

USAGE DES TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES PAR LES MOTO-TAXIS À KORHOGO : UNE FORME D'ADAPTATION À LA MOBILITÉ INTELLIGENTE (NORD CÔTE D'IVOIRE)

YAO N'guessan Fabrice¹, N'DRI Kouamé Sylvain² et MEL Mélédje Melaine³

¹Enseignant-chercheur, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire), E-mail : nguessfyn@gmail.com

²Enseignant-chercheur, formateur à l'Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et Professionnel (IPNETP-Abidjan, Côte d'Ivoire), E-mail : silva.kouame@gmail.com

³Enseignant-chercheur, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny (IGT-Abidjan, Côte d'Ivoire) E-mail : melomail4@gmail.com

Résumé

Dans un contexte d'urbanisation rapide et de transformation des mobilités urbaines en Afrique de l'Ouest, les moto-taxis constituent une réponse informelle aux déficits structurels des systèmes de transport. À Korhogo, principale ville du nord de la Côte d'Ivoire, cette activité de transport s'est fortement développée depuis la crise politico-militaire de 2002, en raison du chômage, de la dégradation des infrastructures routières et de l'insuffisance de l'offre de transport habituel. De plus en plus, l'émergence des technologies numériques (téléphones mobiles, applications de messagerie, mobile money) transforme progressivement les pratiques de ces acteurs. À cet effet, la présente étude analyse comment les conducteurs de moto-taxis s'approprient les outils numériques pour améliorer leur activité pour s'insérer dans une dynamique de mobilité dite « intelligente ». L'étude s'appuie sur une approche qualitative et quantitative combinant analyse documentaire et observations empiriques. Les résultats montrent que les technologies numériques facilitent la mise en relation avec les clients, la sécurisation des transactions et l'organisation du travail, malgré des limites liées à l'analphabétisme et à l'informalité du secteur. L'étude conclut que l'usage du numérique par les moto-taxis à Korhogo constitue une innovation sociale informelle, révélatrice d'une adaptation locale aux enjeux contemporains de mobilité urbaine.

Mots-clés : *Technologies numériques, moto-taxis, mobilité intelligente, transport informel, Korhogo.*

USE OF DIGITAL TECHNOLOGIES BY MOTORCYCLE TAXIS IN KORHOGO: A FORM OF ADAPTATION TO SMART MOBILITY (NORTHERN IVORY COAST)

Abstract

In the context of rapid urbanization and the transformation of urban mobility in West Africa, motorcycle taxis represent an informal response to the structural deficiencies of transport systems. In Korhogo, the main city in northern Côte d'Ivoire, this transport activity has grown significantly since the 2002 political and military crisis, due to unemployment, the deterioration of road infrastructure, and the inadequacy of traditional transport options. Increasingly, the emergence of digital technologies (mobile phones, messaging applications, mobile money) is gradually transforming the practices of these operators. To conclude, this study analyzes how motorcycle taxi drivers are adopting digital tools to improve their business and integrate into a dynamic of so-called « smart mobility ». The study employs a qualitative and quantitative approach combining document analysis and empirical observations. The results show that digital technologies facilitate customer contact, secure transactions, and streamline work organization, despite limitations related to illiteracy and the informal nature of the sector. The study concludes that the use of digital technology by motorcycle taxis in Korhogo constitutes an informal social innovation, reflecting a local adaptation to contemporary urban mobility challenges.

Keywords : *Digital technologies, motorcycle taxis, smart mobility, informal transport, Korhogo.*

Introduction

Les villes africaines font face à une croissance urbaine sans précédent accentuée par de profondes mutations au niveau des transports. Dans cette situation, les formes de mobilité informelle assurent la dynamique et tendent à dominer cette croissance. Cette place prépondérante de mutation est occupée par les moto-taxis. Ce contexte de mutation opérée à travers les moto-taxis touche en général les villes secondaires ivoiriennes (F. YAO, N. VEI et R. KOUAME, 2018, p.141) et en particulier celle de Korhogo. À Korhogo, ces derniers sont devenus le principal mode de déplacement urbain, supplantant les taxis collectifs traditionnels après la crise militaro-politique de 2002.

Par ailleurs, l'émergence des moto-taxis dans la ville de Korhogo s'inscrit dans un contexte historique marquant l'évolution des transports collectifs. En effet, cette crise de 2002 a profondément déstructuré les infrastructures et équipements de transport. Elle a accentué le chômage en favorisant l'essor d'une activité de transport collectif exploitant les deux roues. Il s'agit à cet effet d'une activité qui se révèle comme une alternative économique et une solution de mobilité. Selon le SSATP (2018, p.35), les moto-taxis qui se développent de manière fulgurante, jouent un rôle important dans la desserte et le désenclavement des quartiers dont les routes ne sont pas revêtues. Pour accompagner cette dynamique, tant dans l'organisation des déplacements que dans la gestion de l'économie, les technologies numériques sont mobilisées comme de nouveaux moyens intelligents capables de faciliter et optimiser la pratique de l'activité.

En outre, les services de moto-taxi, à la base informels ou artisanaux, subissent une mutation progressive sous l'effet des technologies numériques. À Korhogo, la diffusion du téléphone mobile amorce une influence dans la transformation des interactions sociales et économiques dans le secteur informel des transports collectifs. Les moto-taxis s'approprient peu à peu des outils numériques. L'usage des technologies numériques apparaît comme une forme d'adaptation à la mobilité intelligente, quand bien même qu'elle soit dans un secteur informel.

Dans un contexte global, caractérisé par l'évolution des pratiques de mobilité et de recomposition des moyens de transport, la « mobilité intelligente », marquée par l'utilisation des technologies numériques pour optimiser les déplacements, pose la problématique des impacts sur l'activité des moto-taxis à Korhogo. Dans quelle mesure l'usage du numérique par les conducteurs de moto-taxis à Korhogo constitue-t-il une forme d'adaptation informelle à la mobilité intelligente ?

Cette étude vise à analyser les pratiques numériques des conducteurs de moto-taxis et d'évaluer leur contribution à la transformation des mobilités urbaines dans la ville de Korhogo (Nord de la Côte d'Ivoire) (figure 1).

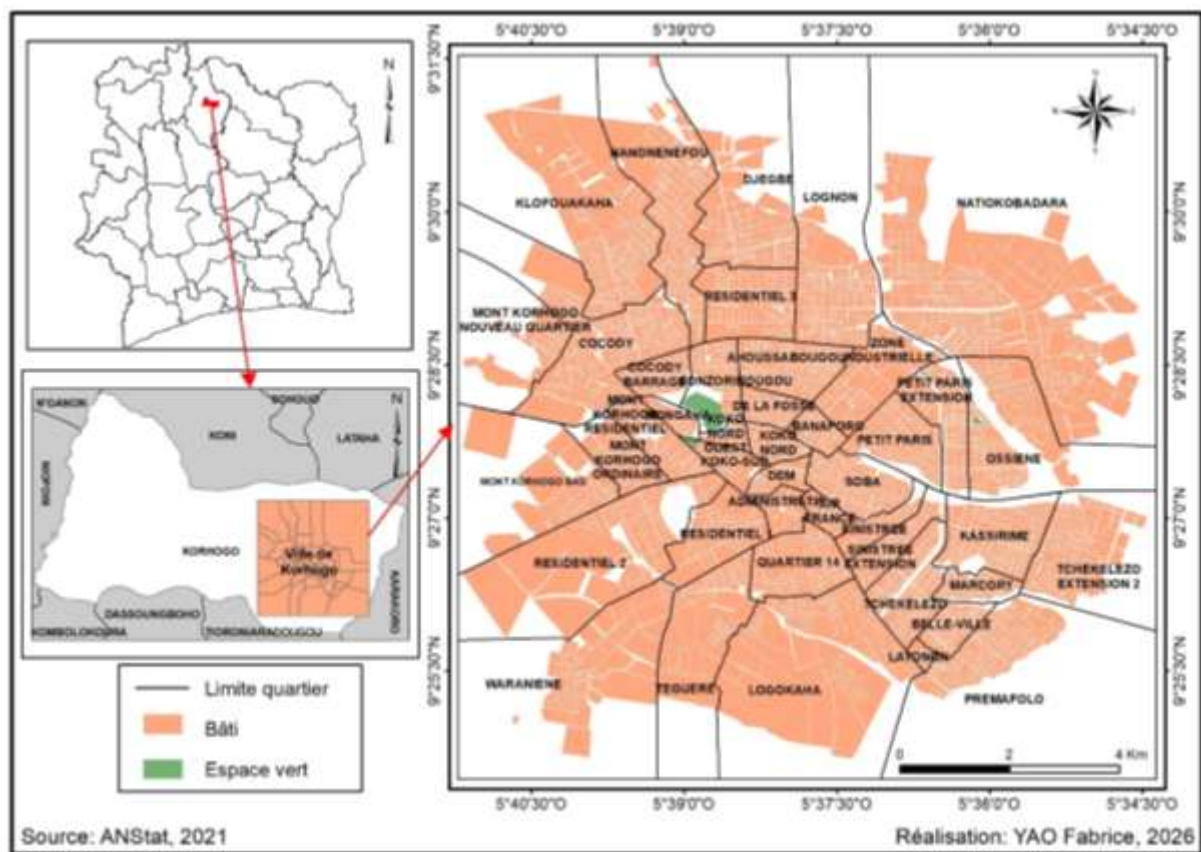


Figure 1 : Localisation de la ville de Korhogo, la zone d'étude

1. Méthodologie

1.1. Démarche méthodologique

La présente étude a nécessité une démarche mixte alliant une approche qualitative et quantitative afin de capter à la fois les pratiques de mobilité, les logiques des acteurs de moto-taxis et les dynamiques spatiales urbaines. À cet effet, cette démarche a permis de mobiliser des documents spécifiques sur la question à travers le service des transports de la mairie de Korhogo et en ligne via internet. La recherche documentaire s'est focalisée sur l'usage des outils numériques dans le domaine des transports et sur l'appréhension de la notion de la mobilité intelligente. Après la documentation, une observation sur le terrain a été conduite avant l'entame des enquêtes de terrain.

En outre, les enquêtes de terrain reposent sur la méthode d'effet de boule de neige. En effet, les études urbaines, celles portant sur les mobilités et les acteurs informels des transports se fondent sur une méthode pouvant atteindre les cibles que sont les conducteurs de moto-taxis utilisant des technologies numériques et les lieux de stationnement (gares et axes de rotation). La méthode d'effet de boule de neige consiste à adresser le questionnaire d'enquête à des conducteurs ayant les caractéristiques recherchées puis de nous orienter vers d'autres acteurs similaires. À ce niveau, ce procédé permet de faciliter l'accès à la cible qui est difficile à localiser ou à atteindre, de même, il réduit le coût et le temps liés au repérage. De ce fait, la cible principale recherchée se compose des conducteurs de moto-taxis qui font usage des technologies numériques dans la pratique des activités de transport dans la ville de Korhogo. Partant de cette démarche méthodologique, les acteurs interrogés se composent de Conducteurs de moto-taxis, des Usagers, de Responsables syndicaux de moto-taxis et des Autorités locales. Le tableau I renferme les effectifs interrogés par acteur.

Tableau I : Récapitulatif des acteurs interrogés à Korhogo

Ordre	Acteurs	Effectif
1	Conducteurs de moto-taxis	180
2	Usagers	180
3	Responsables syndicaux de moto-taxis	15
4	Autorités locales	10
	Total	385

Source : Enquêtes de terrain, 2026

Le tableau I traduit les effectifs des acteurs interviewés lors des enquêtes de terrain. La collecte des données à Korhogo a permis d'administrer 180 questionnaires à des conducteurs de moto-taxis qui ont été atteints dans différents quartiers (centre-ville, quartiers périphériques, zones d'extension) par la méthode d'effet de boule de neige. En plus, 180 usagers ont répondu à un questionnaire afin de comprendre leurs modes de recours aux moto-taxis via des technologies numériques. Dans cette optique, 15 entretiens semi-directifs auprès de responsables syndicaux ont été conduits et également 10 entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'autorités locales pour appréhender l'impact du numérique sur les activités de transport ou autres activités qui s'organisent autour de la mobilité dans la ville de Korhogo.

1.2. Matériels utilisés

La démarche méthodologique a permis de mobiliser un ensemble d'outils qu'il convient de le souligner. En effet, pour les nécessités de localisation de repérage, l'application OSMTracker a été d'un apport essentiel. Elle a servi d'outil de géolocalisation. Dans ce sens, nous avons parcouru la ville en relevant les coordonnées géographiques des équipements routiers (gares et stations) et de certaines infrastructures routières. Elle a favorisé ainsi la collecte de données à référence spatiale. En outre, pour l'application des questionnaires d'enquête, l'outil Kobocollect a été mis à contribution. À cet effet, il a permis de conceptualiser le questionnaire et a servi de support numérique pour administrer, saisir directement, ainsi que stocker les données d'enquête. Après la collecte des données, les logiciels SPSS et Excel ont permis de faire le traitement et de générer les tableau et graphiques pour illustrer l'argumentation. Ensuite, nous avons mobilisé le logiciel QGIS la cartographie. Pour terminer, Le logiciel Word a été employé pour la saisie et la mise en forme des résultats obtenus.

2. Résultats

2.1. La transformation de la mise en relation client-conducteur

À Korhogo, l'usage des technologies numériques favorise la mise en relation des clients et des conducteurs. En effet, les conducteurs de moto-taxis se contentent de sillonner la ville à la recherche de la clientèle. Avec l'usage des outils numériques, certains sont contactés par les usages pour assurer un trajet en leur fournissant leur localisation. Traditionnellement, le contact conducteur-client était basée sur la présence physique dans les stations ou sur l'interpellation directe en circulation dans les rues. De plus en plus, l'usage du numérique tend à dématérialiser cette mise en relation. À cet effet, l'un des effets efficaces du numérique réside dans la transformation des modalités de mise en relation entre conducteurs et clients.

Les enquêtes révèlent que plus de 70 % des conducteurs font usage de leur téléphone pour être contactés directement. À ce niveau, clients et conducteurs réguliers échangent souvent leurs numéros de téléphone pour se contacter via des applications ou des services de téléphonie mobile (tableau II).

Tableau II : Divers moyens utilisés pour entrer en contact avec les clients

Moyens utilisés	Proportion (%)
Appels téléphoniques	29,4
WhatsApp	47,9
Messenger	6,3
SMS	16,4
Applications de transport	0
Total	100

Source : Enquêtes de terrain, 2026

Le tableau II traduit les principaux canaux numériques de communication utilisés par les conducteurs de moto-taxis pour contacter leur clientèle. Les résultats montrent une domination nette de WhatsApp, utilisé par 47,9 % des conducteurs. Cette forte proportion démontre l'importance croissante de l'usage des applications de messagerie instantanée pour organiser des activités de mobilité urbaine par les moto-taxis. Par son usage flexible, WhatsApp apparaît comme un outil principal de mise en relation entre conducteurs et clients grâce à son faible coût et sa forte pénétration dans les usages numériques quotidiens.

De plus, parmi les canaux numériques utilisés, les appels téléphoniques occupent la deuxième position avec 29,4 %. Ce résultat s'explique par l'attachement aux pratiques classiques de communication dans le fonctionnement du transport urbain informel. Par contre, les SMS représentent 16,4 %, tandis que Messenger reste marginal avec seulement 6,3 % d'usage. Par ailleurs, l'absence totale d'utilisation des applications de transport (0 %) montre que les plateformes numériques structurées de type VTC demeurent encore peu intégrées dans le secteur informel des transports collectifs dominés par les moto-taxis étudié. Cette réalité est liée aux contraintes d'accès à la technologie numérique, à la faiblesse de l'encadrement numérique ou encore à l'informalité du secteur. Ces résultats témoignent que la transformation numérique de l'activité repose essentiellement sur des outils numériques de communication classiques flexibles et accessibles que sur des plateformes numériques professionnelles. Or, une plateforme numérique a été présentée aux acteurs et usagers des transports collectifs informels avant la tenue de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) en 2023 (Photo 1).



Source : Image google (en ligne), 2023

Photo 1 : plateforme numérique Celtaxi et moto présentée lors de la CAN 2023 en Côte d'Ivoire

La plateforme numérique professionnelle CelTaxi et Moto proposée aux usagers et acteurs à Korhogo n'a pas connu le succès escompté comme Yango dans certaines villes ivoiriennes (Abidjan, Yamoussoukro, Bouaké). Elle s'intéressait principalement aux moto-taxis à Korhogo afin d'amorcer la professionnalisation économique de ce mode de transport informel. Cependant,

cette plateforme n'a pas connu de succès auprès de la population des acteurs de transport qui se tournent exclusivement vers les services de téléphonies mobiles à travers la fréquence d'usage (tableau III).

Tableau III : Fréquence de contact direct au téléphone par les clients

Fréquence de contact du conducteur	Proportion (%)
Toujours	18
Souvent	27
Rarement	32
Jamais	23
Total	100

Source : Enquêtes de terrain, 2026

Le tableau III souligne que 27 % des conducteurs sont souvent contactés directement par téléphone, tandis que 18 % le sont toujours. À l'inverse, 32 % déclarent être rarement contactés et 23 % jamais. Ces résultats montrent une mutation progressive des modes de mise en relation entre clients et conducteurs. En effet, près de la moitié des conducteurs (45 %) bénéficient d'une sollicitation régulière par téléphone, ce qui traduit l'existence d'une clientèle fidélisée et de relations personnalisées favorisées par le numérique. Toutefois, la proportion importante de 55% de conducteurs rarement ou jamais contactés montre que cette transition numérique reste inégalement répartie. Cette disparité peut s'expliquer par plusieurs facteurs à savoir le niveau d'instruction, la maîtrise des outils numériques, l'ancienneté dans l'activité ou encore le réseau relationnel du conducteur. À cet effet, le téléphone constitue un outil de différenciation économique entre les conducteurs les mieux intégrés aux usages numériques et ceux qui demeurent dépendants des méthodes traditionnelles de recherche de clientèle. Ces réalités peuvent être perçues par les stratégies d'obtention de la clientèle (tableau IV).

Tableau IV : Stratégies d'obtention de la clientèle

Obtention de la clientèle	Proportion (%)
Stationnement en gare	52,8
Appels téléphoniques	2,7
Réseaux sociaux	5,4
Recommandations	39,1
Applications numériques	0
Total	100

Source : Enquêtes de terrain, 2026

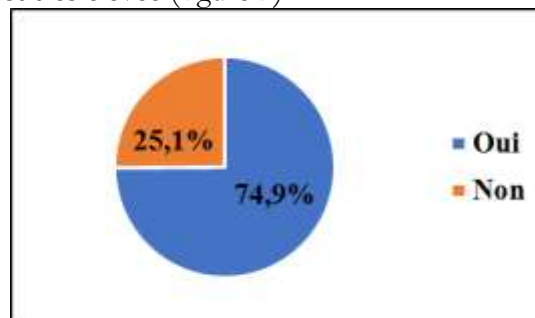
Le tableau IV montre que le stationnement en gare domine les stratégies d'obtention de la clientèle. Il demeure la principale stratégie d'obtention de clients avec 52,8 %. Par contre, les recommandations représentent 39,1 %, alors que les réseaux sociaux sont sollicités à 5,4 % et les appels téléphoniques sont mobilisés à 2,7 %. Ces derniers restent minoritaires.

Ces résultats démontrent que les pratiques traditionnelles ou habituelles dominent toujours malgré l'introduction amorcée des outils numériques. Dans la ville de Korhogo, les gares demeurent des espaces centraux de concentration de l'offre et de la demande de transport. Cependant, l'importance des recommandations souligne l'existence d'une logique relationnelle fortement ancrée dans les réseaux sociaux informels. L'absence d'utilisation de plateformes numériques spécifiques ou professionnelle confirme la faible structuration digitale des activités de moto-taxis. L'usage des technologies numériques agit davantage comme des outils complémentaires que comme un véritable substitut aux pratiques conventionnelles. Malgré des

contraintes liées à l'accès aux outils numériques, de plus en plus les acteurs et usagers utilisent les paiements numériques.

2.2. L'essor des paiements numériques des déplacements

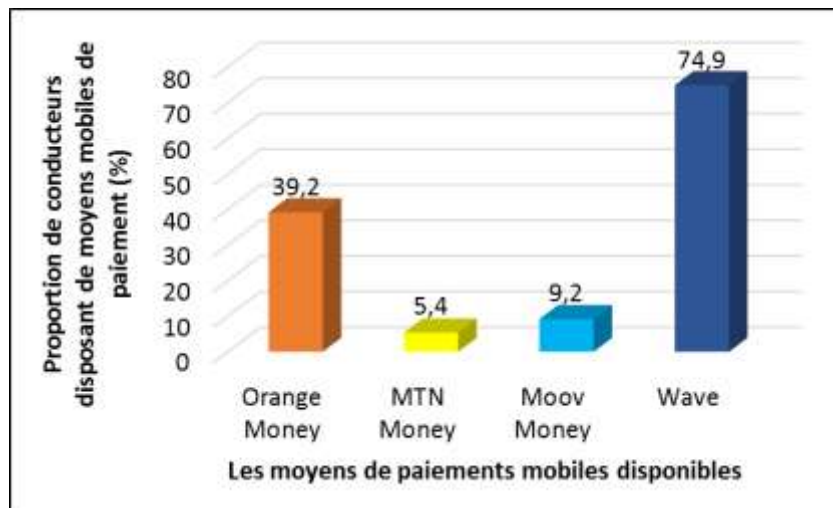
Le développement des services de paiement numérique ou mobile money offre une autre mutation importante. Une proportion croissante de conducteurs utilise désormais les paiements numériques. Les plus en vogue sont les moto-taxis qui, en particulier pour des courses longues distances acceptent le paiement numérique chez des clients réguliers. A cet effet, l'une des principales raisons de cette mutation progressive vers le mobile money réside dans les situations de contrainte liées à une absence de liquidités et/ou de petites monnaies. Pour les courses avec les moto-taxis, singulièrement ceux qui utilisent les moyens numériques de paiement, la proportion d'acceptation est très élevée (figure 2).



Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 2 : Acceptation de paiements par Mobile Money

Les résultats de la figure 2 traduisent que 74,9 % des conducteurs acceptent les paiements par mobile money contre 25,1 % qui n'offrent pas cette possibilité. Cette importante adhésion montre une diffusion croissante des services de paiement mobile dans le secteur des transports urbains de moto-taxis. L'usage du mobile money progresse grâce aux services numériques proposés par des entreprises de téléphones mobiles qui permettent leur usage par les conducteurs (figure 3).



Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 3 : Services mobile money utilisés par les conducteurs de moto-taxis

L'analyse de la figure 3 permet de comprendre que Wave apparaît comme le service dominant avec 74,9 %, suivi d'Orange Money (39,2 %). MTN Money (5,4 %) et Moov Money (9,2 %) restent très peu utilisés. L'usage fortement observé de Wave s'explique par ses faibles coûts de transaction et sa forte popularité auprès des populations urbaines. Cette situation atteste que les choix des services numériques des conducteurs sont fortement influencés par les coûts

économiques et l'accessibilité des services. Dans les quartiers centraux (Administratif, Petit Paris, Koko Sud et Nord, Soba, sinistrée), l'implication des transactions numériques est très importante. Dans ces quartiers, la proportion se situe entre 60% et 75%. Le paiement mobile facilite les transactions tout en réduisant les difficultés liées à la monnaie et en améliorant la fluidité des échanges entre conducteurs et passagers. En outre, l'introduction des paiements numériques participe fortement à la formalisation progressive des transactions dans un secteur de transport urbain essentiellement informel.

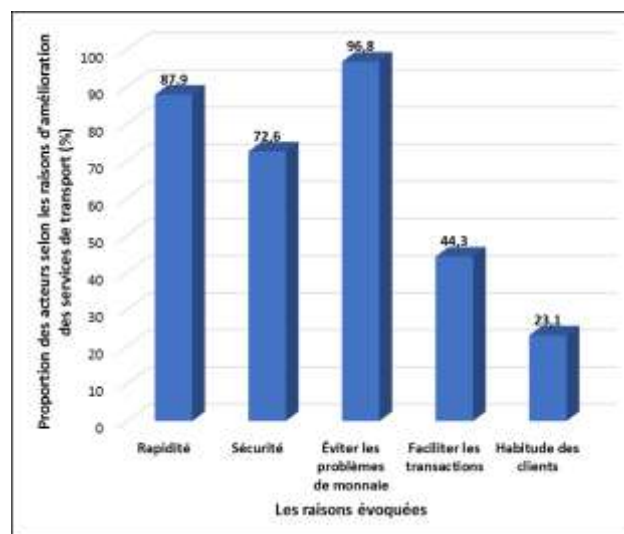
Par ailleurs, des avantages sont identifiés et connus à travers la sécurisation des transactions, la facilité de paiement pour les usagers et la réduction des pertes de temps liées à la gestion de la monnaie. Toutefois, l'usage du mobile money dans la ville de Korhogo reste partielle et est tributaire du niveau d'équipement numérique des acteurs, de la confiance entre client et conducteur et de la maîtrise des outils numériques. À ce niveau, les résultats permettent d'apprécier la mobilisation des paiement mobile (tableau V).

Tableau V : Part d'utilisation des paiements mobiles par les clients

Part de paiement mobile	Proportion (%)
Très élevée	11,4
Élevée	18,6
Moyenne	29
Faible	41
Total	100

Source : Enquêtes de terrain, 2026

Le tableau V présente la part d'utilisation en termes de niveau de paiement numérique par la clientèle. Les résultats indiquent que 41 % des conducteurs estiment que la part des clients utilisant le paiement mobile reste faible. Toutefois, 29 % la jugent moyenne, 18 % affirment une part élevée et 11,4 % très élevée. Cela représente 30 % d'utilisation importante et régulière. Ces résultats montrent que l'usage du paiement numérique est une réalité, mais demeure encore inégalement diffusé parmi les usagers. Sur ce point, la diffusion dans l'espace urbain reste satisfaisante, que ce soit dans les quartiers périphériques et centraux. Cependant, cette réalité reflète les disparités socio-économiques et d'équipements numériques des populations urbaines, ainsi que de la qualité des équipements numériques dans l'espace urbain de Korhogo. De ce fait, plusieurs raisons guident l'introduction des moyens de paiement mobile (figure 4).



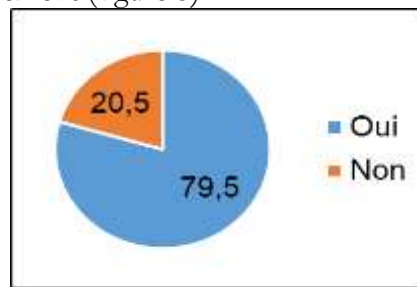
Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 4 : Raisons d'utilisation du paiement mobile

La figure 4 présente les raisons d'utilisation du paiement mobile chez les usagers et les conducteurs de moto-taxis. Les motivations principales sont notamment, éviter les problèmes de monnaie (96,8 %), la rapidité (87,9 %) et la sécurité (72,6 %). À ces importantes raisons, s'ajoutent deux autres qui sont : faciliter la monnaie (44,3 %) et l'habitude des clients (23,1 %). Ce dernier motif capitalise l'usage amorcé dans le secteur des transports collectif informel qui est une forme d'adaptation à la mobilité intelligente. L'aspect capital étudié à ce niveau est lié aux numériques. Ces résultats traduisent que le paiement numérique répond avant tout à des besoins pratiques liés à l'efficacité et à la sécurité des transactions. Le mobile money améliore donc les conditions opérationnelles des activités des moto-taxis dans la ville de Korhogo et favorise une restructuration des flux de mobilité.

2.3. La réorganisation spatiale des trajectoires et des flux

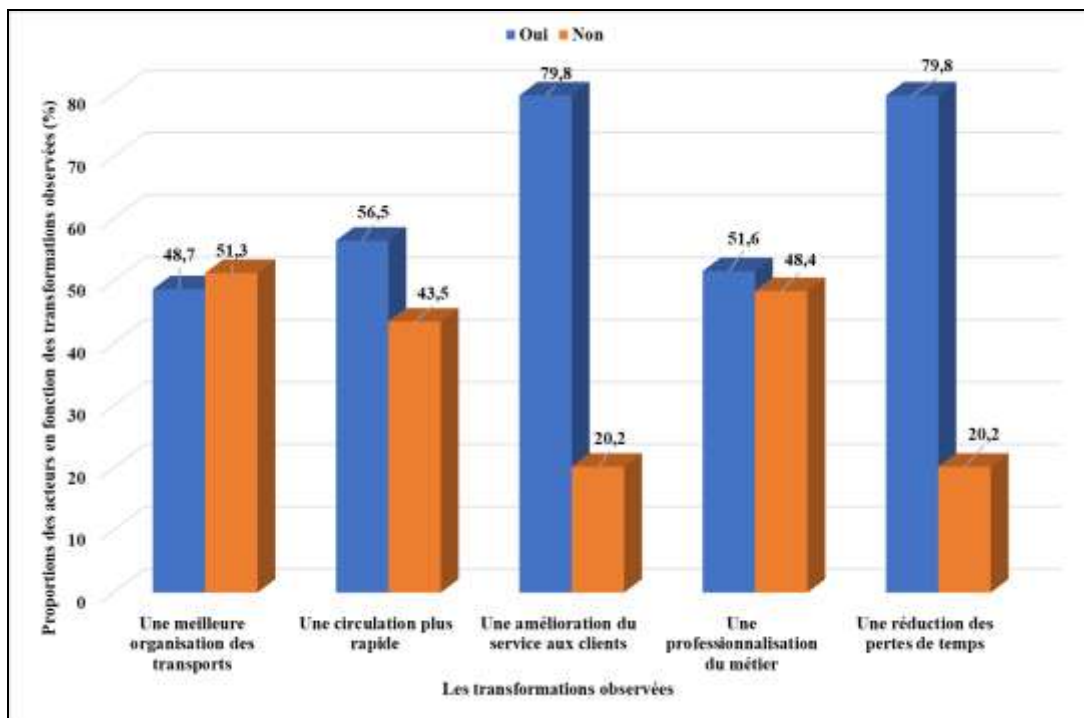
Dans la ville de Korhogo, des moto-taxis ont intégré dans leurs activités les technologies numériques. Cette intégration permet la mise en relation conducteur-client et l'acceptation des paiements mobiles. Mais, au-delà de ces transformations, l'usage du numérique s'opère par la reconfiguration spatiale des trajectoires et des flux de mobilité. L'usage du numérique induit également une recomposition des logiques spatiales de circulation. Contrairement au modèle habituel ou classique basé sur des points de stationnement fixés au long des grandes voies (gares, stations), les moto-taxis adoptent de plus en plus une logique de mobilité flexible. Selon les acteurs (conducteurs, usagers), l'apport du numérique transforme considérablement les trajectoires et les flux de déplacement (figure 5).



Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 5 : Avis sur l'amélioration de la mobilité urbaine par les technologies numériques

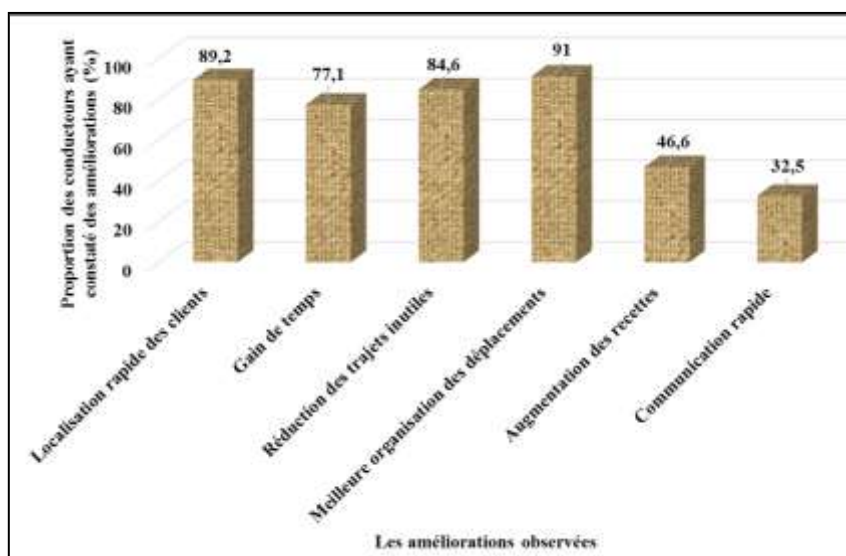
La figure 5 révèle que 79,5 % des conducteurs affirment que les technologies numériques améliorent la mobilité urbaine. Cette perception satisfaisante montre que le numérique contribue à une meilleure fluidité des déplacements et à une optimisation des services de moto-taxis, pour ces conducteurs qui l'utilisent. En effet, d'après les résultats, la majorité des conducteurs avancent que l'usage du numérique améliore beaucoup (33,3 %) leur activité. 46,2 % des conducteurs estiment que le numérique améliore juste un peu leur activité. Seuls 20,5 % affirment une opinion négative. Ces résultats confirment l'apport positif des technologies numériques sur l'organisation des trajectoires des moto-taxis et traduisent des transformations (figure 6).



Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 6 : Transformations observées d'après les acteurs de moto-taxis

D'après les résultats de la figure 6, les transformations majeures identifiées concernent à 79,8 % l'amélioration du service aux clients et la réduction des pertes de temps. À ces principales mutations, s'ajoutent une circulation plus rapide et une professionnalisation du métier avec des avis respectifs à 56,5 % et 51,6 %. En ce qui concerne une meilleure organisation des transports, de façon globale, les résultats montrent 48,7 % des avis de transformation. Cependant, l'impact des technologies numériques reste tout de même important. Le numérique se positionne ainsi comme un catalyseur de modernisation progressive des activités de moto-taxis en milieu urbain pour un mode informel. Le numérique favorise une restructuration fonctionnelle des habitudes de mobilité des conducteurs et des pratiques de mobilité des populations. À cet effet, les principales transformations observées induisent une diminution de la dépendance aux stations physiques, une dispersion des points de prise en charge et une optimisation des trajets grâce à la communication directe avec les clients. Ces transformations touchent plusieurs aspects des activités selon les conducteurs (figure 7).



Source : Enquêtes de terrain, 2026

Figure 7 : Aspects d'amélioration d'après les conducteurs de moto-taxis

Les résultats de la figure 7 portent sur les transformations observées d'après les acteurs de moto-taxis. Les améliorations observées traduisent à 91 % une meilleure organisation des déplacements, à 89,2 % une localisation rapide des clients et à 84,8 % une réduction des trajets inutiles. D'après 77,1 % des conducteurs, le numérique permet un gain de temps. Toutefois, l'impact sur l'aspect économique demeure encore en dessous de la moyenne, soit 46,6 % concernant l'augmentation des recettes et 32,5 % affirment qu'il favorise une connexion rapide à la clientèle. Ces résultats montrent que les technologies numériques contribuent fortement à l'efficacité spatiale des déplacements urbains des moto-taxis à Korhogo. En effet, le téléphone permet aux conducteurs de se repositionner en fonction de la demande tout en évitant les zones saturées. À travers le téléphone, ils accèdent à des quartiers périphériques auparavant moins desservis. Ainsi, le numérique favorise-t-il une reconfiguration des flux urbains, caractérisée par une plus grande fluidité et une adaptation en temps réel aux besoins de mobilité des populations.

3. Discussion

La présente étude sur les moto-taxis à travers l'usage des technologies numériques a révélé que ces derniers favorisent la transformation de la mise en relation client-conducteur. Les résultats mettent à nu une mutation progressive mais significative du secteur des moto-taxis à Korhogo sous l'effet du numérique. Cette évolution intègre une dynamique d'innovation, mais encore dans l'informelle. Cette façon de s'approprier des outils numériques est une forme d'adaptation à la mobilité informelle qui caractérise l'économie informelle des activités des moto-taxis. Selon le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP, 2018, p.27), des services de transport artisanal sont soumis à une autorisation annuelle d'exploitation. Ces dernières années, ces services ont largement gagné en parts de marché, soit 84% des véhicules durant la période 2013-2015. À cet effet, pour l'Union Internationale des Télécommunications (UIT, 2021, p.9), l'efficacité en matière de circulation routière constitue une application essentielle des services numériques ainsi qu'une composante importante des transports intelligents. Le numérique joue un rôle prépondérant pour réduire les encombrements de circulation urbaine. Toutefois, A. A-M. N'DRI et al., (2025, p.18) avancent qu'un aménagement de l'espace de la commune du Plateau (Abidjan) a été d'abord nécessaire. Selon eux, Cet aménagement est un impératif pour une mobilité intelligente véritable, car la sécurité routière doit être assurée avant d'introduire les TIC pour la rendre plus performante. À ce niveau, A. KIYINDOU et al., (2022, p116) révèlent que l'intelligence artificielle (IA) apparaît comme une réelle solution à la problématique du transport en Afrique. L'IA se positionne à travers de nombreuses initiatives émergentes visant à régler la

question de l'engorgement urbain, notamment à Lagos (Nigeria), à Dakar (Sénégal) et à Nairobi (Kenya). T. GOZE et A. C. KOBENAN (2023, p.153) mentionnent les mêmes résultats en déduisant que l'émergence de véhicules connectés représente une opportunité pour répondre aux problèmes auxquels les habitants d'Abidjan font face en matière de transport traditionnel. Grâce à leur flexibilité et à l'accès simplifié à des zones interdites aux gbaka, wôrô-wôrô et taxis compteurs. Au-delà de la mise en relation, la mobilité intelligente induit également le paiement mobile.

De plus en plus, les conducteurs de moto-taxis et certains usagers utilisent le mobile money. L'essor des paiements numériques des déplacements apparaît plus qu'une opportunité, mais dénote une pratique de mobilité intelligente. Pour LE REGULATEUR (2024, p.8), la carte T-Money permet de payer le bus, le métro, le taxi, le vélo partagé avec des tarifs réduits pour les correspondances et une recharge via smartphone à Tokyo. Contrairement aux modèles avancés de mobilité intelligente dynamiques dans les grandes métropoles asiatiques, fondés sur des plateformes numériques multiples et structurées, le cas des moto-taxis à Korhogo est une forme d'adaptation informelle du numérique. Les outils utilisés sont flexibles, accessibles et intégrés dans les pratiques et habitudes quotidiennes des acteurs. D'après T. GOZE et A. C. KOBENAN (2023, p.153), face aux difficultés socio-économiques grandissantes en milieu urbain, les véhicules connectés ont émergé comme une nouvelle opportunité d'emploi et d'autonomie pour certains habitants d'Abidjan. Ces véhicules connectés proposent toujours le paiement mobile. Sur ce plan, LE REGULATEUR (2024, p.8) ne dit pas le contraire. Il affirme que les Systèmes de Transport Intelligent (STI) révolutionnent la mobilité urbaine en intégrant des technologies avancées pour optimiser les déplacements, faciliter le paiement, réduire les embouteillages et améliorer la sécurité routière. Ainsi, pour A. KIYINDOU et al. (2022, p.121), l'outil numérique devient donc un nouveau médium qui renforce la pertinence des services de mobilité associés et leur adaptabilité à la demande.

En effet, l'apport des technologies numériques favorise une réorganisation spatiale des trajectoires et des flux de mobilité dans la ville de Korhogo suivant les pratiques de déplacement des moto-taxis. À ce propos, A. J. ANÉ-KPAHÉ *et al.* (2015, p.7) soulignent que les taxis-motos n'ont pas de parcours fixes à suivre et ont des conditions de déplacements très souples et intéressants que les taxis-collectifs. Ils sont disponibles pour parcourir toutes les distances des clients. Ils pénètrent partout où ils sont sollicités. En outre, selon le SSATP (2018, p.35), à Bouaké, les moto-taxis qui se développent de manière fulgurante, jouent un rôle important dans la desserte et le désenclavement des quartiers dont les routes ne sont pas revêtues. Abordant la diffusion des moto-taxis, N. F. YAO et al. (2018, p.150) confirment que ce mode est devenu indispensable quel que soit le quartier, de façon individuelle et collective à Bouaké. Selon eux, cela dénote des flux de mobilité quotidienne qui maillent l'espace urbain du centre-ville à la périphérie. À cet effet, pour A. A-M. N'DRI et al. (2025, p.30), l'enjeu de la mobilité intelligente ici est la mise en place des stratégies de modernisation du transport afin de rendre la circulation fluide. Ces approches visant à améliorer l'attractivité des transports publics intègrent aussi la politique de gestion du trafic pour une efficacité de la circulation routière. Cette situation confirme l'adaptation de la mobilité intelligente qui ne se limite pas à des solutions technologiques avancées, mais peut développer des pratiques hybrides combinant informelle et innovation. Le numérique agit ici comme un outil d'optimisation des ressources locales existantes, sans mutation radicale du système organisationnel du secteur des moto-taxis à Korhogo. D'ailleurs, T. GOZE et A. C. KOBENAN (2023, p.153) notent que les avancées technologiques ont incité les firmes automobiles à reconvertir leurs modèles en véhicules connectés afin de simplifier la vie des conducteurs et la mobilité des populations. À Abidjan, la géolocalisation, les commandes vocales et les données des courses, ainsi que la qualité de la connexion internet permanente sont des caractéristiques qui s'avèrent capitales pour les acteurs des véhicules et les populations. Dans la ville de Korhogo, les usagers de moto-taxis et les

conducteurs ne sont pas à ce niveau d'usage de modèle de géolocalisation basée sur une plateforme dédiée. Alors que la mobilité intelligente intègre des moyens de transport connectés (véhicules, capteurs) à travers des plateformes numériques (LE REGULATEUR, 2024, p.12). En somme, A. KIYINDOU et *al.* (2022, p.121) désignent l'application des nouvelles technologies au domaine du transport comme l'ensemble des approches visant à réduire les embouteillages et à encourager des options de transport plus rapides, plus écologiques et plus économiques.

Conclusion

L'étude montre que l'usage du numérique par les moto-taxis à Korhogo constitue une réponse innovante aux contraintes de la mobilité urbaine dans un contexte de faible structuration du transport formel. À travers la mise en relation client-conducteur, les paiements numériques et la réorganisation des flux, les acteurs développent des pratiques qui s'apparentent à une forme émergente de mobilité intelligente. Toutefois, cette adaptation reste informelle et fragmentée et repose sur des logiques individuelles plutôt que sur des systèmes organisés. Elle n'en demeure pas moins révélatrice du potentiel du numérique à transformer les mobilités urbaines dans les villes secondaires ivoiriennes. Cette dynamique pose d'abord un défi lié à l'absence de régulation et de cadre institutionnel. Ensuite, les risques liés à la sécurité des transactions et des déplacements demeurent inchangés en absence d'une plateforme de contrôle des données de conduite. Enfin, les inégalités d'accès aux outils numériques sont encore persistantes.

En définitive, il est nécessaire d'encourager une meilleure intégration de ces pratiques dans les politiques de transport pour promouvoir une mobilité plus efficace, sécurisée et durable.

Références bibliographiques

- ANÉ-KPAHÉ Amino Joséphine, GLEBELHO Lazare Sika, KONATÉ Djibril, 2015, « Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis-motos à Korhogo ». Communication à la 7^{ème} Conférence Africaine sur la population, Johannesburg/Afrique du Sud, 30 novembre au 4 décembre 2015, 17 p.
- GOZE Thomas et KOBENAN Appoh Charlesbor, 2023, « Dynamiques du transport intelligent et de la mobilité dans le contexte urbain d'Abidjan ». in *American Journal of Innovative Research and Applied Sciences*, août 2023, 17(2), pp.150-159.
- KIYINDOU Alain, CAPO-CHICHI Gilbert et AMESSINOU Kossi, 2022, « Intelligence Artificielle et mobilité en Afrique subsaharienne : contribution à l'analyse des applications du domaine des transports et de la logistique », in *Tic & société*, Vol. 16, n° 1 - 2022, pp.111-132.
- LE RÉGULATEUR, 2025, *Le futur des transports en Côte d'Ivoire : entre innovation et connectivité*. Bulletin d'informations de l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (Côte d'Ivoire), n°004 – juin 2025, 18p.
- N'DRI Affouet Anne-Marie, BOSSON Koffi Bertin, LOUKOU Alain-François, 2025, « Les Enjeux de la Mobilité Intelligente dans la Commune du Plateau (Abidjan) ». in *Revue ASTR-GHANA*, pp.11-33.
- SSATP (Programme de politiques de transport en Afrique), 2018, *Côte d'Ivoire - Politiques de mobilité et d'accessibilité urbaines durables*. Rapport final novembre 2018, 119 p.
- Union Internationale des Télécommunications (UIT)/Secteur des radiocommunications, 2021, *Systèmes de transport intelligents. Manuel sur les communications mobiles terrestres (y compris l'accès hertzien)*. Volume 4, Bureau des radiocommunications, Genève/Suisse, 111p.
- YAO N'guessan Fabrice, VEI Kpan Noël et KOUAME Amany richard, 2018, « Mobilité quotidienne et diffusion de la moto dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) ». in *Mélanges*, tome 2, Presses Universitaires de Lomé, pp.140-162.