés est observable à travers le déferlement humain à la gare UTB à l'approche de Pâques, chaque année. Les statistiques attestent aussi que c'est la période durant laquelle les ventes de tickets à destination du centre du pays connaissent un pic : aux mois de mars et avril 2017 et 2018, 13 072 et 13 079 tickets ont été vendus contre 9.000 à 11.000 tickets les autres mois. Ceci montre que davantage de voyages se font vers le centre de la Côte d'Ivoire durant la période de la fête de Pâques.

Les fêtes de Pâques 2017 et 2018 célébrées, respectivement, le 17 avril 2017 et le 1er avril 2018, expliquent cette hausse exceptionnelle du nombre de voyageurs à destination du centre du pays. Au cours de la semaine pascale, l'on voit une ruée des populations de l'ethnie baoulé résidant dans les autres régions du pays migrer massivement vers leur région d'origine.

La migration pascale des Baoulés est le mouvement temporaire des Baoulés vers leurs villages d'origine, situés dans le centre de la Côte d'Ivoire durant la semaine précédant la fête de Pâques ou semaine sainte chrétienne. Le peuple baoulé (pour la majorité chrétienne d'obédience catholique et CMA) a migré vers le centre-ouest, le sud-ouest et l'ouest à la recherche de nouvelles terres fertiles pour la culture du cacao et du café. Selon Alla, 1991, l'installation des Baoulés dans la région du Haut-Sassandra (région de Daloa) remonte à 1910-1911. Partis donc sans grands moyens, les premiers migrants baoulés du Haut-Sassandra comme ceux de toute cette zone géographique citée plus haut, vont mettre du temps pour revenir sur leur terre d'origine. Il faut souligner aussi qu'après leur installation, les premiers migrants ont progressivement fait venir leurs frères pour les aider dans les nouveaux champs et en créer de plus grands. Le temps que les nouvelles plantations ne rentrent en production, beaucoup de choses se sont passées. Du côté des migrants, ils ont fondé des familles, fait des

enfants qui ne connaissent pas les villages d'origine des parents ni les autres parents de la famille. C'est donc dans un souci de revenir présenter les enfants qu'ils ont faits, étant en immigration. Mais aussi, pour penser au développement de leurs villages respectifs, que les Baoulés ayant migré, décident de revenir à une période de l'année, chez eux, sur les terres natales (www.yeclo.com). Ce retour se fait pendant la fête de Pâques parce que pendant cette période, il n'y a pas grand-chose à faire dans les plantations de cacao. Aussi, étant en majorité chrétiens, Pâques est le symbole du renouveau, de la renaissance (<https://educateur.mondoblog.org/2017/04/16>).

À l'issue de l'étude des volumes de voyageurs à destination des villes du centre de la Côte d'Ivoire desservies par l'UTB de Daloa, penchons-nous sur les flux cumulés des mois de mars 2017 et d'avril 2018, selon la destination par le biais de la figure 4, ci-après.

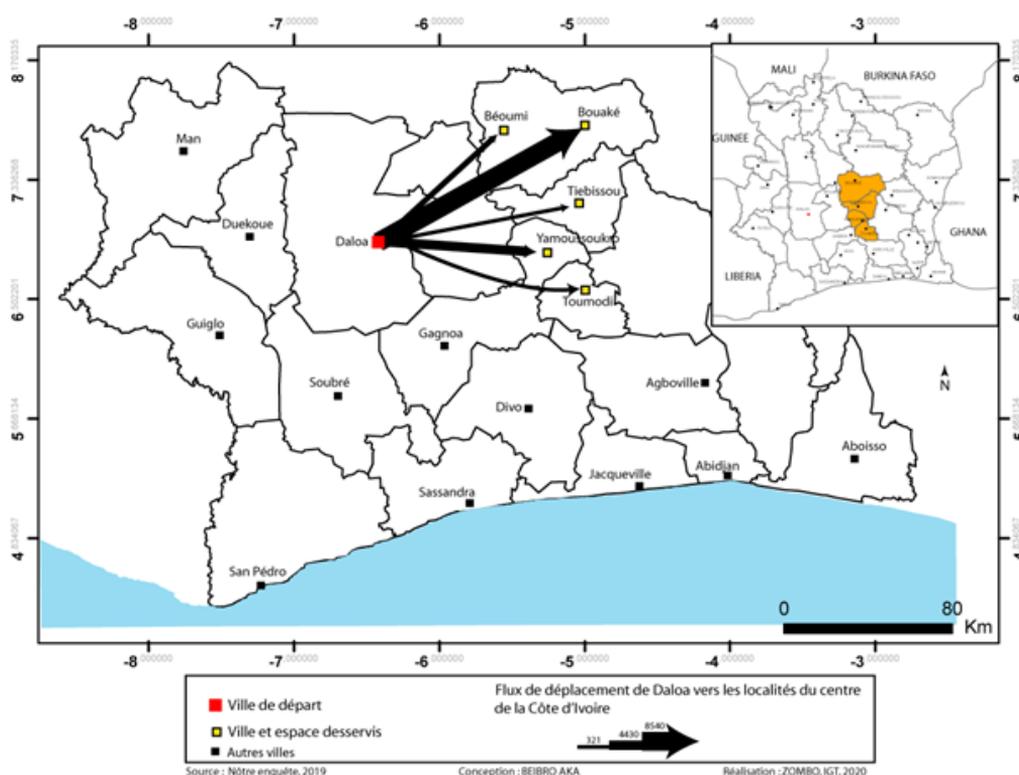


Figure 4: Les voyageurs à destination des villes du centre de la Côte d'Ivoire desservies par l'UTB de Daloa lors des Pâques 2017 et 2018

Source : UTB, Agence de Daloa, 2019

La figure présente cinq localités du centre de la Côte d'Ivoire reliées à Daloa. Ces localités que sont Toumodi, Yamoussoukro, Tiébissou et Bouaké ne constituent pas la totalité des villes du centre du pays (ou du pays baoulé) mais ce sont les principales localités situées sur l'axe routier sud-nord du pays. À

elles, s'ajoute la ville de Béoumi (située au nord-ouest du pays baoulé). Pour les célébrations pascales de 2017 et 2018, la ville de Bouaké constitue la principale destination des voyageurs à destination du centre du pays avec 8540 voyageurs. Si Bouaké est la destination de ces voyageurs à travers l'UTB. La ville n'est pas leur destination finale. Ces migrants de la Pâques transitent par Bouaké pour rejoindre leurs villages d'origine.

3. Discussion

Ce travail de recherche portant sur : « Société de transport et mobilité interurbaine : le cas de l'UTB de Daloa » a permis d'atteindre partiellement notre objectif de recherche qui était d'analyser la participation de la société de transport UTB à la mobilité spatiale des biens et des personnes à partir de la ville de Daloa. Ayant disposé de statistiques concernant les flux des personnes, les statistiques ont fait défaut à propos des flux de biens. Nous n'avons eu que des données qualitatives.

L'UTB de Daloa assure la desserte interurbaine quotidienne des voyageurs (et de leurs bagages). Elle relie la ville de Daloa aux trois premières villes du pays que sont Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké et 18 autres localités. L'UTB de Daloa dessert 21 localités dont la majorité (quinze) se trouve dans le centre-ouest, l'ouest et le sud-ouest. Par sa position géographique, Daloa est un carrefour d'où partent les routes menant dans toute la moitié ouest du pays. Daloa est semblable à un noyau pivot (hub) du système de transport routier dans cette moitié de la Côte d'Ivoire. Toute chose qui expliquerait en partie l'opportunité saisie par l'UTB pour l'installation en cette localité de sa troisième agence en 1992. La création de l'agence UTB de Daloa fait aussi suite à la demande en transport moderne liée à la population de plus en plus nombreuse et exigeante sur la qualité du service offert.

Concernant les volumes de voyageurs et les flux engendrés, la compagnie a permis non seulement la mobilité de ces personnes mais a, aussi, indirectement facilité la réalisation des motifs de leurs déplacements (motifs économiques, professionnels ou sociaux).

Enfin, l'UTB de Daloa, participe à la célébration d'un évènement socioreligieux majeur qui est la fête de pâques en pays baoulé. À travers la mise à disposition d'un supplément de cars à destination du centre de la Côte d'Ivoire, l'UTB aide véritablement à la migration pascale des Baoulés. En avril 2017 et mars 2018 (mois ayant abrité les semaines pascales) ce furent 15 094 voyageurs qui ont été conduits dans leur région d'origine pour la célébration pascale. La période pascale et le supplément de voyageurs en direction du centre engendre un supplément d'activités au sein de l'UTB de Daloa. Elle engendre aussi davantage de ventes de tickets de voyage donc plus de profits pour l'entreprise. Au niveau local, les migrants de Pâques préparent leur voyage à travers des achats de toutes sortes en prélude à la fête et aux retrouvailles familiales : achats

de vêtements, de chaussures, transfert d'une bonne partie des bénéfices acquis au cours de l'année afin de prendre part aux projets de développement du village d'origine. En effet, outre la fête et les retrouvailles, Pâques en pays baoulé, consiste aussi en des réunions avec les élus locaux en vue de soumettre des projets de développement local. Dans les localités du centre où arrivent les migrants de Pâques, l'on constate une population plus nombreuse que d'habitude. Il y a une véritable stimulation de la demande : consommation plus accrue des aliments, des boissons ; consommation plus importante de pétrole ou d'essence pour le fonctionnement des groupes électrogènes. Levées de cotisations effectives pour le fonctionnement des associations du village. Animations diverses : chants et danses traditionnels et modernes, prestations d'artistes locaux, retrouvailles familiales, réunions et discussions des affaires du village. Le tout en l'espace d'une semaine, c'est-à-dire la semaine pascale.

À travers ses activités, son rayon d'action, les volumes et les flux de voyageurs, nous pouvons constater la participation effective de l'UTB de Daloa, non seulement à la mobilité des biens et des hommes, à l'accomplissement des activités économiques et sociales inhérentes mais aussi au rapprochement des citoyens, et à la vie économique du pays.

Ces résultats de recherche confirment la thèse du Fonds Africain de Développement et de la Banque Africaine de Développement (2015) selon laquelle le secteur des transports (particulièrement le transport routier) joue un rôle important dans le développement économique et social, dans l'ouverture régionale et dans l'intégration nationale des pays de l'Afrique.

Cependant, il est juste de faire remarquer que ce travail de recherche sur le transport interurbain de biens et de personnes intervient à un moment où la plupart des recherches des géographes en Côte d'Ivoire se focalisent sur la mobilité et le transport intra urbain (Yassi et Kouamé, 2017, p167) ou la mobilité intra régionale (Kablan, 2018, p77).

À l'opposé des pays occidentaux où les transports interurbains des personnes se tournent davantage vers les moyens de transport à grandes vitesses tels les trains électriques et les avions comme le montre l'OCDE (2009), nos recherches nous rappellent que pour l'heure, l'automobile et les sociétés de transport les mieux organisées comme l'UTB ont encore de beaux jours devant elles.

Conclusion

En somme, « société de transport et mobilité interurbaine : le cas de l'Union des Transports de Bouaké (UTB) à Daloa » est effective et importante. L'UTB de Daloa assure le transport en commun des personnes et des biens divers. Chaque année, ce sont des centaines de milliers de voyageurs qui sont acheminés, des quantités notables de biens qui sont distribués (vivres et non vivres). Cette société dispose d'un personnel et d'un parc automobile assez fourni commis aux tâches nécessaires pour la réalisation de voyages quotidiens, fréquents et réguliers en partance de Daloa. L'UTB de Daloa réussit le pari du transport interurbain toute l'année même durant les périodes de forte demande vers le pays baoulé comme la Pâques. Ainsi, l'UTB de Daloa à travers ses activités participe non seulement à la mobilité entre les villes du pays mais conforte Daloa dans son rôle de pôle économique régional, notamment dans le domaine du transport routier.

Bibliographie

- ALLA, D. A., Dynamisme de l'espace périurbain de Daloa, étude géographique, Abidjan, université d'Abidjan, IGT, thèse de 3ème cycle de géographie, 1991, 453p.
- Banque Africaine de Développement, Fonds Africain de Développement, Cameroun, notes sur le secteur des transports, Abidjan, Département des transports, du développement urbain et des TIC, 2015, 44 p.
- BEIBRO AKA F., « Transports et ravitaillement vivrier dans le département de Daloa » in Revue Ivoirienne des Lettres, Arts et Sciences Humaines, N°30 juin, 2016, pp. 104-119
- Direction et Contrôle des Grands-Travaux, Côte d'Ivoire, Les échanges entre le milieu urbain et le milieu rural : le cas de la région du Centre Ouest – Département de Daloa, Banque Mondiale, Abidjan, 1992, 182p.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE, Principaux résultats du recensement général de la population et de l'habitat 2014, www.ins.ci/n/RGPH2014.pdf
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE, Recensement général de la population et de l'habitat 2014, résultats globaux selon les districts, les régions, les départements et les sous-préfectures, www.ins.ci/n/
- KABLAN N.H.J., « mobilité des malades en milieu rural, cas de la fréquentation du centre de santé de Krindjabo, sud-est de la Côte d'Ivoire », in Revue Espace Territoires Sociétés et Santé, vol.1, N°2, Abidjan, 2018, pp.76-89.
- KOUAKOU A. J.-M. K., « Les services collectifs de transport intra urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations. » in Écho Géo, open édition journal, avril-juin, 2017, 20p.
- KOUAMÉ A. J., les relations publiques et l'amélioration de l'image d'U.T.B dans le secteur des transports en Côte d'Ivoire, mémoire de master en sciences de la communication, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 2015, 132 p.
- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INTÉGRATION NATIONALE-CI, L'économie locale du département de Daloa, vol 1: Rapport principal, 175p, volume2 : Document de synthèse, volume 3 : Comptes économiques, Abidjan, 1999, 41p.
- Organisation de Coopération et Développement Economique, FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS, Les perspectives du transport interurbain de personnes, Rapprocher les citoyens, 18ème symposium international sur l'économie des transports et la politique, 16-18 novembre, Madrid, 2009, 617 p.
- YASSI A. G., KOUAMÉ Y. L., « Les “deux roues” comme principal mode de transport Bouaké (Côte d'Ivoire) » in Revue de géographie, d'Aménagement Régional et de Développement des Suds (REGARDSUDS), IGT ; deuxième numéro, septembre 2017, pp.166-176.
http://www.comcec.org/wp-content/uploads/2015/02/Cote_d_Ivoire.pdf,

Incidence des réseaux de transport sur le commerce et le tourisme, 18 p.

http://ces.ci/uploads/saisine_avis/les-transports-routiers-lment-de-dveloppement-economique-et-de-promotion-sociale-en-cote-d-ivoire.pdf, RCI, Conseil Economique et Social, Les transports routiers, élément de développement économique et de promotion sociale en Côte d'Ivoire, Vème législature, 1ère session ordinaire, 1985, 35 p.

http://ces.ci/uploads/saisine_avis/les-transports-routiers-lment-de-dveloppement-economique-et-de-promotion-sociale-en-cote-d-ivoire.pdf

http://www.cci.ci/3.0/attachments/article/663/Fiche%20sectorielle_Transport_routier_de_marchandises_et_de_voyageurs.pdf, Chambre d'Industrie et de Commerce de Côte d'Ivoire, fiche sectorielle, le transport routier public des marchandises et des voyageurs en bref, 2 p.

http://www.ivoirematin.com/news/Societe/transport-interurbain-utb-sacree-meilleu_n_23078.html, Transport interurbain : UTB sacrée meilleure compagnie.

<https://www.yeclo.com/origine-de-paquinou-tout-savoir-sur-un-phenomene-social-bien-baoule/>

<https://educateur.mondoblog.org/2017/04/16/baoules-fete-paques-cote-divoire/>