ISSN: 3105-8485 (L) / 3105-8493 (P)
https://perspectivesplurielles.net/

Perspectives PLURIELLES

Revue scientifique

ARTS, LETTRES ET LANGUES | SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

N°3 – Août 2026

TOME II – SÉRIE 1

Sciences Humaines et Sociales

Éditeur :

UFR Communication et Société

Université Alassane Ouattara

(Côte d'Ivoire)

PERSPECTIVES PLURIELLES

Tome II — Série 1
(Sciences Humaines et Sociales)
Territoires, sociétés et développement

N°3 — Août 2026

ISSN : 3105-8485 (L) | 3105-8493 (P)

Adresse postale : BP v 18 Bouaké 01
Contact : +225 0757504341
https://perspectivesplurielles.net/
revueperspectivesplurielles@gmail.com

RÉFÉRENCEMENT ET INDEXATION

Scientific Journal Impact Factor

TOGETHER WE REACH THE GOAL

https://sjifactor.com/passport.php?id=24999

SJIFactor

Scientific Journal Impact Factor

CERTIFICATE OF INDEXING (SJIF 2026)

This certificate is awarded to

Perspectives Plurielles
(ISSN: 3105-8485 (E) / 3105-8493 (P))

The Journal has been positively evaluated in the SJIF Journals Master List evaluation process
SJIF 2026 = 5.147

SJIF (A division of InnoSpace)

SJIFactor Project Manager
International Advisory Services
INNOSPACE INTERNATIONAL

SJIFactor Project

HAL science ouverte	https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/1529502
ISSN INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER INTERNATIONAL CENTRE	https://portal.issn.org/resource/ISSN-L/3105-8485

ÉDITORIAL

Ce troisième numéro de *Perspectives Plurielles* prolonge la dynamique éditoriale amorcée en décembre 2025 et confirme la vitalité d'un projet scientifique pluridisciplinaire désormais solidement établi. L'ampleur des contributions reçues, la diversité des laboratoires et des institutions représentés, ainsi que l'exigence maintenue de l'évaluation par les pairs ont conduit le comité de rédaction à reconduire, en l'approfondissant, le choix opéré lors de la précédente livraison : le numéro paraît en deux tomes, le second se déployant lui-même en deux séries. Cette architecture respecte l'identité de chaque grand champ disciplinaire tout en préservant l'unité d'un projet résolument intégratif.

Le Tome I rassemble les travaux relevant des Arts, Lettres et Langues : littératures africaine, francophone, hispanique et anglophone, sémiotique, sociolinguistique et analyse du discours, didactique des langues, lexicologie et terminologie, études culturelles et postcoloniales. Le Tome II, consacré aux Sciences Humaines et Sociales, se déploie en deux séries. La série 1, « Territoires, sociétés et développement », réunit les recherches en géographie humaine et physique, en aménagement du territoire, en sociologie, en économie et en développement. La série 2, « Savoirs, éducation et représentations », accueille les sciences de l'éducation, la psychologie, les sciences de la communication, la philosophie, l'histoire, l'anthropologie et les études culturelles.

La diversité des terrains étudiés : Côte d'Ivoire, Sénégal, Bénin, Burkina Faso, Mali, Togo, Guinée, Niger, Cameroun, Gabon, République du Congo et République démocratique du Congo, illustre la portée continentale de cette livraison. Plusieurs lignes de force s'en dégagent : la résilience environnementale et sanitaire des territoires, les recompositions urbaines et foncières, la gouvernance des ressources naturelles et des biens communs, l'inscription du numérique dans les pratiques sociales et politiques, les transformations des systèmes éducatifs, ainsi que la place des savoirs endogènes dans la régulation des sociétés contemporaines.

Le comité de rédaction adresse sa profonde reconnaissance aux auteurs, aux évaluateurs et au comité scientifique, ainsi qu'à l'UFR Communication et Société de l'Université Alassane Ouattara, partenaire fidèle de cette aventure. Que ce numéro confirme Perspectives Plurielles comme un espace de référence où s'élaborent, en dialogue, des savoirs ouverts sur les sociétés contemporaines et leurs mutations.

Bonne lecture.

Le Comité de rédaction

COMITÉ DE RÉDACTION

Directeur de Publication :
M. Konan Thiery St Urbain YEBOUE, Maître de Conférences

Secrétariat de rédaction

Dr (MC) KANGA Kouakou Hermann Michel, Université Alassane Ouattara
Dr (MC) YOMAN N'goh Koffi Michael, Université Alassane Ouattara
Dr (MC) KOUAMÉ Koaténin, Université Alassane Ouattara
Dr KONAN Aya Suzanne, Université Alassane Ouattara
Dr AKABLAH Tchoumou Léopold, Université Alassane Ouattara
Dr Kouamé Alain SARAKA, Université Alassane Ouattara
Dr Kanhoun Baudelaire KOUAME, Université Alassane Ouattara
Dr Kouakou Camille GOLI, Université Alassane Ouattara

Comité Scientifique et de Lecture :

Prof. Lazare Marcelin POAME, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Prof. Doh Ludovic FIÉ, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Prof. Pierre KAMDEM, Université de Poitiers, France ;
Prof. Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Prof. (Dir. Rech.) Kouadio Raphaël OURA, Université Alassane Ouattara-CRD, Côte d'Ivoire ;
Prof. Atta Jacob BRINDOUMI, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Prof. SOW Ndioro, Université Gaston Berger, Sénégal ;
Prof. Fabio VITI, Université Aix-Marseille, France ;
Prof. François LAMBOTTE, Université Catholique de Louvain, Belgique
Prof. Konan Arsène KANGA, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Prof. Kacou GOA, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire ;
Prof. Yao Jean-Aimé ASSUE, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.
Prof. Eveno Emmanuel, Université Toulouse Jean-Jaurès, France ;
Prof. Kouakou Désiré M'BRAH, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.
Prof. Göbel Christof, Universidad Autónoma Metropolitana de Mexico, Mexique ;
Dr (MC) Kouassi Ernest YAO, Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Jean Joêl BAHI, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Dhédé Paul Éric KOUAMÉ, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Yao Jean Julius KOFFI, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Adjoua Pamela N'GUESSAN, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Abiba DIARRASSOUBA, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Koffi Syntor KONAN, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Ehua Manzan Monique BEIRA, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire ;
Dr (MC) Konan Hubert KOUADIO, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

SOMMAIRE

Géographie, environnement et aménagement du territoire

KROUBA Gagaho Débora Isabelle

1. Cartographie des zones à risque de bilharziose urinaire par télédétection et SIG dans la région du Lôh-Djiboua (Centre-Ouest ivoirien) 1-15

KOUADIO Datté Anderson et FROUMAN Ouattarra Bourahima

2. Mobilité transfrontalière et échanges informels dans les espaces frontaliers ivoiro-ghanéens : dynamiques spatiales et enjeux de régulation 16-32

GUEDE One Enoc

3. Territoires des confrontations du bloc américano-israélien contre l'Iran et défis de résolution des tensions 33-46

FAYE Cheikh Ahmed Tidiane

4. Influence des aménagements anthropiques sur l'évolution du trait de côte dans la baie de Dakar : analyse morphodynamique de la plage de Bel Air (2019-2024).....47-63

Kouablan N'GUESSAN et Kadjo Simplice Antonio KOUAME

5. Croissance démographique et problématique du logement à Yamoussoukro : la contribution des villages intégrés à la ville dans l'offre foncière et immobilière 64-86

Kopeh Jean-Louis ASSI

6. Le district de Sassandra-Marahoué face à la dégradation de ses terres : une analyse géospatiale avec l'outil Trends.Earth.....87-104

Donatien AMOUSSOU, Djafarou ABDOULAYE et Mouïbatou TOURARE ALI

7. Facteurs déterminants de la dynamique des plantations de palmier à huile dans la commune d'Athiémé au Sud-Bénin.....105-124

Macoura Fatime Diawala KONE et Yao Jean Julius KOFFI

8. Niveau d'offre des ressources dans les structures sanitaires dites « médico-scolaires » dans la ville de Bouaké 125-143

Gonkanou Marius ZRAN et Bi Tiécoura Jean Arnaud Jaurès IRIE

9. Commercialisation des produits halieutiques et diversification des moyens d'existence des femmes rurales à l'Ouest de la Côte d'Ivoire dans le département de Zouan-Hounien.....144-158

Marius MASSALA MBINDZOUKOU, Bruno NKOUMAKALI et Luckin OBIANG OBIANG

10. Occupation du sol et identification des cultures agricoles à partir des algorithmes d'apprentissage automatique.....159-175

Daniel GOMIS, Baba SEYE, Mamadou DIOP et Mouhamadou Bassirou DIALLO

11. Perceptions des pêcheurs sur les interactions entre les oiseaux et la pêche : entre indicateurs, dynamique et menaces. Cas des quais de pêche de Yoff, Ouakam et Ngor (Dakar, Sénégal) 176-189

N'Guessan Fabrice YAO et Bi Tchan André DOHO

12. Gouvernance urbaine et dynamique des modes de mobilité informels de desserte des quartiers Andokoi 3 et Sagbé Nord (commune d'Abobo, Côte d'Ivoire) 190-204

Yaya DIALLO et Issa MBALLO

13. Accès à l'eau potable et résilience des populations dans la périphérie Est de la ville de Kolda (Sud-Sénégal) 205-220

MPEA ESSIE Princil et LONDESSOKO DOKONDA Rolchy Gonalth

14. Accès à l'électricité et dynamique sociale des villes secondaires du département de la Cuvette (République du Congo) 221-236

N'GUESSAN Kouakou Firmain

15. Gouverner l'espace partagé : divagation des animaux et tensions urbaines à San Pedro (Côte d'Ivoire).....237-254

YAO Konan Bérenger, KAKOU Ehounou Olivier et ASSUÉ Yao Jean-Aimé

16. Crise du personnel enseignant et performance scolaire : le cas de l'Inspection de Raviart en Côte d'Ivoire.....255-272

Moussa COULIBALY, Nafolo Drissa YEO et Mohamed Zanga OUATTARA

17. Insalubrité, révélateur de dégradation de l'environnement et risques sanitaires au quartier Dioulabougou dans la ville de Zuénoula.....273-290

ADOMON Abodou Athanase et OUIZAN Bi Zalié Privat

18. Gouvernance locale et participation citoyenne en Côte d'Ivoire : le paradoxe d'une implication citoyenne à Soubré 291-307

Marguerite KASSOGUE et Moussa dit Martin TESSOUGUE

19. Commerce et abattage de volailles sur les marchés, en commune V, du district de Bamako (Mali).....308-326

DIOMANDE Soualiho, SORO Zié Gédéon et DJETE Kousso Débora

20. Le modèle AVCD à l'épreuve de la conservation durable dans l'Ouest ivoirien : défis et perspectives pour les parcs nationaux du mont Sangbé et du mont Péko 327-344

Ousmane DIOUF et Mouhamadou Bassirou SECK

21. Gouvernance communautaire et vulnérabilité socio-économique face à l'invasion du *Typha australis* dans la Réserve naturelle communautaire de Tocc-Tocc (delta du fleuve Sénégal) 345-360

BISSOU Guikahué Daniel

22. Tourism Assets and Rural Tourism Underdevelopment in the Village of Akpoungbou, Côte d'Ivoire.....361-373

SOGBOU-ATIORY Badjo Julienne

23. Pandémie et réalités post-COVID-19 : effets socio-économiques sur les acteurs de la filière cocos, résidents de Jacqueville 374-394

Eveline MAHOUNGOU

24. La dynamique de transfert des cultures maraîchères dans les zones proches de Brazzaville.....395-412

Abdoulaye KANE, Edmée MBAYE, Bonoua FAYE et Famara BODIAN

25. Territoire de Fimela en transition : l'agroécologie et ses enjeux socio-économiques et environnementaux dans les systèmes alimentaires locaux 413-430

SORO Seydou Kadodjomon et GOGOUA Gbamain Éric

26. Conséquences de l'occupation des zones à risques dans la ville de Korhogo (Nord de la Côte d'Ivoire) 431-446

Kouamé Félix N'DRI, Sasso Sidonie Calice YAPI, N'gatta Konan Florentin KOUADIO et Kouassi DONGO

27. Vulnérabilité socio-environnementale et risques sanitaires dans les quartiers informels de Bingerville : une approche socio-géomatique de la contamination fécale 447-463

Richet NKOUBANGO NZOUSSI, Jean-Luc MOUTHOU et Hilarion Bagel MIZHAIRE

28. Les caractéristiques des clôtures parcellaires à Brazzaville (République du Congo).....464-485

Moussa Fadiala BOCOUM

29. Dynamique de la gestion de la forêt classée de Faya au Mali 486-500

Abdoulaye FOFANA, Soumahila BAYO et Sékou DOUMBOUYA

30. Le déficit d'engagement communautaire face à la résurgence d'Ébola à N'Zérékoré (Guinée) 501-516

KOMBIENI M'Bouaré Frédéric, LARE Kongben et SOUROKOU ZAKARI Amidou

31. Effets des pratiques agricoles et approches innovantes pour la sécurisation des berges du bassin versant de la rivière Mékrou au Bénin 517-533

Sociologie, économie et développement

Abdul Sadeck Akim MOUHAMED, Afouda Jacob YABI et Falylath BABAH DAOUDA

32. Le rôle négligé des commerçants dans la circularité alimentaire : revue critique des stratégies de valorisation des invendus maraîchers dans les marchés urbains africains 534-556

KRA Kouamé Chérubin

33. Le « gouassou » dans les marchés vivriers ivoiriens : essai de théorisation d'une pratique marchande de confiance 557-579

Dramane SALAMI et Souléïmane A. ADEKAMBI

34. Impact des modèles de financement agricole mis en place par les systèmes financiers décentralisés sur la productivité agricole au Nord-Bénin 580-596

Judicaël DIAMBOUNAMBATSI, Romaric YENO-AKENDENGUE et G. Goldris ZIGUI-YAO

35. Les « hommes de tout métier » au Gabon : sociologie d'une main-d'œuvre flottante 597-614

OGANTO Kokou Ananzè et YABI Afouda Jacob

36. L'écosystème de financement des entreprises agricoles au Togo 615-635

Francis Pegdewendé YOUGBARÉ et Victor TOUGMA

37. Genre et production scientifique : contraintes et stratégies de femmes chercheures du CNRST (Burkina Faso) 636-654

Boris Olivier GLODE

38. Gouvernance rebelle de 2002 à 2011 et recours à la violence dans les interactions sociales à Bouaké depuis 2011.....655-669

Wilfried BIVEGHE BI NDONG et Jean-Emery ETOUGHE-EFE

39. Le travail de la chefferie villageoise au Gabon : une socio-anthropologie des activités quotidiennes des chefs de village 670-684

OLATAYO Olatundé Ludovic, KONAN Affoué Anabelle Flora et YAO M'Bra N'Goran Marie-Joseph

40. Facteurs socioéconomiques de la commercialisation de la chicha dans la ville de Tengréla.....685-699

ROUAMBA Lydia

41. Genre et personnes déplacées internes vivant hors des sites officiels à Ouagadougou au Burkina Faso.....700-719

Bernard LENO et Ibrahima DIALLO

42. Diagnostic qualitatif d'un modèle de coopération décentralisée en Guinée : l'exemple de la commune urbaine de Labé et la Communauté d'agglomération du Sud-Est toulousain (SICOVAL) 720-739

BAH Nomansou Serge et KONE Moussa

43. Pouvoirs publics et instauration de la vidéosurveillance aux examens du baccalauréat dans la commune de Bouaké (région du Gbêkê, Côte d'Ivoire).....740-754

Matiéyendou KOMBATE et Adoté Akué AKPABIE

44. Le cancer à l'épreuve du pluralisme médical : représentations sociales, parcours thérapeutiques et dissimulation des pratiques parallèles au Togo 755-777

N'DRIN Dhaibout Romuald et BOUMI Minkalokeu Léonce

45. Construction sociale de l'orientation scolaire et professionnelle des jeunes à Abidjan : entre dispositif institutionnel et stratégies parentales 778-793

Zalissa WANGA et Bowendsom Claudine Valérie ROUAMBA/OUEDRAOGO

46. Commerce transfrontalier au Burkina Faso : une analyse des difficultés rencontrées par les femmes 794-810

ISSN : 3105-8485 (L) / 3105-8493 (P)
https://perspectivesplurielles.net/

GOUVERNANCE URBAINE ET DYNAMIQUE DES MODES DE MOBILITÉ INFORMELS DE DESSERTE DES QUARTIERS ANDOKOI 3 ET SAGBÉ NORD (COMMUNE D'ABOBO, CÔTE D'IVOIRE)

URBAN GOVERNANCE AND THE DYNAMICS OF INFORMAL MOBILITY MODES SERVING THE ANDOKOI 3 AND SAGBÉ NORD NEIGHBORHOODS (ABOBO MUNICIPALITY, CÔTE D'IVOIRE)

N'Guessan Fabrice YAO
Enseignant-chercheur, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)
E-mail : nguessfyn@gmail.com
Bi Tchan André DOHO
Enseignant-chercheur, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)
E-mail : tchankonybi@yahoo.fr

Résumé : *Dans un contexte de gouvernance urbaine jalonnée par une croissance démographique évaluée à 2,6 %, la réponse aux besoins en mobilité est devenue un défi majeur à Abobo. La gestion urbaine, dans un élan de restructuration des quartiers populaires Andokoi 3 et Sagbé Nord, tend à impacter la diffusion de nouveaux modes de mobilité : il s'y développe des moyens informels. Comment la gouvernance urbaine est-elle supplantée par la diffusion de modes informels de desserte de ces quartiers ? Cette étude se propose d'appréhender les déterminants de prolifération des modes de mobilité informels malgré une gouvernance territoriale formalisée. La méthodologie repose sur la documentation et des enquêtes de terrain auprès des transporteurs de la ligne, des passagers et des autorités traditionnelles, religieuses et administratives. Les résultats traduisent une gestion en surface d'Andokoi 3 et Sagbé Nord en termes d'accessibilité et de desserte. Dans ces quartiers dortoirs, 70 % des habitants ont une mobilité quotidienne. La dynamique spatiale n'est pas consécutive à une mise en place des transports formels : les carences financières de la municipalité favorisent le développement de modes informels, où les véhicules à deux et trois roues appelés moto-taxis traduisent la dynamique. L'activité des moto-taxis représente plus de 12 000 FCFA de revenu journalier pour les transporteurs, et la collecte des taxes est au profit des syndicats de transporteurs.*

Mots-clés : *gouvernance urbaine, dynamique urbaine, mobilité, modes informels, Andokoi 3 et Sagbé Nord/Abobo.*

Abstract: *In a context of urban governance marked by a population growth rate estimated at 2.6%, meeting mobility needs has become a major challenge in Abobo. Urban management driven by efforts to restructure the working-class neighborhoods of Andokoi 3 and Sagbé Nord is influencing the spread of new mobility modes, specifically the emergence of informal transport options. This study examines how formal urban governance is being superseded by the proliferation of informal transport services in these neighborhoods, and identifies the factors driving that spread despite formalized territorial governance. The methodology relies on a review of existing literature and fieldwork involving transport operators, passengers, and traditional, religious and administrative authorities. The results reveal that the management of Andokoi 3 and Sagbé Nord regarding accessibility and service coverage remains superficial. In these dormitory neighborhoods, 70% of residents commute daily. Spatial dynamics have not been driven by formal transport systems; instead, the municipality's financial constraints have fostered the growth of informal modes, particularly two- and three-wheeled moto-taxis. Moto-taxi operations generate over 12,000 CFA francs in daily income for operators, while tax collection benefits transport unions.*

Keywords: *urban governance, urban dynamics, mobility, informal modes, Andokoi 3 and Sagbé Nord/Abobo.*

Introduction

La gouvernance urbaine renvoie à une disposition plus complexe dans laquelle interviennent plusieurs acteurs publics, privés et issus de la société civile. Pour P. Le Galès, (1995, p. 60-61), la gouvernance urbaine traduit la transformation des modalités de régulation de la ville. De ce fait, l'approche ne se limite pas aux institutions municipales et à leurs relations avec l'État, mais prend en compte les réseaux d'acteurs, les groupes sociaux et les acteurs économiques qui contribuent à la production de l'action collective urbaine. Cette formulation est également avancée par J. Pierre (1999, p. 374-376). Selon ce dernier, la gouvernance urbaine est un processus associant les intérêts publics et privés autour de la réalisation d'objectifs collectifs. Dans ce sens, T. Harpham et K. A. Boateng (1997, p. 65) affirment que dans les villes des pays en développement, la gouvernance urbaine renvoie également aux relations entre les autorités municipales et les populations. Ainsi, dans le cadre de cette étude, la gouvernance urbaine s'entend par l'ensemble des actions visant à mobiliser, gérer et coordonner les acteurs, les institutions et les moyens socio-économiques afin d'aménager et développer durablement un espace urbain. C'est à cet exercice que s'adonnent les dirigeants des pays à faible revenu en vue de hisser leurs grands centres urbains parmi les villes émergentes. Le processus s'avère difficile, bancal, voire inachevé. La gouvernance de la croissance des villes vers la périphérie est encore peu développée dans de nombreux pays à faible revenu comme ceux d'Afrique de l'Ouest. En effet, les pouvoirs publics manquent de moyens financiers et consacrent leurs efforts à améliorer la voirie existante. Ainsi, ces pays sont confrontés à une armature urbaine déséquilibrée (P. Baud, S. Bourgeat, C. Bras, 1997, p. 219).

Le déséquilibre entre un cadre formel et informel est plus prononcé sous l'angle de la gestion de l'espace urbain. La gestion de la ville concerne avant tout les services et équipements publics. La gestion des infrastructures urbaines pose problème notamment dans les pays ouest-africains. La privation ou la répartition inégale d'un certain nombre de services urbains renforce l'inégalité d'accès (A. Ciattoni et *al*., 2005, p. 97). Le cas des transports en commun est particulièrement éclairant. Le défi de la gestion des transports en commun est réel face à l'extension spatiale grandissante des villes. La ville peine à absorber les nouvelles populations. L'action collective au sein des villes devient extrêmement complexe et souvent éclatée, cela est contradictoire avec l'idée de gestion globale (A. Ciattoni et *al*., 2005, p. 126).

En Côte d'Ivoire, la gouvernance urbaine des transports est conduite par le ministère des transports qui est assisté par le ministère de l'économie et des finances. Pour mieux circonscrire les différents aspects structurants les réalités du terrain, plusieurs structures spécialisées ont été mises en place. Il s'agit de l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT), et le Fonds d'Entretien Routier (FER). Cependant, les autorités ivoiriennes

à travers ces structures ne parviennent pas jusque-là à résoudre les problèmes qui minent ce secteur. À Abidjan, la situation est encore plus problématique.

En outre, la ville d'Abidjan, à l'instar de la commune d'Abobo peine à gérer efficacement la mobilité des citadins à travers les moyens et infrastructures de transport. Le phénomène devient plus inquiétant dans la mesure où la gouvernance urbaine est timorée entre des moyens non-conventionnels dominants et des actions limitées de la municipalité. Selon le Recensement Général de la Population et l'Habitat (RGPH-2021), le taux de croissance de la population d'Abobo se situe autour de 2.6 %, proche de celui de la ville d'Abidjan (2.9 %). La mobilité des populations à l'intérieur de cette commune est difficile et éprouvante pour les navetteurs. Afin d'améliorer les conditions de mobilité, la réhabilitation et le bitumage de certaines voies ont vu le jour dont celle menant au quartier Andokoi 3 et Sagbé Nord. Le bitumage de la voie principale d'accès à cette zone dortoir répond à un objectif de favoriser l'accessibilité. Toutefois, Andokoi 3 et Sagbé Nord n'ont pas retenu l'attention des autorités locales et administratives de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) dans la création d'une dizaine de nouvelles lignes de ladite société de transport urbain.

En outre, l'absence d'une entreprise de transport conventionnel impulse et accélère le développement des transports informels pour assurer la mobilité quotidienne des populations. Or, qui dit transports non-conventionnés à Abidjan, surtout dans la commune d'Abobo, ne peut écarter le désordre qu'ils induisent. Le dynamisme arboré par les transports informels traduit l'importance du pouvoir qu'ils exercent dans le milieu des transports à Abobo et reconfigure la carte de gouvernance urbaine. Face à la polarisation de gestion des transports, deux autres structures spécialisées ont été créées récemment (en 2019). Ces structures sont l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) et l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur (ARTI). La création de ces deux autorités vise à mettre de l'ordre dans le secteur. Spécifiquement, l'ARTI permettra de lutter efficacement contre la fraude, le racket et de mettre un terme au désordre constaté dans le secteur des transports. Malgré la réhabilitation, le bitumage de voies et le renforcement en structure de gestion, la mobilité des populations de Andokoi 3 et Sagbé Nord, en particulier et en général des abidjanais, reste préoccupante. D'après la Banque Mondiale (2019, p. 36), les populations abidjanaises dépensent 4 milliards de FCFA par jour, soit 5% du PIB dans les transports. En effet, pour cette institution internationale, chaque jour plus de 10 millions de déplacements sont enregistrés. En Moyenne 1075 FCFA sont dépensés par chaque ménage. Les plus démunis y laissent 30% de leurs revenus.

Dans ce contexte, les quartiers Andokoi 3 et Sagbé Nord présentent une situation particulière. Leur fonctionnement quotidien dépend de la capacité des populations à accéder aux principaux lieux d'activités, aux équipements et aux infrastructures structurantes. Or, lorsque l'offre institutionnelle de transport est

insuffisante ou difficilement accessible, les populations développent des solutions alternatives. À cet effet, les transports informels deviennent des modes essentiels de desserte locale. Face à cette réalité, les autorités locales tentent d'asseoir une gouvernance optimale. Cela n'empêche pas la dynamique des modes informels dans la ville d'Abidjan comme illustrent les motos à Andokoi 3 et Sagbé Nord.

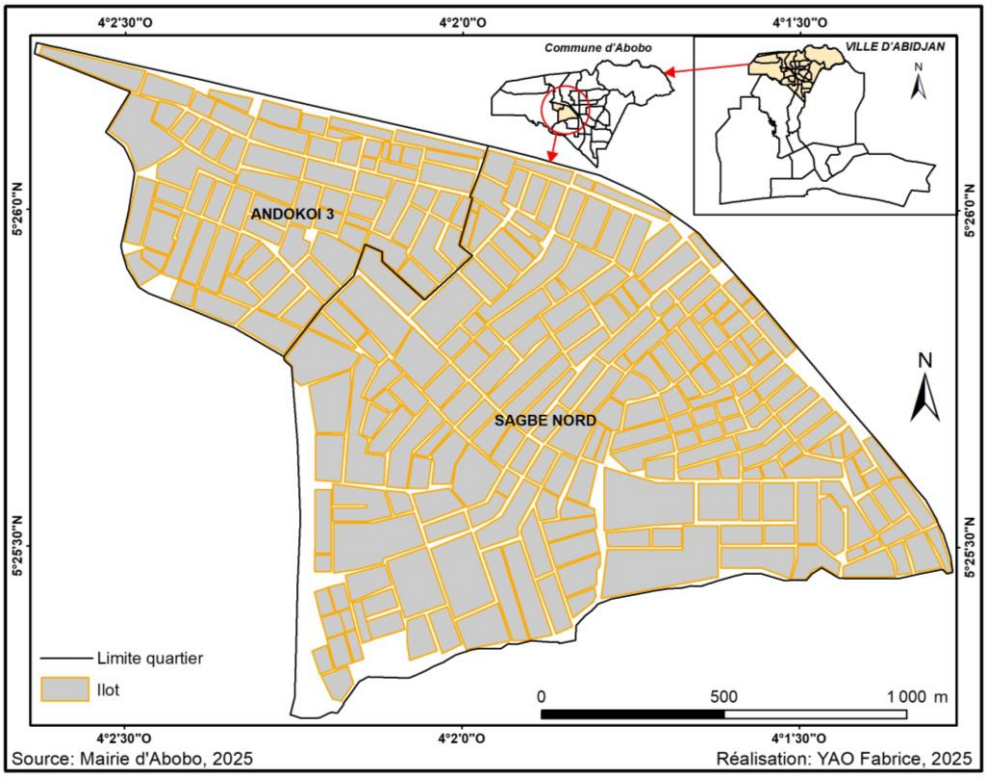
Par ailleurs, le problème ne réside pas seulement dans l'existence des modes de transport informels, mais dans les relations entre ces modes, les besoins de mobilité des populations et les mécanismes de gouvernance urbaine. Dès lors, comment la gouvernance urbaine est-elle supplantée par la diffusion de modes informels de desserte du quartier Andokoi 3 et Sagbé Nord dans la commune d'Abobo ? L'objectif de cette étude est d'appréhender les déterminants de prolifération des modes de mobilité informels malgré une gouvernance territoriale formalisée à Abobo. La documentation et des enquêtes de terrain auprès des transporteurs de la ligne, des passagers et des autorités traditionnelles, religieuses et administratives constituent l'essence de la méthodologie exécutée.

1. Cadre spatial et méthodologie

1.1. Andokoi 3 et Sagbé Nord, un site dortoir

La zone d'étude nommée Andokoi 3 et Sagbé Nord renferme deux quartiers de la Commune d'Abobo (carte 1).

Carte 1 : Présentation de la zone d'étude



Abobo est localisée au nord de la ville d'Abidjan et fait partie des dix communes. Le cadre spatial choisi (Andokoi 3 et Sagbé Nord) présente les caractéristiques générales propres à la commune. Sous le poids démographique, l'extension urbaine rapide et non maitrisée se traduit par le développement de quartiers précaires qui marque le trait visible de la dégradation du cadre de vie des populations. Les problèmes de logements ont poussé le gouvernement à partir des années 70 à concevoir un programme d'habitat économique afin de rendre les coûts des logements accessibles aux ménages pauvres. La commune d'Abobo a été l'un des cadres de réalisation du programme de logements sociaux. Malgré les actions de l'état relatives aux logements abordables, la prolifération des habitats précaires marque incontestablement la commune et confère un statut particulier à certains quartiers comme Andokoi 3 et Sagbé Nord, Sagbé Palmeraie et Banco. Constitué essentiellement de type d'habitat de cours communes (des logements groupés partageant les mêmes toilettes, les mêmes espaces ouverts ou d'aire). La zone d'étude renferme typiquement des habitats de logements groupés. Cette réalité est à l'image de la commune qui reste une cité dortoir. Il faut noter aussi le manque de viabilisation du cadre spatial qui provoque des inondations pendant les saisons pluvieuses. À ce niveau, Andokoi 3 et Sagbé Nord est un site de hauts plateaux (entre 80 et 120 m d'altitude) et de vallées profondes se prolongeant dans la forêt du Banco.

1.2. Matériels et méthode

La démarche méthodologique a mobilisé plusieurs outils. En effet, les ressources internet ont été très utiles dans l'approche documentaire à travers des recherches documentaires. Par la suite, l'usage de smartphones, de Kobotoolbox, de QGIS, de Sphinx, d'Excel et de Word. Kobotoolbox a été utilisé pour l'élaboration du questionnaire d'enquêtes. En outre, le questionnaire a été adressé aux enquêtés à travers les smartphones via l'application Kobocollect. Une fois le questionnaire administré, l'analyse des données a été exécutée avec le logiciel Sphinx. Ensuite, le logiciel QGIS a été employé pour les supports cartographiques. Enfin, l'exploitation des données collectées s'est faite avec Excel pour les tableaux et graphiques et Word a permis la saisie.

La méthodologie employée consiste à la documentation et une enquête auprès des acteurs de transports, des autorités communales. La consultation des archives de la mairie d'Abobo a servi de base de la recherche documentaire. Cette documentation nous a conduit à l'Institut Français de Côte d'Ivoire (IFCI) et elle est couronnée par les ressources de l'internet. Étant donné une absence de statistique sur le parc automobile en activité, il a été procédé à un comptage. Le comptage mensuel du parc automobile en circulation à la gare de départ (gare de la gendarmerie) a permis de disposer d'un parc automobile de 17 wôrô-wôrô (4 roues) et 38 motos-taxis (3 roues) fonctionnels et en activité au 22 décembre 2025.

À cet effet, un questionnaire a été adressé aux chauffeurs et aux passagers ou navetteurs. À ce niveau, la méthode de choix raisonné a guidé les enquêtes pour retenir 100 usagers. Pour terminer, des entretiens avec les autorités municipales, des responsables d'organisme syndical ayant la gestion du tronçon et des chefs coutumiers ont été menés pour appréhender les conditions et la politique de gouvernance des transports informels sur ce tronçon dans la Commune d'Abobo. Toute cette démarche a permis d'obtenir des résultats.

2. Résultats

2.1. Une gouvernance incomplète ou inachevée

La gouvernance urbaine, en matière de transport dans la commune d'Abobo, reste difficile. En effet, la commune abrite une très forte population, ce qui faisait d'elle la plus peuplée de Côte d'Ivoire jusqu'en 2014. Cette forte démographie est essentiellement dominée par les couches sociales économiquement faibles. C'est la description typique de la population d'Andokoi 3 et Sagbé Nord. Dans ce contexte, les actions de gouvernance s'avèrent limitées à l'endroit de la population. Toutefois, les deux quartiers étudiés bénéficient d'un regard attentif de la part des autorités communales. C'est dans ce sens que la voie principale d'accès a été bitumée en 2014 (photo 1) afin de faciliter l'accès à ces deux quartiers à travers les transports en commun.

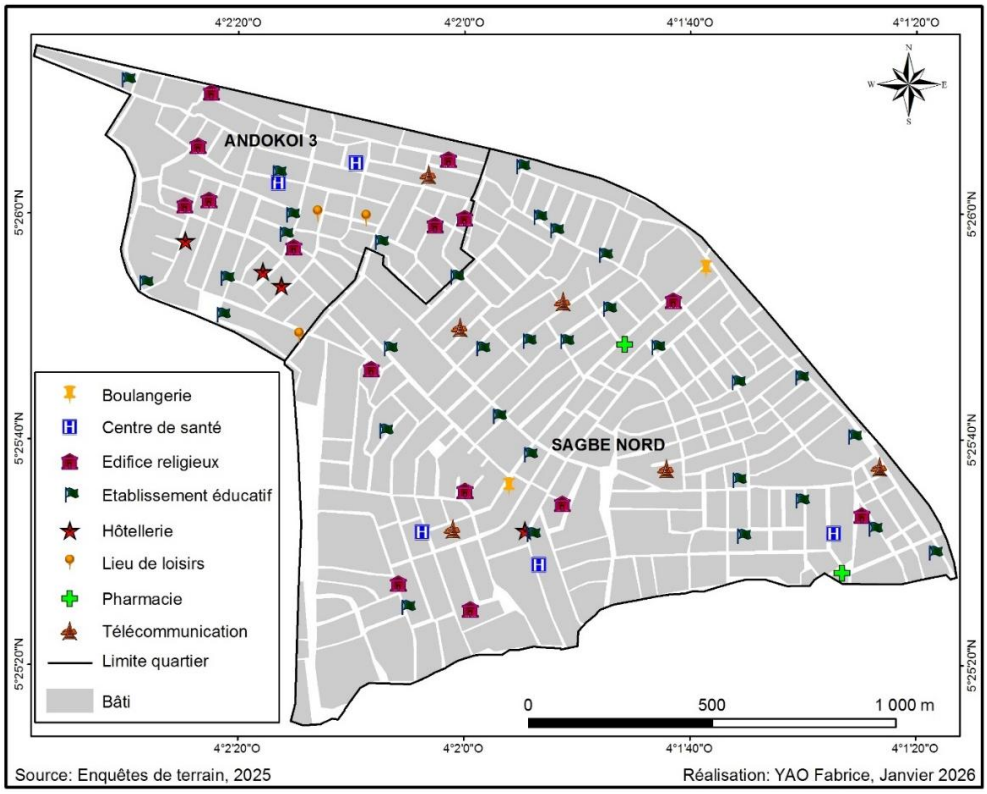
Photo 1 : Voie principale reliant le quartier Andokoi 3 et Sagbé Nord bitumée en 2014

Crédit photo : DOHO Bi, 2025

La photo 1 traduit le rôle structurant de cette voirie principale dans l'organisation spatiale et fonctionnelle des quartiers Andokoi 3 et Sagbé Nord. La route précède le développement. En bitumant la voie principale d'accès en 2014 un tournant majeur de franchissement de l'espace venait d'être amorcé. Une condition essentielle d'accessibilité géographique a permis de rendre dynamique la mobilité locale. Par cette action, l'accessibilité interne et externe de ces deux quartiers périphériques de la commune d'Abobo a été améliorée. Par ailleurs, la réalisation de cette infrastructure routière est une intervention publique qui met en évidence

une forme de gouvernance urbaine. Celle-ci se fonde sur l'intégration territoriale, particulièrement sur les espaces communaux périphériques. L'intégration territoriale à ce niveau a visé le désenclavement des espaces habités autrefois marqués par la précarité. Andokoi 3 et Sagbé Nord sont caractérisés par une voirie médiocre ou quasi inexistante pour une accessibilité optimale. Désormais, ces quartiers disposent d'une voie d'accès bitumée. À cette amélioration de l'accessibilité, s'ajoute la construction d'un centre de santé communautaire et l'implantation de plusieurs établissements d'enseignements (primaires et secondaires). En outre, le bitumage de la voie principale a accéléré la réalisation d'équipements économiques (un marché local, des boulangeries, magasins de produits divers et des restaurants) (carte 2).

Carte 2 : La répartition de plusieurs équipements socio-économiques à Andokoi 3 et Sagbé Nord



La carte 2 traduit l'intégration territoriale dans la forme de gouvernance. En effet, l'impact fonctionnel des établissements éducatifs dans l'organisation socio-spatiale des quartiers étudiés est remarquable. En tant qu'établissements primaires et secondaires, ils génèrent d'importants flux de mobilité quotidiennes impliquant des élèves, des enseignants et des personnels administratifs. Cette concentration d'activités éducatives renforce la pression sur les systèmes de transport locaux, mais surtout aux heures de pointe. Cette intégration territoriale permet ainsi de comprendre l'ancrage des transports informels. Ils se sont imposés comme une réponse pragmatique à la demande croissante de mobilité scolaire et même de déplacements réguliers liés aux activités économiques (commerce, restauration,

services). Toutefois, elle révèle également les limites de la planification urbaine, dans la mesure où l'implantation d'équipements structurants n'est pas toujours accompagnée d'une offre de transport public formelle adaptée.

Par ailleurs, le bitumage de l'infrastructure routière ne suffit pas pour juguler les conditions de mobilité longtemps restées précaires. La voirie principale demeure insuffisamment équipée en dispositifs de régulation, principalement les signalisations, les trottoirs, les arrêts marqués. Cette situation entraine l'appropriation ou l'occupation informelle des abords de l'espace viaire par des activités de tout genre. Si le bitumage de la voie principale est à saluer, néanmoins il est à noter plusieurs points d'ombre dans la gouvernance de cet axe, à savoir :

– L'exiguïté et le rétrécissement de la voie par endroit,

– L'obstruction de la voirie urbaine, une particularité dans la commune d'Abobo, soit par les commerces, soit par le stationnement de nombreux véhicules abandonnés,

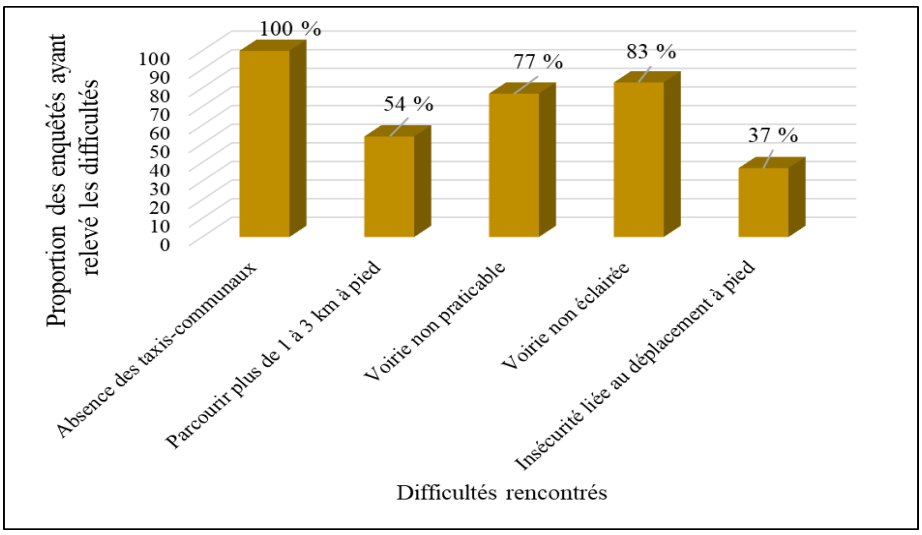
– Un éclairage médiocre et le manque d'entretien.

Dans ces conditions, les modes de transport informel composent l'essentiel des transports en commun de desserte de ces quartiers.

2.2. Absence de transport urbain formel de desserte malgré une forte population

Le milieu des transports avec son caractère informel perçoit le territoire communal d'Abobo et la desserte des quartiers périphériques comme un espace quasi autonome disposant d'un fonctionnement en marge des dispositifs institutionnels de régulation. D'autant souligne-t-on une négociation entre la mairie et les transporteurs avec l'appui des chefs religieux et coutumiers au profit des seconds cités.

Figure 1 : Les difficultés rencontrées par la population avant l'arrivée des transports informels



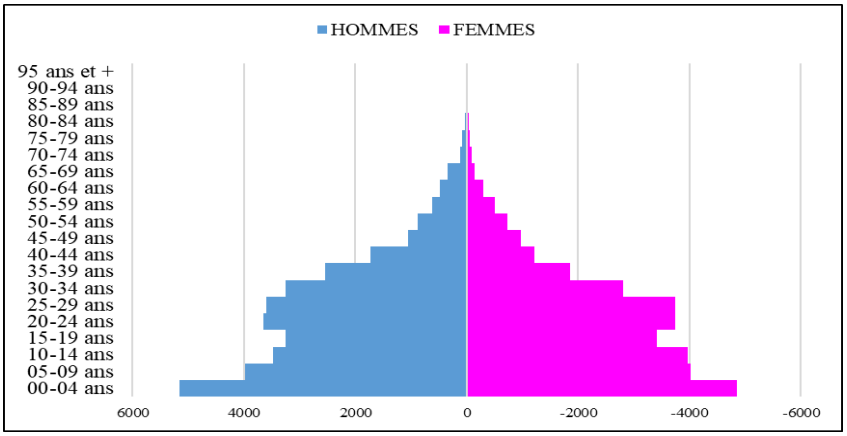
Source : Enquêtes de terrain, 2025

Cette figure 1 met en évidence les contraintes majeures auxquelles les populations locales faisaient face avant l'émergence des transports informels. En effet, les populations ont d'abord souligné unanimement l'absence des taxis-communaux à Andokoi 3 et Sagbé Nord. Ensuite, elles ont relevé la voirie non éclairée (83 %) et l'état de la voirie non praticable (77 %). Enfin, elles déplorent l'insécurité liée au déplacement à pied, soit 37 % des avis. Face à ces difficultés, la gouvernance est restée incomplète ou elle est inachevée.

À ces difficultés, plusieurs contraintes ont été évoquées, à savoir la lenteur des déplacements, l'isolement spatial, le coût élevé du transport et l'irrégularité de l'offre. Ces difficultés et/ou contraintes traduisent une inadéquation structurelle entre les besoins de mobilité des habitants et les dispositifs institutionnels existants. Les résultats soulignent que l'essor des transports informels n'est pas un phénomène spontané, mais plutôt une réponse adaptative à une carence de gouvernance urbaine en matière de mobilité. Elle révèle ainsi le caractère fonctionnel et socialement nécessaire de ces modes alternatifs dans les quartiers périphériques.

Par ailleurs, l'absence de la SOTRA dans la desserte de Andokoi 3 et Sagbé Nord, malgré l'extension de son réseau pour une population de 71 233 habitants (RGPH, 2021), soit 5,32 % de la population d'Abobo (1 338 965 habitants en 2021) (ANStat, 2021, p.28). À cet effet, il faut noter une occupation spatiale qui réduit les dimensions de la voie d'accès. Cette situation pose un problème d'accès aux autobus de la SOTRA. Face à cette contrainte particulière, le redimensionnement de la voie s'imposait pour permettre aux autobus d'accéder à ces deux quartiers. Or, rien de cela n'a été fait. De plus, l'absence des taxis-communaux révèle l'ampleur des difficultés des populations en matière de mobilité et traduit le monopole des modes informels d'accès à Andokoi 3 et Sagbé nord. Cependant, ces deux quartiers renferment une forte population qui est constituée en majorité de jeunes (figure 2). Cette catégorie de population, composée de la tranche d'âge de 15 à 34 ans, a besoin de se déplacer quotidiennement.

Figure 2 : Pyramide des âges de la population d'Andokoi 3 et Sagbé Nord



Source : ANStat (ex-INS) /RGPH-2021, 2021

La pyramide des âges révèle une population majoritairement jeune et dominée par les classes d'âge actives et scolarisées. En effet, les moins de 5 ans représentent 15,01 %, tandis que les 5 à 14 ans constituent 23,15 % des habitants et 31,45 % ont entre 15 et 34 ans. Cette structure démographique exerce une influence directe sur les pratiques de mobilité, soit en générant une forte demande de déplacements quotidiens vers les lieux d'éducation, soit vers les lieux d'emploi et de services. La jeunesse de la population constitue un facteur explicatif clé du développement rapide des transports informels, notamment des taxi-motos (tricycles), qui offrent une flexibilité et une rapidité adaptées aux contraintes temporelles des usagers. Ce résultat permet ainsi de relier les dynamiques démographiques et les transformations des systèmes de transport urbain. En somme, la forte population n'a pas été accompagnée par la mise en place de services de transport formels et les besoins de mobilité sont supportés par les transports informels qui, dans leur mutation, façonnent une gouvernance tirée vers le bas.

2.3. Une gouvernance des transports informels éclatée

La gouvernance des transports informels se trouve de plus en plus fragilisée. La fragilisation peut être perçue d'abord au niveau de la régulation des flux sur le tronçon principal d'accès. Aucun contrôle de police, ni de la mairie n'est effectué. Ensuite, les principaux acteurs de contrôle sont des représentants syndicaux des transporteurs qui se composent de chefs de gares, de superviseurs et de collecteurs de taxes. Enfin, la collecte des taxes est répartie entre ces représentants syndicaux, mais de façon éclatée. C'est le règne des transports informels. L'éclatement des taxes collectées est manifeste à travers l'état des différentes sommes à débourser par les transporteurs (tableau 1).

Tableau 1 : Récapitulatif des taxes liées aux activités des transporteurs sur la ligne desserte des quartiers Andokoi 3 et Sagbé Nord

Moment	Montant (FCFA)
La matinée, l'après-midi et la nuit	1 500
Premier ticket de transporteurs	200
Taxe de la matinée	1 000
Ticket de la gare	600
Ticket de syndicat	300
Total	3 600

Source : Enquêtes de terrain, 2025

Le tableau 1 renferme les différents montants correspondant aux taxes payées par les transporteurs sur la ligne de desserte des deux quartiers étudiés. Les transporteurs paient 3 600 F CFA par jour. Cette somme représente : 1500 FCFA pour trois temps de contrôle routier, soit 500 FCFA la matinée, 500 FCFA l'après-midi et 500 FCFA pour la nuit. À cela, s'ajoutent 200 FCFA pour un premier ticket de transporteurs et 1000 FCFA pour la taxe de la matinée. Toutefois, il faut verser 600 FCFA pour le chef de gare et 300 FCFA pour le ticket de syndicat. En dehors

des 3600 FCFA, chaque véhicule débourse 100 FCFA par chargement à la gare. Malgré ces nombreuses taxes à payer, le nombre de véhicule a explosé à la suite du démantèlement de certaines gares dans les communes de Koumassi et de Yopougon. Cette situation explique l'usage de nombreux véhicule banalisés (planche photographique 1).

Planche 1 : Les premiers taxis (wôrô-wôrô) de desserte

Photo 2 : Taxi wôrô-wôrô en attente de clients

Photo 3 : Wôrô-wôrô circulant sur la voie principale

Crédit photo : YAO Fabrice, 2025

Cette planche photographique 1 témoigne de l'émergence progressive des taxis collectifs de type wôrô-wôrô comme premiers vecteurs de mobilité motorisée locale. Leur implantation marque une phase intermédiaire dans l'évolution des modes de transport, entre la marche à pied dominante et l'essor plus récent des taxi-motos (tricycles). L'image illustre également une forme d'auto-organisation des acteurs locaux face à l'inexistence du transport public formel. Ces taxis collectifs participent à la structuration des axes de circulation et à la hiérarchisation des espaces urbains, tout en restant faiblement encadrés par les autorités locales. À cet effet, ils connaissent une évolution diverse (tableau 2).

Tableau 2 : Évolution du parc automobile à Andokoi 3 et Sagbé Nord en 2025

Mois	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Wôrô-wôrô	12	20	22	18	18	22	22	25	17
Motos	03	07	10	15	18	22	26	32	38

Source : Enquêtes de terrain, 2025

Le tableau 2 met en évidence une évolution contrastée du parc de véhicules de transport informel. Tandis que le nombre de wôrô-wôrô connaît une progression irrégulière entre avril et décembre 2025, celui des motos enregistre une croissance soutenue et continue. Cette dynamique traduit une recomposition des modes de mobilité au profit des taxi-motos à trois roues, plus adaptés à l'état du réseau viaire secondaire et à la demande de déplacements rapides et individualisés. Le tableau illustre ainsi un basculement structurel du système de transport local, révélateur d'une gouvernance urbaine largement réactive plutôt que planifiée où la dynamique est assurée par les trois roues (Planche photographique 2).

Planche 2 : Une dynamique des moyens de transport assurée par les taxi-motos

Photo 4 : Station de taxi-motos

Photo 5 : Taxi-moto en charge

Crédit photo : DOHO Bi, 2025

Cette photographie met en lumière la domination progressive des taxi-motos dans la desserte quotidienne des quartiers Andokoi 3 et Sagbé Nord. Elle symbolise la flexibilité spatiale et l'efficacité opérationnelle de ce mode de transport informel qui est capable de desservir des zones difficilement accessibles par rapport aux véhicules conventionnels. Toutefois, cette dynamique soulève d'importants enjeux de gouvernance, notamment en matière de sécurité routière, de régulation de l'activité et d'intégration dans les politiques de mobilité urbaine durable. Ainsi, cette montée en puissance illustre-t-elle le paradoxe des transports informels. Ces derniers sont à la fois une solution indispensable pour les populations et un défi majeur pour la planification urbaine.

3. Discussion

3.1. Une gouvernance fragile

Les résultats montrent clairement que la gouvernance des transports urbains reste encore partielle. En effet, les outils nécessaires à la planification, à la régulation et à la coordination des institutions ne suffisent pas à garantir un fonctionnement harmonieux du système de mobilité. Cette réalité met au jour un décalage entre les objectifs affichés des politiques publiques et leur mise en œuvre concrète. En effet, pour K. D. Yeboua, I. Kassi-Djodjo (2023, p. 76), la mise en place des infrastructures et l'offre de transport ne suivent pas le rythme de l'urbanisation avec une importante demande de déplacements. Quant aux résultats de A. M-R. Yao (2025, pp. 1625-1626), ils traduisent une forte hétérogénéité spatiale des moyens de transport. Cependant, la marche à pied et les moto-taxis sont davantage utilisés dans les zones d'extension en raison de l'insuffisance de l'offre formelle de transport. Les résultats de I. Kassi-Djodjo (2010, p. 397) confirment les limites de la gouvernance. Selon elle, après la création de la SOTRA en 1960, et le monopole des transports urbains qui lui avait été octroyé en 1961, les taxis communaux et les minibus ont été interdits au centre-ville. Les gbaka avaient reçu

en compensation des autorisations de desserte dans les espaces périphériques à partir d'Adjamé.

3.2. La mobilité informelle comme réponse aux déficits de l'offre institutionnelles

Les données montrent que le développement démographique de la ville n'a pas été accompagné par la mise en place d'un réseau de transport public officiel capable de couvrir correctement l'ensemble du territoire urbain. Cette réalité est une contradiction importante en matière d'urbanisation. En principe, une augmentation de la population entraîne une hausse de la demande en matière de mobilité, ce qui justifie la création d'un réseau organisé de transport collectif. Selon K. D. Yeboua, I. Kassi-Djodjo (2023, p. 73), les différentes fonctions des communes ou quartiers amènent les actifs à se déplacer à différentes échelles dans le cadre de l'exercice d'une ou des activités socioéconomiques et professionnelles. Ces résultats se confirment avec B. S. R. Droh, (2022, p. 430). Pour lui, le transport urbain informel est un palliatif aux déficits d'offre de mobilité. En effet, la SOTRA, les « taxis-compteurs » et les taxis communaux se trouvent incapables de rallier toutes les zones urbaines les plus reculées du district d'Abidjan. D'après A. M-R. Yao, (2025, p. 1628), le niveau de satisfaction des usagers de la gouvernance demeure globalement faible. L'auteur souligne que 63,3 % des enquêtés se déclarent peu ou pas du tout satisfaits des conditions de mobilité. Les travaux de I. Kassi-Djodjo (2007, p. 70) ont montré que les transports populaires se sont développés en réponse aux besoins de mobilité générés par l'extension spatiale d'Abidjan et par l'insuffisance des systèmes formels. Par contre, J. Lombard, (2006, p. 170-171) affirme le contraire. Pour ce dernier, le développement des modes informels ne signifie cependant pas une absence totale de gouvernance. Il traduit plutôt une coproduction de la régulation urbaine, dans laquelle les règles institutionnelles coexistent avec des arrangements informels. Cet auteur poursuit en ajoutant que les espaces de transport sont souvent l'objet de négociations entre autorités locales, transporteurs et populations.

3.3. La mobilité informelle : entre accessibilité, efficacité et désordre urbain

Les résultats montrent que les transports informels sont organisés par une multitude d'acteurs dont les interventions restent peu coordonnées. Une des principales difficultés dans l'organisation du système de mobilité urbaine provient de cette gouvernance éclatée. Les résultats de B. S. R. Droh, (2022, p. 430) confirment que le refus d'accès des transports publics dans les espaces non infrastructurelles et des zones urbaines aux périphéries d'Abidjan est favorable au développement des transports informels. C'est le cas dans les communes de Yopougon et de Cocody avec les « *taxis salonis* ». Pour A. M-R. Yao, (2025, p. 1629), les syndicats de transport à Bingerville, comme dans de nombreuses autres villes, jouent un rôle crucial dans la régulation et l'organisation du secteur des transports. Cependant, I. Kassi-Djodjo et P.-I. Traoré (2016, p. 87) ont souligné une

analyse différente. Selon eux, les les activités économiques et les transports, y compris les modes informels, participent à la formation de nouvelles centralités et à la structuration des déplacements internes de la commune.

Conclusion

La présente étude a révélé que la gouvernance urbaine est inachevée à Andokoi 3 et Sagbé Nord avec l'absence de transports formels qui favorise le développement des wôrô-wôrô et moto-taxis. Cet espace est un quartier dortoir où 70 % des habitants de Andokoi 3 et Sagbé Nord ont une mobilité quotidienne. La gouvernance de la dynamique spatiale n'est pas consécutive à une mise en place des transports formels. Les carences financières de la municipalité favorisent le développement de modes informels où les véhicules à trois roues appelés moto-taxis traduisent la dynamique. L'activité des moto-taxis représente plus de 12 000 FCFA de revenu journalier pour les transporteurs et la collecte des taxes est au profit des syndicats de transporteurs. Les recettes issues de la collecte des taxes constituent une source de revenus pour différentes catégories de personnes de ce secteur.

Références bibliographiques

ANStat (Agence Nationale de la Statistique), 2021, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2021 : Monographie – District Autonome d'Abidjan*. Ministère de l'économie, du plan et du développement (Côte d'Ivoire), 145 p.

BANQUE MONDIALE, 2019, *Situation économique en Côte d'Ivoire - Que la route soit bonne. Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan*, Côte d'Ivoire, 61 p.

BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine, 1997, *Dictionnaire de géographie*. Paris, Hatier, 509 p.

CIATTONI Annette et *al*., 2005, *La géographie : pourquoi ? Comment ? Objets et démarches de la géographie d'aujourd'hui*. Paris, Hatier, 285 p.

DROH De Bloganqueaux Soho Rusticot, 2022, « Enjeux sociaux de la gouvernance de la mobilité urbaine et innovation dans le transport urbain informel à Abidjan (Côte d'Ivoire) ». *DJIBOUL*, n°004, Vol.1, décembre 2022, pp. 424-435.

HARPHAM Trudy et BOATENG Kwasi Adjei, 1997, « Urban governance in relation to the operation of urban services in developing countries ». *Habitat International*, vol. 21, n° 1, pp. 65-77.

KASSI-DJODJO Irène et TRAORÉ Porna-Idriss, 2016, « Mobilité des actifs à Abobo : entre permanence des déplacements périphérie-centre et dynamique

interne ». A. YAPI-DIAHOU et A.-M. KOFFI-DIDIA (dir.), *Périphéries abidjanaises en mouvement*, Yaoundé, IRESMA, pp. 77-92.

KASSI-DJODJO Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*. Thèse de doctorat unique en géographie, Université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne / Université d'Abidjan-Cocody, 312 p.

KASSI-DJODJO Irène, 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, pp. 391-402.

LE GALÈS Patrick, 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, vol. 45, n° 1, pp. 57-95.

LOMBARD Jérôme, 2006, « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar ». *Géocarrefour*, vol. 81, n° 2, pp. 167-174.

PIERRE Jon, 1999, « Models of Urban Governance: The Institutional Dimension of Urban Politics ». *Urban Affairs Review*, vol. 34, n° 3, pp. 372-396.

YAO Affoua Marie-Rose, 2025, « La dynamique de la mobilité urbaine à Bingerville entre pratiques et gouvernance ». *Revue Internationale du Chercheur*, vol. 6, n° 4, pp. 1612-1634.

YEBOUA Koffi Denis, KASSI-DJODJO Irène, 2023, « Dynamique urbaine et mobilité des actifs dans le district d'Abidjan ». *GéoTrop*, n°02 – 2023, pp. 71-82.