



Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

Numéro 14, Décembre 2025
(Volume 1)

"Mieux comprendre l'espace"

ISSN : 2707-0395

Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

Courriel : revuegeovision@gmail.com

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication

MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef

LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint

ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat administratif et technique

FOFANA Bakary, Géographe, Institut de Géographie Tropicale (IGT)/Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Comité scientifique et de lecture

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Christof GÖBEL, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

Pr Guénola CAPRON, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nambegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadjia Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ADJAKPA Tchékpo Théodore, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

Dr (MC) ABDOULAYE Djafarou, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985>



www.sudoc.fr/241026326



TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : <http://sjifactor.com/passport.php?id=23386>

- ✓ *Impact Factor 2025 : 5.46*
- ✓ *Impact Factor 2024 : 2.782*
- ✓ *Impact Factor 2023 : 3.169*

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (B. FOFANA, 2021, p.28) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : B. FOFANA (2021, p.28).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue *Géovision* qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. *Géovision* est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue Géovision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

LE TRANSPORT CLANDESTIN DE VOYAGEURS D'ABIDJAN VERS LE MALI ET LE BURKINA FASO SUITE À LA COVID-19, YAO Beli Didier	11
GESTION DURABLE DES TERRES EN MILIEU RURAL AU BENIN : CAS D'UNE EVALUATION FINANCIERE DE LA LUTTE CONTRE LA DEGRADATION DES TERRES AGRICOLES, Alfred Bothé Kpadé DOSSA	22
DYNAMIQUE DU SECTEUR INFORMEL ET OCCUPATION ANARCHIQUE DES ESPACES UNIVERSITAIRES DE BADALABOUGOU EN COMMUNE V/BAMAKO (MALI), Abdou BALLO¹, Charles SAMAKE²	36
INFLUENCE DES COLONATS AGRICOLES SUR LES DYNAMIQUES ECONOMIQUE ET SOCIALE AUX FRONTIERES BENINO-NIGERIANES: CAS DE LA COMMUNE DE TCHAOUROU AU BENIN, M'po Abraham KOUAGOU N'TCHA¹, Comlan Julien HADONOU²	49
REPRESENTATIONS SOCIO-CULTURELLES DE LA MALADIE ET DE LA SANTE CHEZ LES POPULATIONS RURALES BAOULE DE DJEBONOUA ET BETE DE DALOA : CAS DU PALUDISME EN COTE D'IVOIRE, Kouakou Luc N'GOTTA¹, Kassi Joseph KOUAME², Koffi Dermane KOUAKOU³, Salifou YEO⁴	65
LA PRODUCTION DE L'ARACHIDE, UN EXEMPLE DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KOLIA (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), KONE Basoma⁷⁹	
LE REMBLAYAGE ET L'OCCUPATION DES SITES MARECAGEUX DANS L'ESPACE URBAIN DE DALOA (CENTRE-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) Kokou Gilles Mawéna EKLOU¹, Djédjé Eric PREGNON²	95
LA GOUVERNANCE LOCALE À L'ÉPREUVE DE LA GESTION DU POUVOIR PAR LE RÉGIME MILITAIRE AU NIGER, WADA Nafiou	108
LES DEUX TRAITÉS DE LA MISSION BRITANNIQUE DE 1817 À KUMASI : ANALYSES ET CRITIQUES, SECRE Kouamé Kossonou Frédéric	120
LES FINAGES DU BASSIN ARACHIDIER OCCIDENTAL, UNE FABRIQUE DIFFÉRENTIELLE DE L'AUTOROUTE ILA TOUBA, Abdoulaye DIAGNE	134
ÉVALUATION SPATIALE DES DYNAMIQUES COTIÈRES EN CASAMANCE : CAS DE CARABANE, DIOGUE ET GNIKINE, ABDOURAHMANE BA¹ ; AMY DIEDHIOU² ; ELHADJI ABDOU KARIM KEBE³	145
MARCHE INFORMEL DES MÉDICAMENTS : ACTEURS, LOGIQUES ET STRATÉGIES DANS LA COMMUNE URBAINE DE SIGUIRI, RÉPUBLIQUE DE GUINÉE, Sidiki KOUROUMA¹, Véronique Vilgué KOIVOGUI²	160
VULGARISATION DE LA GÉOGRAPHIE DES NUISANCES SONORES : UN LEVIER POUR REINVENTER LES SCIENCES SOCIALES EN COTE D'IVOIRE, KONE Tintcho Assetou épse BAMBA	175
CONTRIBUTION DE LA GÉOLOCALISATION DES AIRES CACAOYÈRES DANS LA RATIONALISATION DES PAYSAGES FORESTIERS DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BUYO	

(SUD-OUEST DE CÔTE D'IVOIRE), ¹ KOUASSI Yao Dieudonné, KOFFI Kouadio Achille, YAO Kouamé Anicet	188
IDENTIFICATION DES FACTEURS D'AUGMENTATION DU PRIX DU PAIN DE MANIOC SUR LE MARCHÉ DE KINTELE (REPUBLIQUE DU CONGO), LINGUIONO Chelmyh Duplosin¹, MAMA YACOBOW Aboudou Ramanou²	201
FACTEURS DE LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE SAN-PEDRO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE), KOUAKOU Yao Stanislas¹, WADJA Jean-Bérenger²	214
IMPACT MONÉTAIRE DE LA DÉGRADATION DES SOLS DES MÉNAGES AGRICOLES DANS L'ARRONDISSEMENT DE NATITINGOU IV (BENIN) YATOPA Watoupé Thierry¹ & DOSSA Alfred Bothé Kpadé²	228
VULNÉRABILITE À L'ÉROSION HYDRIQUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE GAMBOMA DANS LE CENTRE DU CONGO, Léonard SITOU	243
DISPARITE ET DETERMINANTS DE L'APPROVISIONNEMENT EN EAU DES POPULATIONS DE LA VILLE DE BOUAKE (COTE D'IVOIRE), Lhey Raymonde Christelle PREGNON	258
STRATÉGIES D'ADAPTATION DES PAYSANS EN CÉRÉALICULTURE FACE AUX EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS L'EX-CERCLE DE KITA AU MALI, ¹ Arouna DEMBELE, ²Issa FOFANA, ³Samba Mamadou SIDIBE	275
IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'ELEVAGE DE PINTADES DANS LA SOUS-PREFECTURE DE NIOFOIN (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), ¹ KOUAME Kanhoun Baudelaire, ²TRAORE Oumar, ³YOMAN N'goh Koffi Michael	289
REGRESSION DU LAC DE KOSSOU ET DYNAMIQUE DE RECOLONISATION DES ANCIENS SITES PAR LES POPULATIONS DEPLACÉES DANS LE DÉPARTEMENT DE BEOUMI : UNE LECTURE GEOGRAPHIQUE DES MUTATIONS SOCIO-TERRITORIALES APRES BARRAGE, Kouamé Thierry GOLI¹, Zié Doklo TRAORÉ², Kouamé Sylvestre KOUASSI³	300
L'ENCLAVEMENT FONCTIONNEL COMME CONTRAINTE A LA DYNAMIQUE DE L'ECONOMIE AGRICOLE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON, KOFFI Guy Roger Yoboué¹, N'GUESSAN N'Guessan Francis², KOUASSI Konan³	313
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MASSE ET PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES METROPOLES DES SUDS : CAS DU BUS RAPID TRANSIT (BRT) À DAKAR (SENEGAL), Malick NDIAYE¹, Awa FALL²	329
MIGRANTES ET MIGRATIONS EN CÔTE D'IVOIRE : UNE APPROCHE ANALYTIQUE VIA LES PROFILS ET LES RESEAUX À DALOA ET À ANYAMA, Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue KONAN	344
ÉFFET DE LA PRATIQUE DE L'EPS SUR LES ELEVES EN DIFFICULTES SCOLAIRES COMME MOYEN D'INTEGRATION SOCIALE EN REPUBLIQUE DU CONGO, Audibert Fargean BANCETH KODIA¹, Paulin MANDOUMOU² et Pascal Alain LEYINDA³	357
SCIENCE ET ETHIQUE : VERS UN RETOUR DES MORALES OBJECTIVES, TUO Zié Emmanuel	369

REPRÉSENTATIONS ET ATTITUDES DES POPULATIONS DE SICOGI-MARCHÉ (YOPOUGON) FACE À LA COVID-19, ¹ AKPOUE Adjoua Marie Charlotte, ² NOTE Chantal, ³ N'GUESSAN Kassi Sinäï,.....	379
LES LAVERIES PRIVÉES DE VÉHICULES DANS LE CENTRE ET LE PÉRICENTRE DE LIBREVILLE : DE L'EXPLOSION DE L'OFFRE A LA DIFFICULTÉ DE CIRCULER VERS LE CENTRE-VILLE, <u>Guy Obain</u> BIGOUMOU MOUNDOUNGA	388
DE L'EFFICACITÉ DES MATHÉMATIQUES EN PHYSIQUE, <u>Fampiémin SORO</u> ¹ , <u>Péson SORO</u> ²	399
DÉTERMINANTS DE LA FAIBLE AUTONOMISATION FINANCIÈRE DES FEMMES RURALES DU DÉPARTEMENT DE DABOU, <u>Mawa TOURÉ</u> ¹ , <u>Maxime YAPI</u> ² , <u>Joseph P. ASSI-KAUDJHIS</u> ³	408
MIGRATIONS CLIMATIQUES ET RECOMPOSITIONS SOCIO-TERRITORIALES : LES DEPLACEMENTS POST SECHERESSES DE 1973 AUTOUR DU SYSTÈME FAGUIBINE ET L'EMERGENCE DU VILLAGE MULTI-COMMUNAUTAIRE D'EHELL (LAC HORO), REGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamadou ABOCAR</u> ¹ * <u>Abdoulkadri Oumarou Touré</u> ² , <u>Modibo Tangara</u> ³ , <u>Mahamane Alboukader</u> ⁴	423
LES USAGES COMMUNAUTAIRES DES RESSOURCES FLORISTIQUE ET FAUNIQUE DE QUELQUES FORETS SACREES DES DEPARTEMENTS DU L'OUEME ET DU PLATEAU (BENIN, AFRIQUE DE L'OUEST), <u>Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA</u> ¹ et *	438
ANALYSE DE LA RÉSILIENCE DES SYSTÈMES AGRICOLES FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE SYSTÈME FAGUIBINE, RÉGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamane ALBOUKADER</u> ¹ , <u>Seydou MARIKO</u> ² , <u>Mahamadou ABOCAR</u> ³	452

LE TRANSPORT CLANDESTIN DE VOYAGEURS D'ABIDJAN VERS LE MALI ET LE BURKINA FASO SUITE À LA COVID-19

YAO Beli Didier

Université Felix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
belididier07@yahoo.fr

(Reçu le 13 août 2025 ; Révisé le 27 octobre 2025 ; Accepté le 20 novembre 2025)

Résumé

Depuis la survenue de la Covid-19 en Afrique, se déplacer constitue un risque de contraction et de diffusion de l'épidémie. Les déplacements influent fortement sur la dynamique de l'infection à coronavirus. De nombreux pays, dans le monde, ont pris des mesures de restriction ou d'interdiction des mouvements de personnes et des rassemblements sociaux pour endiguer la propagation de la pandémie. Dès la mi-mars 2020, en Côte d'Ivoire, la ville d'Abidjan est mise en quarantaine et les frontières avec les pays voisins dont le Burkina Faso et le Mali sont fermées. Toutefois, les voyageurs se sont adaptés au transport clandestin pour sortir de la ville d'Abidjan et regagner les pays voisins.

Comment s'organise le voyage clandestin d'Abidjan vers le Burkina Faso et le Mali pendant la mise en œuvre des dispositions d'endiguement prises contre la Covid-19 ? L'objectif de l'étude est d'analyser le transport clandestin de voyageurs d'Abidjan vers le Burkina Faso et le Mali pendant la mise en œuvre des dispositions d'endiguement prises contre la Covid-19. La collecte des informations s'est appuyée sur l'analyse documentaire et des enquêtes de terrains. Les résultats révèlent que pendant l'isolement d'Abidjan, les coxers ont convoyé les voyageurs à l'intérieur du pays en contournant à pied les points de contrôle. Une fois l'isolement levé, Les compagnies de transport du Mali et du Burkina Faso ont réouvert leurs gares à Abidjan en faisant de la sous-traitance avec des compagnies ivoiriennes. Ces dernières transportent Les voyageurs d'Abidjan jusqu'aux villes de transit Ouangolodougou et Pogo. De là, des passeurs sont chargés de faire traverser, à travers les pistes, la frontière aux voyageurs. Les mesures d'isolement de la ville d'Abidjan et la fermeture des frontières mises en place par les autorités afin d'enrayer la propagation de la pandémie en Côte d'Ivoire ont été mises en mal par les voyageurs clandestins.

Mots clé : Abidjan, Covid-19, clandestin, transport, voyageur

CLANDESTINE TRANSPORTATION OF TRAVELERS FROM ABIDJAN TO MALI AND BURKINA FASO FOLLOWING COVID-19

Summary

Since the outbreak of Covid-19 in Africa, travel poses a risk of contracting and spreading the epidemic. Travel has a significant impact on the dynamics of coronavirus infection. Many countries around the world have taken measures to restrict or prohibit the movement of people and social gatherings to stem the spread of the pandemic. From mid-March 2020, in Ivory Coast, the city of Abidjan was placed under quarantine and the borders with neighboring countries, including Burkina Faso and Mali, were closed. However, travelers have adapted to clandestine transport to leave the city of Abidjan and reach neighboring countries. How is clandestine travel from Abidjan to Burkina Faso and Mali organized during the implementation of containment measures taken against Covid-19 ? The objective of the study is to analyze the clandestine transport of travelers from Abidjan to Burkina Faso and Mali during the implementation of containment measures taken against Covid-19. Information gathering was based on documentary analysis and field surveys. The results reveal that during the isolation of Abidjan, the coxers transported travelers into the interior of the country by bypassing checkpoints on foot. Once the isolation was lifted, transport companies from Mali and Burkina Faso reopened their stations in Abidjan by subcontracting with Ivorian companies. These buses transport travelers from Abidjan to the transit

towns of Ouangolodougou and Pogo. From there, smugglers are tasked with taking travelers across the border via the tracks. The isolation measures implemented by authorities to isolate the city of Abidjan and close borders in order to curb the spread of the pandemic in Ivory Coast have been undermined by illegal travelers.

Keywords : Abidjan, Covid-19, undocumented immigrant, transport, traveler

Introduction

Les citoyens de l'Afrique de l'Ouest figurent parmi les populations les plus mobiles du monde (CEDEAO, 2007, p3). On estime qu'entre 2 et 3% de la population de cette région est concernée, chaque année, par la mobilité. En outre, 90% de ces mouvements sont internes à celle-ci et l'essentiel s'effectue encore entre pays limitrophes (F. Charrière et M. Frésia, 2008, p6). Cependant, depuis la survenue de la Covid-19 sur le continent, se déplacer constitue un risque de contraction et de diffusion de l'épidémie. Hommes et femmes sont les vecteurs de la Covid : ils peuvent se porter à sa rencontre, l'introduire dans de nouveaux lieux, ils peuvent contaminer d'autres sujets. Les déplacements influent fortement sur la dynamique de l'infection à coronavirus. Ainsi donc, de nombreux pays, dans le monde, ont pris des mesures de restriction ou d'interdiction des mouvements de personnes et des rassemblements sociaux pour endiguer la propagation de la pandémie. Dès la mi-mars 2020, les gouvernements des pays de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont adopté des mesures visant à limiter et contenir la propagation du virus, et notamment la fermeture de toutes les frontières aériennes et terrestres, la limitation de mouvements à l'intérieur des pays (restriction de mouvements entre régions, couvre-feu, interdiction des entrées et sorties dans les villes, ou encore limitation du nombre de passagers dans les véhicules) (OIM, 2020, p1). En Côte d'Ivoire, la ville d'Abidjan est mise en quarantaine et les frontières avec les pays voisins dont le Burkina Faso et le Mali sont fermées. Or la Côte d'Ivoire est le pays qui compte le plus grand nombre de migrants en Afrique de l'Ouest avec plus de 2,5 millions de migrants en 2020 (Migrationdata, 2022). La croissance d'Abidjan doit beaucoup à la fixation d'immigrés ; les migrations « circulaires » sont fréquentes en Côte-d'Ivoire, au Burkina Faso et au Mali, qui fournissent respectivement 2/5 et 1/5 des immigrants annuels en Côte-d'Ivoire (R. Gérard, 2002, p259). Les mesures prises ont brisé le transport routier national et international des personnes d'Abidjan vers le reste du territoire national et vers les pays frontaliers. Toutefois, le transport de voyageurs s'est adapté au transport clandestin pour sortir de la ville d'Abidjan isolée du reste du territoire et sortir du territoire national. Comment s'organise l'adaptation du transport de voyageurs d'Abidjan vers le Burkina Faso et le Mali pendant la mise en œuvre des dispositions d'endiguement prises contre la Covid-19 ?

L'objectif de l'étude est d'analyser l'adaptation du transport clandestin de voyageurs d'Abidjan vers les pays voisins pendant la mise en œuvre des dispositions d'endiguement prises contre la Covid-19.

Pour atteindre notre objectif, nous avons défini un cadre méthodologique et géographique qui a permis de produire des résultats et de faire une discussion

1. Cadre méthodologique

La collecte des informations s'appuie sur l'analyse documentaire et des enquêtes de terrains qui ont permis un dénombrement, des observations et des entretiens avec les voyageurs, les transporteurs, les coxers et les passeurs. La documentation a porté sur la Covid-19, la mobilité, l'immigration en Afrique de l'Ouest et en Amérique centrale ainsi que l'immigration de l'Afrique vers l'Europe. Ces deux dernières ont fait l'objet de reportages télévisés sur l'aspect clandestin du voyage.

En Côte d'Ivoire, les enquêtes ont eu lieu à Abidjan dans les gares routières d'Adjamé, Yopougon et à la sortie de la ville à Attinguié. Elles ont continué dans les deux villes frontalières : Ouangolodougou et

Pogo. Au Mali, les entretiens ont eu lieu à Zégoua une ville frontalière et à Bamako. Une partie des enquêtes a été menée par un enquêteur qui est parti d'Abidjan pour atteindre Bamako en suivant l'itinéraire des voyageurs clandestins. Des entretiens ont aussi eu lieu au téléphone avec 2 voyageurs arrivés à destination à Ouagadougou au Burkina Faso. En somme, 80 voyageurs ont été interrogés en Côte d'Ivoire, au Mali et au Burkina Faso (tableau1).

Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon leur localisation et le site d'enquête

Localisation des enquêtés au moment de l'enquête	Sites des enquêtes	Nombre de voyageurs enquêtés
Abidjan	Gare Siporex Yopougon et gare routière Adjamé (pendant l'isolement de la ville d'Abidjan)	12
	Attinguié (pendant l'isolement de la ville d'Abidjan)	8
	Gare de Burkina Faso à Yopougon et Adjamé	15
	Gare de Mali à Yopougon et Adjamé	16
Ouangolodougou	Gare ETV (pendant le voyage de l'enquêteur)	4
Pogo	Gare ETV (pendant le voyage de l'enquêteur)	6
Zegoua	Gare DIARRA transport (pendant le voyage de l'enquêteur)	5
Bamako	Gare DIARRA Transport au quartier Sogoniko, (pendant le séjour de l'enquêteur)	12
Ouagadougou	Dans la ville (au téléphone)	2
Total		80

Source : Nos enquêtes, 2022 et 2023

Les enquêtes ont consisté à dénombrer les gares routières dans la ville d'Abidjan des compagnies de transport du Burkina Faso et du Mali, l'observation des moyens de transport, la nature et la diversité des terrains ainsi que les barrages. Les entretiens ont porté sur le déroulement du voyage, les difficultés, les coûts et les motivations. Il est difficile d'avancer des statistiques sur le flux des personnes qui effectuent le voyage, car le caractère clandestin de celui-ci rend discrets les voyageurs. Les entretiens se sont portés sur des personnes plus enclines à répondre aux questions.

2. Le cadre géographique

Cette étude est réalisée à l'échelle de la Côte d'Ivoire, du Mali et du Burkina Faso, des pays membres de la Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (figure1). Les Etats membres de la CEDEAO ont adopté dès 1979, un protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement. Les migrations se font essentiellement par voie terrestre à travers plus de 15000 km de frontières entre les pays. Ces lignes frontalières sont peu en adéquation avec des espaces socioculturels transnationaux à l'intérieur desquels la mobilité est si naturelle qu'il est bien difficile d'imaginer qu'elle puisse être contrainte. La frontière se déploie comme une zone fluide sur l'ensemble du territoire, toutefois, des points de passage sont érigés afin de faciliter la traversée et contrôler les voyageurs et les marchandises qui la franchissent. En dehors de ces sites, d'autres points de passage sont illégalement créés par les populations. Le passage de la frontière par ceux-ci a pris de

l'ampleur depuis la fermeture des sites légaux de passage. Cette situation a fait des villes frontalières des villes tampons où les voyageurs viennent chercher l'opportunité de traverser la frontière.

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude dans la CEDEAO en 2022 et 2023



3. Résultats

3.1. Les préparatifs et la sortie de la ville d'Abidjan isolée du reste du territoire national

Pendant la mise en quarantaine de la ville d'Abidjan, pour sortir ou pour entrer, l'obligation est faite à la population de se munir d'une autorisation administrative « Laissez-Passer » délivrée par le Ministère de la sécurité et de la protection civile (Document1). Le « Laissez-Passer » est un document administratif délivré gratuitement mais, son obtention est faite avec beaucoup de difficultés, puisque la demande est forte et l'Autorité le délivre après analyse des dossiers des demandeurs. Ceci prend beaucoup de temps. Cependant, nombreuses sont ces personnes qui veulent sortir de la ville sans toutefois faire la demande. Toutes les personnes interrogées n'ont fait aucune demande de « Laissez-Passer » parce qu'elles ont peur de la police ou se disent que leur demande sera sans suite ou encore leur sortie doit se faire rapidement dans un bref temps. En outre, elles n'ont pas tous les documents exigés pour faire la demande du « Laissez-Passer » (carte nationale d'identité ou carte consulaire et le justificatif du déplacement). En dehors de ceux-ci, un autre groupe de personnes adopte la clandestinité parce qu'elles ont peur du test de la Covid-19 et de la mise en isolement surtout la mise en quarantaine. En effet, aux postes de sortie et d'entrée de la ville d'Abidjan et aux frontières des agents de santé effectuent un contrôle sanitaire aux usagers. Les conducteurs de véhicules et leurs passagers sont testés à l'aide de caméra thermique ou de thermomètre à infrarouge afin d'identifier les personnes ayant la fièvre. En cas de fièvre, la personne est considérée comme un cas suspect de Covid-19. Elle est mise en isolement dans un site dédié au niveau du point de passage et fait l'objet d'un prélèvement nasopharyngé pour une analyse au laboratoire. Une fois testé positif à la Covid-19, le voyageur est conduit dans un centre de santé où il est mis en isolement et traité. Le test est gratuit à la sortie d'Abidjan mais payant aux frontières.

Document 1 : Autorisation administrative de sortir et d'entrer dans la ville d'Abidjan pendant la covid-19 en 2020

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA PROTECTION CIVILE



REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
UNION - DISCIPLINE - TRAVAIL

LE CABINET

N° **747** MSPC/CAB

LAISSEZ-PASSER

MME / MRS : **YAO BELI DIDIER**
 NE(E) LE :
 DOMICILE : COCODY/ABIDJAN
 FONCTION :
 CONTACTS :
 DESTINATION :
 MOTIF :
 MOYEN DE DEPLACEMENT : VEHICULE
 DUREE DE VALIDITE : DU 17 AU 20 AVRIL 2020

Est autorisé (e) à circuler librement pour se rendre à la destination susmentionnée et est soumis (e) au respect des heures réglementaires du couvre-feu, allant de **21 heures à 05 heures du matin**.

Les forces de défense et de sécurité sont invitées à lui apporter assistance sécuritaire et conseils utiles.

Fait à Abidjan, le **09 AVR 2020**


ELIE
 Contrôleur Général de Police
 Chevalier de l'Ordre National

NB: ce document ne vous exempte pas du contrôle sanitaire.

Source : Ministère de la sécurité et de la protection civile de Côte d'Ivoire

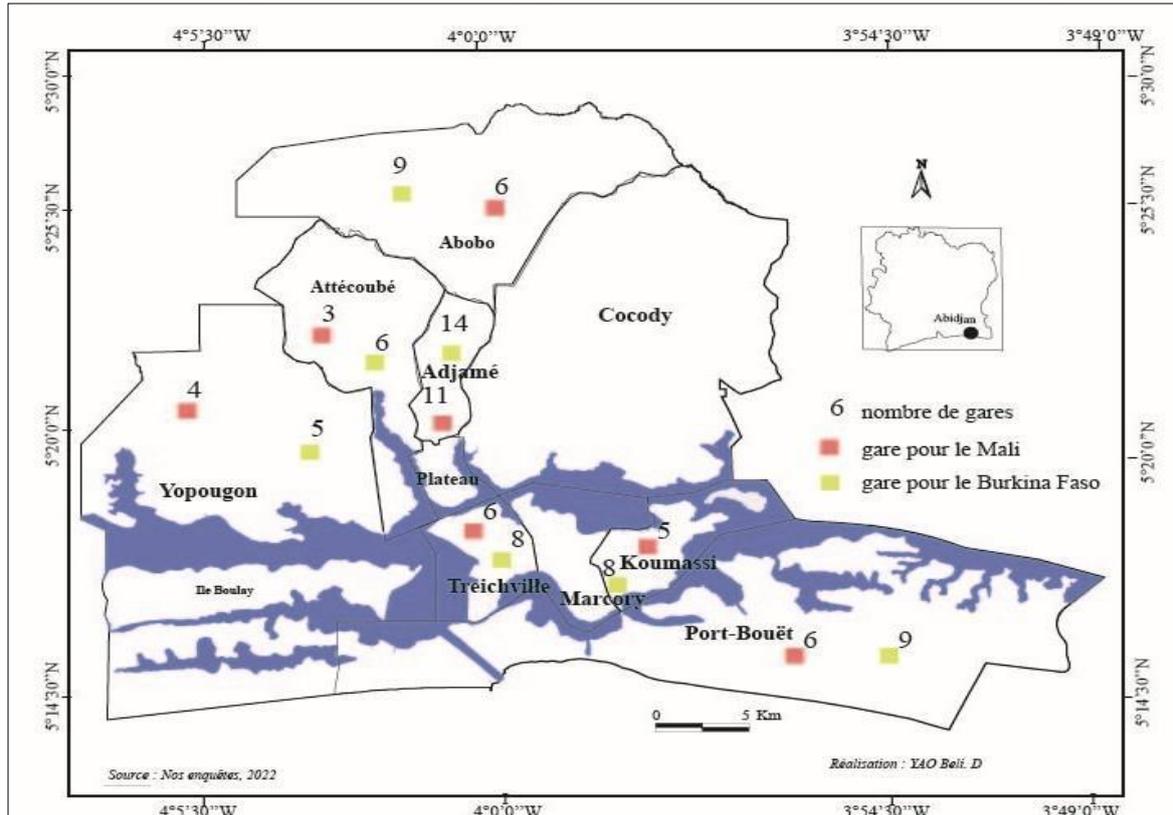
Les coxers abordent les futurs voyageurs aux abords des gares fermées ou sur les trottoirs. Ils leur font comprendre que les autres villes et les pays voisins sont bel et bien accessibles. Ils le sont à travers le contournement des barrages érigés par les forces de l'ordre. Ils alimentent ainsi l'imaginaire des voyageurs en minimisant les difficultés, les souffrances et les risques. L'information passe ainsi de bouche à oreille et gagne la population aussi bien à Abidjan qu'à l'intérieur du pays. Le coxer travaille en réseau avec des transporteurs et des passeurs situés dans la zone de la traversée à la sortie de la ville. Ces derniers font entrer les voyageurs à Abidjan mais surtout informent des ratissages et rafles des forces de l'ordre dans la zone. Le coxer propose un service intégral qui prend en charge le voyageur au point de départ jusqu'à la ville de destination en Côte d'Ivoire, et couvre les frais de transport et de guidage. Restent à la charge du voyageur, la restauration et le racket des forces de l'ordre. Le montant du racket est imprévisible puisque des barrages montés de toute pièce peuvent surgir pour extorquer de l'argent aux voyageurs. Dans l'entretien que le coxer a avec le voyageur, le premier, demande au second, d'avoir sur lui de l'argent en plus du coût du transport fixé, afin de régler les imprévus. Il lui donne ensuite un lieu de rassemblement dans la ville, un jour et une heure pour le départ. Le coût du transport est payé le jour du départ. Une fois rassemblés, les voyageurs sont transportés en minicar à Attinguié à la sortie de la ville d'Abidjan sur l'autoroute du nord. De là, ils contournent à pied à travers les champs, le poste de

contrôle sur l'autoroute. Le minicar traverse le poste de contrôle avec les bagages et attend les passagers à 2 km. Les voyageurs sont par la suite conduits jusqu'à destination ou à Elibou localité de transit d'où ils peuvent emprunter d'autres véhicules de voyage.

3.2 La sortie de la Côte d'Ivoire par la frontière nord depuis la levée de l'isolement de la ville d'Abidjan

Avec la levée de l'isolement de la ville d'Abidjan, les compagnies de transport du Mali et du Burkina Faso ont réouvert leurs gares à Abidjan (figure 2).

Figure 2 : Carte des gares routières de voyageurs du Mali et du Burkina Faso à Abidjan en 2022



Les compagnies de transport du Mali et du Burkina Faso qui ont réouvert leurs gares à Abidjan, font de la sous-traitance avec des compagnies ivoiriennes qui ont investi les gares des premières. Les compagnies vendent les titres de transport Abidjan-Bamako et Abidjan-Ouagadougou cependant, leurs cars ne franchissent pas la frontière. Une fois dans la gare à Abidjan, des coxers au service de la compagnie vous accueillent pour vous donner toutes les informations utiles pour le voyage jusqu'à Bamako au Mali ou Ouagadougou au Burkina Faso. Ils donnent le positionnement de tous les barrages et le coût du pot-de-vin à donner aux forces de l'ordre pour les franchir. Cette dépense est à la charge du voyageur tout comme la restauration et la couchette à la frontière. Ils garantissent le voyage si tout se passe bien sans accident. Atteindre la frontière ne présente pas de difficultés majeures pour les voyageurs puisque les restrictions internes ont été levées. Au départ d'Abidjan, Chaque voyageur achète son titre de voyage avec la compagnie de transport. Sur celui-ci est inscrit un numéro, la date de départ, le coût du transport, le nom du voyageur, la ville de départ et la destination (document 2).

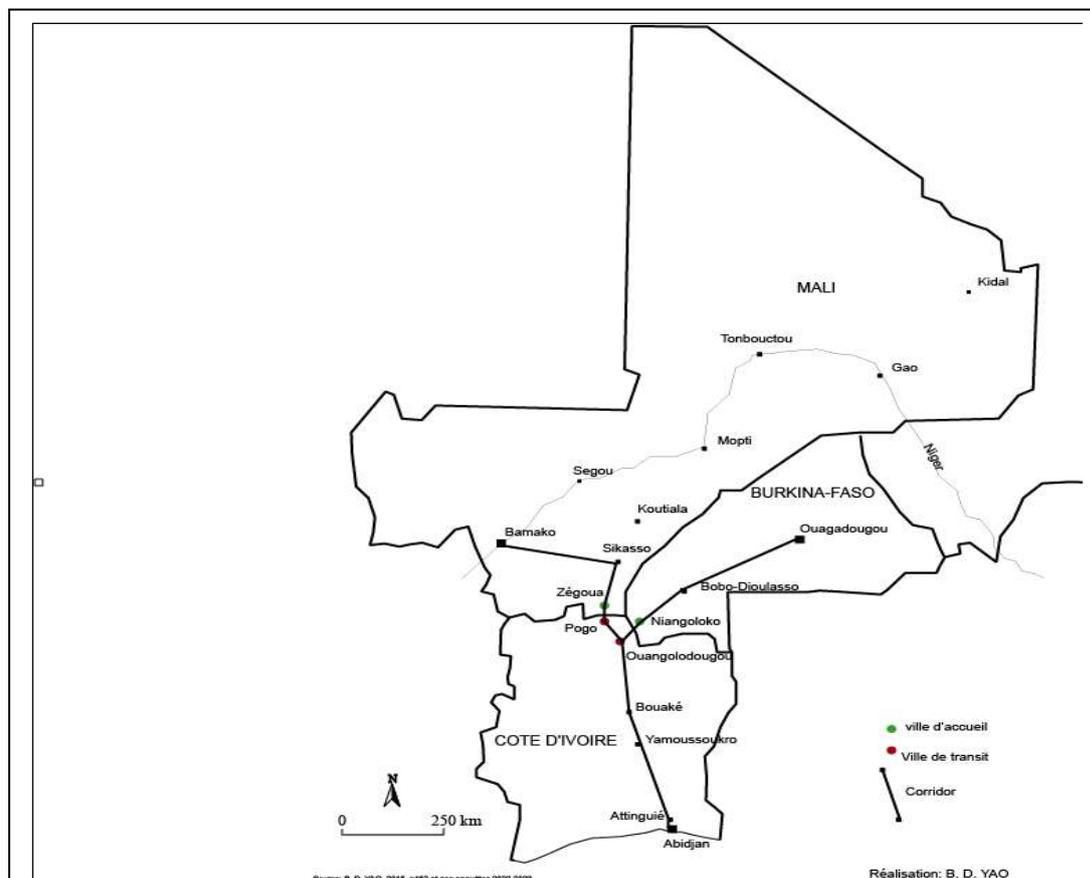
Document 2 : Titre de transport Abidjan-Bamako délivré par le sous-traitant de la compagnie de transport malienne DIARRA Transport à Abidjan en février 2023



Source : l'enquêteur, février 2023

Le prix du titre de transport est majoré de 5000 francs CFA. Il est passé de 25000 francs CFA avant la Covid-19 à 30000 francs CFA. Ce nouveau tarif prend en compte les frais de la traversée de la frontière par les passeurs. Les voyageurs sont transportés jusqu'aux villes de transit proches de la frontière : Ouangolodougou pour le Burkina Faso et Pogo pour le Mali (figure3). De ces villes, est organisée la traversée clandestine de la frontière.

Figure 3 : Circuit de voyageurs clandestins d'Abidjan vers le Mali et le Burkina Faso en 2022



Revue du laboratoire d'Analyse démographique et des dynamiques spatiales, Département de Géographie, Université Assane Ouattara

3.3 La traversée clandestine de la frontière

Dans les villes de transit, les voyageurs descendent à la gare terminus de la compagnie sous-traitante. A partir de là, ils sont enregistrés et regroupés selon les destinations sous la présentation du titre de transport portant le nom du voyageur. Des conducteurs de moto et tricycle devenus passeurs, sont engagés par les compagnies de transport. Ils sont chargés du transport des passagers venus d'Abidjan à travers les pistes pour regagner la frontière et la traverser. Ils empruntent les pistes qu'ils maîtrisent bien. Suite à la crise de la Covid-19, de jeunes ivoiriens, maliens et burkinabè se sont convertis en passeurs à la frontière entre la Côte d'Ivoire et ses deux voisins du nord que sont le Burkina Faso et le Mali. Avec leurs engins, ils aident à traverser la frontière en conduisant les clandestins de l'autre côté jusqu'à la première ville voisine du Mali ou du Burkina Faso. Le coût de leur service est de 2000 francs CFA par passager. Un passeur se charge de faire traverser les bagages sur une autre moto (photo 1).

Photo1 : Chargement nocturne de moto à la gare de Pogo en Côte d'Ivoire pour la traversée de la frontière avec le Mali



Un passeur chargeant sa moto de bagages à la gare de Pogo sous le regard des voyageurs. Une planche est posée sur la moto afin de supporter une grande quantité de bagages solidement attachés à l'engin.

Source : l'enquêteur, février 2023

Les voyageurs venus d'Abidjan ne payent que le coût de la traversée des bagages sur l'autre moto, la compagnie de transport ayant pris en charge les frais des passeurs. Quant aux voyageurs ramassés en route ou venus par d'autres moyens de transport à la ville frontalière, ils payent la totalité du service de la traversée aux passeurs à hauteur de 2000 francs pour le voyageur et 2000 francs minimum pour les bagages. Les compagnies de transport et les voyageurs traitent avec les passeurs car ils connaissent le terrain. Cela s'explique aussi par la diversité des terrains. La Côte d'Ivoire et le Burkina Faso sont séparés par un fleuve, la Léraba, un affluent de la Comoé. Il faut passer sur un pont où se trouvent les forces de sécurité pour traverser la frontière matérialisée par le cours d'eau et entrer au Burkina Faso. En outre, plusieurs barrages illicites (force de sécurité, police municipale et Dozo), peuvent être mis pour entraver le chemin. Lorsque ces forces imprévues interceptent les voyageurs, le passeur négocie un pot-de-vin que doit payer le voyageur afin de lui permettre de continuer sa route. Dans un souci de réduction des coûts de la mobilité ou une volonté de se déplacer de manière autonome, certains voyageurs voudraient bien se passer des services des passeurs, mais aux risques de payer plus chers les rackets ou se voir refouler par les forces de sécurité ou encore passer un moment d'insécurité, les voyageurs s'attachent les services des passeurs. Cependant, certains voyageurs s'adonnent toujours à la traversée clandestine de la frontière même en période normale à cause des contrôles d'identité et

sanitaire. Le contrôle sanitaire est axé sur le carnet de vaccination. En plus des vaccins habituels exigés, a été ajouté celui de l'anti-Covid-19. Le test de dépistage anti-Covid-19 s'élève à 5000 francs CFA par personne aux frontières terrestres. Les camionneurs de marchandises qui n'ont pas fait le vaccin sont obligés de faire le test de la Covid-19 au passage de la frontière. Dans le cas où il y a des anomalies sur le carnet de la Covid-19, des erreurs sur le nom, les prénoms, et la date de naissance notamment, le camionneur paye une somme allant de 1000 à 2000F CFA aux agents sanitaires présents à la frontière pour la rectification. Un voyageur contacté à Abidjan et interrogé au téléphone une fois arrivé à Ouagadougou a dit : « *avant la crise sanitaire, je payais 25000F CFA pour me rendre d'Abidjan à Ouagadougou. Avec la crise j'ai payé 55000F CFA pour le même trajet. Embarqué dans un car à Abidjan, nous avons traversé la Côte d'Ivoire jusqu'à Ouangolodougou sans problème puisque la ville d'Abidjan ne fait plus l'objet de restriction sanitaire. Les difficultés ont commencé à partir de Ouangolodougou où le car est arrivé à 21h. De là, le gérant de la compagnie de transport nous a scindés en petits groupes et a confié chaque groupe à un conducteur de tricycle. De Ouangolodougou à la frontière ivoirienne, nous avons parcouru 11 barrages. Même dans les petits villages, il y'a des barrages. La traversée d'un barrage est à 2000F CFA par passagers. Ce tarif est revu à 1000F CFA après négociation par endroit. Le tricycle a parcouru 51km de Ouangolodougou à Niangoloko au Burkina Faso en 3h de temps à travers les pistes. De là, nous avons pris un car à 6h du matin pour Bobo Dioulasso et ensuite un autre car pour Ouagadougou. Nous avons traversé 4 barrages au Burkina Faso. Seul le premier barrage, précisément celui de Niangoloko, est payant à 2000F CFA par passager. En outre, tous les voyageurs qui n'ont pas le vaccin de la Covid-19 et même les autres vaccins, ont payé 2000F CFA ».*

Une fois la frontière traversée, les voyageurs sont conduits par les passeurs jusqu'à Zégoua au Mali ou à Niangoloko au Burkina Faso à la gare des compagnies de transport. De ces villes, ils embarquent dans des cars pour la suite du voyage jusqu'à Bamako ou Ouagadougou (photo 2).

Photo2 : Car en attente des passagers à la gare de Zegoua au Mali



Les passeurs, après avoir conduit les voyageurs et fini le service de la traversée de la frontière, ont garé au petit matin, leurs motos à la gare où attend le car pour la suite du voyage vers Bamako.

Source : l'enquêteur, février 2023

Le grand nombre de barrages du côté de la Côte d'Ivoire et les nombreux contrôles afférents s'expliquent par le fait que les frontières ivoiriennes sont fermées aux voyageurs contrairement à celles du Burkina Faso. La traversée de la frontière étant illégale, elle a lieu généralement dans l'obscurité avant le lever

du jour. Il arrive parfois que certains passeurs foncent en toute vitesse avec leurs motos sur les barrages imprévus au péril des voyageurs. Malgré les risques et les difficultés, plusieurs personnes font le choix de traverser la frontière dans la clandestinité, parce que convaincues d'arriver à destination. Elles ont chacune une raison propre à elle d'effectuer le déplacement. D'une part, ces personnes le font pour des raisons économiques. On a les commerçants qui viennent vendre leurs produits en Côte d'Ivoire et les bouviers qui conduisent les animaux au marché d'Abidjan. Une fois la vente des marchandises achevée, ils doivent retourner chez eux. D'autres parts elles le font pour des raisons sociales. Les voyageurs clandestins se déplacent pour regagner leurs familles ou leurs pays. D'autres voyageurs encore sont des aventuriers qui se déplacent vers le Burkina Faso pour regagner l'Europe par la méditerranée.

Discussion

Les mesures sanitaires mises en place par les autorités afin d'enrayer la propagation de la pandémie en Côte d'Ivoire et dans la sous-région sont mis en mal par les voyageurs clandestins. La singularité du voyage clandestin tient au fait que les acteurs n'ont pas été autorisés, par le Ministère de la sécurité à se déplacer. Ils n'effectuent donc pas le test de dépistage de la Covid-19 et constituent ainsi une source probable de contamination des populations saines des autres localités ou des pays visités. Le voyage clandestin constitue donc un problème de santé publique. L'autorité met donc en place un dispositif sécuritaire pour les arrêter et les ramener au point de départ. L'objectif des voyageurs clandestins est donc de contourner le dispositif de contrôle et de surveillance mis en place. Ils sont aidés par des passeurs ou des coxers. La figure du passeur a toujours existé en Afrique de l'Ouest, on les rencontre à toutes les frontières (F. Charrière et M. Frésia, 2008, p28). Il s'agit d'intermédiaires entre les voyageurs et les transporteurs qui aident les voyageurs à traverser la frontière de manière négociée avec les officiers de douane ou dans la clandestinité. Ils aident les voyageurs à échapper aux contrôles. En Afrique de l'Ouest, les réseaux de passeurs se démultiplient à mesure que les voies légales de la migration se ferment (F. Charrière et M. Frésia p3). Toutefois, la complicité entre compagnie de transport et passeurs constitue un gage de sécurité pour les voyageurs clandestins. En effet, parmi les principaux foyers d'instabilité figurent les régions frontalières, qui sont désormais les espaces les plus meurtriers d'Afrique de l'Ouest (O. Walther, 2019, p21). Cet auteur ajoute que la bande frontalière de 10 km qui sépare les pays de la région ouest africaine concentre à elle seule 10 % de plus, des victimes de violences sexuelles, d'attaques civiles et de kidnappings que les autres espaces.

La lutte contre la contagion des populations vivant au-delà des frontières, est un enjeu de sécurité sanitaire pour les gouvernements. Avec la Covid-19, la lutte du gouvernement ivoirien a consisté à l'isolement de la ville d'Abidjan, à la fermeture des frontières terrestres au dépistage des cas de contagion. Toutefois, l'efficacité de cette lutte reste annihilée par les passeurs, la porosité des frontières et la corruption de certains agents de sécurité. La mobilité transfrontalière peut accroître le risque de transmission internationale de maladies contagieuses. En effet, tout voyageur est exposé aux maladies contagieuses et peut être un vecteur de maladies, d'où le contrôle des carnets de vaccination aux frontières. Or les voyageurs clandestins ne font l'objet d'aucun contrôle sanitaire, puisqu'ils ne passent pas par les services de prévention et de dépistage aux frontières.

Pour d'autres auteurs S. Smith, B. Djoudalbaye et al, (2020, p184) bien que la mobilité transfrontalière pourrait accroître le risque de transmission internationale du virus Ebola (maladie contagieuse), les mesures visant à inhiber les déplacements internationaux ne sont ni souhaitables ni susceptibles d'être efficaces. Puisque pour eux, cette mobilité se fait en grande partie par l'intermédiaire de communautés frontalières dans lesquelles les déplacements internationaux font partie de la vie quotidienne par le biais de petits échanges commerciaux, de liens familiaux, etc.

Conclusion

Avec les restrictions de déplacement liées à la Covid-19, les populations se sont adaptées au transport clandestin pour sortir de la ville d'Abidjan et de la Côte d'Ivoire par la route. Ce type de transport utilise des voies de contournement et des véhicules à deux roues ou à pied. Les coxers à Abidjan font comprendre à la population que les autres villes et les pays voisins sont accessibles à travers le contournement des barrages érigés par les forces de l'ordre. Après la levée de l'isolement de la ville

d'Abidjan, les compagnies de transport d'Abidjan vers le Mali et le Burkina Faso ont repris du service. Toutefois, les voyageurs cette fois sont transportés d'Abidjan à Ouangolodougou ou Pogo. De ces villes, les transporteurs les confient à des passeurs qui leur font traverser la frontière à moto à travers les pistes. Des cars les attendent dans la ville voisine pour la suite du voyage.

Bibliographie

Aragon Argan 2014 : *Migrations clandestines*, Presses Sorbonne Nouvelle, Paris, 268p

CEDEAO (2007), *Approche commune de la migration*, Réunion des Ministres, 14 juin 2007, Commission CEDEAO, Abudja, 11p

Florianne Charrière et Marion Frésia, 2008 : *L'Afrique de l'Ouest comme espace migratoire et espace de protection*, Haut-Commissariat des Nations Unies aux Réfugiés (UNHCR), <http://www.unhcr.org/protect/483d0fb04.htm>; 52p

Migrationdata, 2022, Données migratoires en Afrique de l'ouest, In, *Portail sur les données migratoires, pour une perspective globale*, disponible à <https://www.migrationdataportal.org/fr/regional-data-overview/western-africa>

OIM, 2020 : *Restrictions de mobilité liées au COVID-19, Matrice de suivi des déplacements DTM CEDEAO*, Rapport OIM (Organisation Internationale pour les Migrations), disponible à <https://migration.iom.int>, 3p

Remy Gérard, 2002, « Mobilité des personnes et diffusion du sida en Afrique de l'Ouest », in *L'Espace géographique 2002/3 tome 31*, Belin éditeur, pp 253-263,

Smith Sunday, Djoudalbaye Benjamin, Ahmat Adam, 2020, « Migration et santé », in *Rapport sur la migration en Afrique, remettre en question le récit*, Organisation Internationale pour les Migrations, Addis-Abeba, pp175-189

Walther Olivier, 2019, *Frontières, sécurité et développement en Afrique de l'Ouest*, Notes ouest-africaines, N°26, Éditions OCDE, Paris, 37p

YAO Beli Didier, 2015 : « La crise malienne et l'approvisionnement en bétail et viande du marché abidjanais ». in *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO)* n°04 Septembre 2015 Volume1, Université de Ouagadougou, Burkina Faso, pp 157-171