



CONSEIL AFRICAIN
ET MALGACHE POUR
L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



La Revue **G**ouvernance *et* **D**éveloppement

ISSN-L : 3005-5326

ISSN-P : 3006-4406

Revue semestrielle

Économique

Universitaire

Environnementales

Territoriale

Genre Hospitalière

Territoriale

Politique

Numéro juin 2026

**Revue du Programme Thématique de Recherche (PTR)
Gouvernance et Développement**

Indexations et référencements



Impact Factor. SJIF 2025 : 6.993

SJIF: <https://sjifactor.com/passport.php?id=23550>

HAL: <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120>

Mir@bel: <https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Developpement-RGD>

PRÉSENTATION DE LA REVUE

La Revue Gouvernance et Développement est une revue du Programme Thématique de Recherche du CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (CAMES) (PTRC) Gouvernance et Développement (GD). Le PTRC-GD a été créé, avec onze (11) autres PTRC, à l'issue de la 30ème session du Conseil des Ministres du CAMES, tenue à Cotonou au Bénin en 2013. Sa principale mission est d'identifier les défis liés à la Gouvernance et de proposer des pistes de solutions en vue du Développement de nos États. La revue est pluridisciplinaire et s'ouvre à toutes les disciplines traitant de la thématique de la Gouvernance et du Développement dans toutes ses dimensions.

Éditeur

CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (**CAMES**).
01 BP 134 OUAGADOUGOU 01 (**BURKINA FASO**)

Tél. : (226) 50 36 81 46 – (226) 72 80 74 34

Fax : (226) 50 36 85 73

Email : cames@bf.refer.org

Site web: www.lecames.org

Indexation et Référencement dans des Moteurs de recherche



Impact Factor. SJIF 2025: 6.993

SJIF: <https://sjifactor.com/passport.php?id=23550>

HAL: <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120>

Mir@bel: <https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Developpement-RGD>

CONTEXTE ET OBJECTIF

L'idée de création d'une revue scientifique au sein du PTRC-GD remonte à la 4^{ème} édition des Journées scientifiques du CAMES (JSDC), tenue du 02 au 05 décembre 2019 à Ouidah (Benin), sur le thème « **Valorisation des résultats de la recherche et leur modèle économique** ».

En mettant l'accent sur l'importance de la recherche scientifique et ses impacts sociétaux, ainsi que sur la valorisation de la formation, de la recherche et de l'innovation, le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur mettait ainsi en mission les Programmes Thématiques de Recherche (PTRC) pour relever ces défis. À l'issue des 5^{ème} journées scientifiques du CAMES, tenue du 06 au 09 décembre 2021 à Dakar (Sénégal), le projet de création de la revue du PTRC-GD fut piloté par Dr Sanaliou KAMAGATE (Maître de Conférences de Géographie, CAMES). C'est dans ce contexte et suite aux travaux du bureau du PTRC-GD, alors restructuré, que la Revue scientifique du PTRC-GD a vu le jour en mars 2024.

L'objectif de cette revue semestrielle et pluridisciplinaire est de valoriser les recherches en lien avec les axes de compétences du PTRC-GD.

COMITÉ SCIENTIFIQUE

1. **Henri BAH**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie, (Éthique, Philosophie Politique et sociale).
2. **Doh Ludovic FIE**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
3. **José Edgard GNELE**, PT, Université de Parkou , Géographie et aménagement du territoire
4. **Emile Brou KOFFI**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
5. **Lazare Marcellin POAME**, PT, Université Alassane Ouattara, Bioéthique et Philosophie de la technique
6. **Gbotta TAYORO**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Philosophie (Éthique, morale et politique)
7. **Chabi Imorou AZIZOU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
8. **Ladji BAMBA**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Criminologie (sociologie criminelle)
9. **Annie BEKA BEKA**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Géographie urbaine
10. **Pamphile BIYOGHÉ**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Philosophie morale et politique
11. **N'guessan Séraphin BOHOUSOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
12. **Rodrigue Paulin BONANE**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie
13. **Lawali DAMBO**, PT, Université Abdou-Moumouni, Géographie rurale
14. **Abou DIABAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
15. **Armand Josué DJAH**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
16. **Kouadio Victorien EKPO**, M.C, Université Alassane Ouattara, Philosophie pratique - Éthique -Technique-Société
17. **Nambou Agnès Benedicta GNAMMON**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique
18. **Florent GOHOUROU**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie de la population
19. **Didier-Charles GOUAMENE**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie urbaine
20. **Emile Nounagnon HOUNGBO**, MC, Université Nationale d'Agriculture, Géographie de l'environnement
21. **Azizou Chabi IMOROU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
22. **Sanaliou KAMAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie (Espaces, Sociétés, Aménagements)
23. **Bêbê KAMBIRE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de l'environnement
24. **Eric Inespéré KOFFI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale
25. **Yéboué Stéphane Koissy KOFFI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie et aménagement.
26. **Mahamoudou KONATÉ**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Philosophie des sciences physiques
27. **N'guessan Gilbert KOUASSI**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
28. **Amenan KOUASSI-KOFFI Micheline**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de la population
29. **Nakpane LABANTE**, PT, Université de KARA, Histoire contemporaine
30. **Agnélé LASSEY**, MC, Université de Lomé, Histoire contemporaine
31. **Gnazegbo Hilaire MAZOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et sociologie de la santé
32. **Gérard-Marie MESSINA**, MC, Université de Buea, Sémiologie politique
33. **Messan Litinmé Molley KOFFI**, MC, Université de Lomé, Lettres modernes
34. **Abdourahmane Mbade SENE**, MC, Université Assane-Seck de Ziguinchor, Aménagement du territoire
35. **Jean Jacques SERI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire Contemporaine
36. **Minimalo Alice SOME /SOMDA**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie morale et politique
37. **Zananhi Florian Joël TCHEHI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie économique
38. **Bilakani TONYEME**, PT, Université de Lomé, Philosophie et Éducation
39. **Mamoutou TOURE**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
40. **Porna Idriss TRAORÉ**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine/Urbanisme
41. **Aka NIAMKEY**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
42. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.
43. **Effoh Clement EHORA**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes, Roman africain.
44. **Marie Richard Nicetas ZOUHOULA Bi**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de publication

Henri BAH: bahhenri@yahoo.fr

Directeur de publication adjoint

Pamphile BIYOGHE: pamphile3@yahoo.fr

Rédacteur en chef

Sanaliou KAMAGATE: ksanaliou@yahoo.fr

Rédacteur en chef adjoint

Totin VODONNON: kmariuso@yahoo.fr

Secrétariat de la revue

Contact WhatsApp: (00225) 0505015975 / (00225) 0757030378

Email : revue.rgd@gmail.com

Secrétaire principal :

Armand Josué DJAH: aj_djah@outlook.fr

Secrétaire principal adjoint:

Moulo Elysée Landry KOUASSI: landrewkoua91@gmail.com

Secrétaire chargée du pôle gouvernance universitaire :

Elza KOGOU NZAMBA: konzamb@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance politique :

Jean Jacques SERI: jeanjacquesseri@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance socio-économique :

Vivien MANANGO: ramos2000fr@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance territoriale et environnementale :

Yéboué Stéphane Koissy KOFFI: koyestekoi@gmail.com

Secrétaire chargé du pôle gouvernance hospitalière :

Ekpo Victorien KOUADIO: kouadioekpo@yahoo.fr

Secrétaire chargée du pôle gouvernance et genre :

Agnélé LASSEY: lasseyagnele@yahoo.fr

Chargés du site web pour la mise en ligne des publications (webmaster) :

Sanguen KOUAKOU: kouakousanguen@gmail.com

Anderson Kleh TAH: tahandersonkleh@gmail.com

Trésorière :

TAKI Affoué Valéry-Aimée: takiamee@gmail.com

Wave et Orange Money: (+225) 0706862722

COMITÉ DE LECTURE

1. **ADAYE Akoua Asunta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie rurale ;
2. **Gnangoran Alida Thérèse ADOU, MC**, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine,
3. **ANY Desiré**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
4. **ASSANTI Kouassi Olivier**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie (éthique, morale et politique) ;
5. **ASSOUGBA Kabran Beya Brigitte Epse BOUAKI**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Sociologie Politique ;
6. **ASSUE Yao Jean-Aimé**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (Humaine) ;
7. **BAMBA Abdoulaye**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
8. **BIYOGHE BI ELLA Eric Damien**, MR, IRSH-CENAREST Libreville, Histoire Contemporaine,
9. **BLÉ Kain Arsène**, MC, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Roman Africain);
10. **BONANE Rodrigue Paulin**, MR, Institut des Sciences des Sociétés (INSS) de Ouagadougou, Philosophie de l'Éducation ;
11. **BRENOUM Kouakou**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine ;
12. **DANDONUGBO Iléri**, MC, Université de Lomé, Géographie des Transports,
13. **DIABATE Alassane**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
14. **DIARRASSOUBA Bazoumana**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine) ;
15. **DJAH Armand Josué**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine ;
16. **EHORA Effoh Clément**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes ;
17. **ELLA Kouassi Honoré**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
18. **FIE Doh Ludovic**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
19. **GNAMMON Nambou Agnès Benedicta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
20. **GONDO Diomandé**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie de la population,
21. **KANGA Konan Arsène**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Romain Africain) ;
22. **KOBENAN Appoh Charlesbor**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
23. **KOFFI Brou Emile**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine) ;
24. **KOUAHO Blé Marcel Silvère**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie (métaphysique et morale),
25. **KOUAKOU Antoine**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie,
26. **KOUASSI Amino Liliane**, MC, Institut National Supérieur des Arts et l'Action Culturelle, Communication,
27. **KOUMOI Zakariyao**, MC, Université de Kara, Géomatique, Télédétection et SIG,
28. **KRA Kouadio Joseph**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie humaine et économique,
29. **MAZOU Gnazebo Hilaire**, PT, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et Sociologie de la Santé ;
30. **NAPAKOU Bantchin**, MC, Université de Lomé, Philosophie Politique et sociale ;
31. **N'DA Kouassi Pekaoh Robert**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie du Développement,
32. **N'DRI Diby Cyrille**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale,
33. **NIAMKEY Aka**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
34. **OULAI Jean Claude**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication,
35. **PRAO Yao N'Grouma Séraphin**, MC, Université Alassane Ouattara, Sciences Économie,
36. **SANOGO Amed Karamoko**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
37. **SODORÉ Abdoul Aziz**, MC, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, Géographie/ Aménagement,
38. **KONÉ Tahirou**, PT, Université Alassane Ouattara, Sciences de l'Information et de la Communication ;
39. **ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas.**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux
40. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.

NORMES DE RÉDACTION

Les manuscrits soumis pour publication doivent respecter les consignes recommandées par le CAMES (NORCAMES/LSH) adoptées par le CTS/LSH lors de la 38ème session des CCI (Microsoft Word – NORMES ÉDITORIALES.docx (revue-akofena.com)). En outre, les manuscrits ne doivent pas dépasser 30.000 caractères (espaces compris). Exceptionnellement, pour certains articles de fond, la rédaction peut admettre des textes au-delà de 30.000 caractères, mais ne dépassant pas 40.000 caractères.

Le texte doit être saisi dans le logiciel Word, police Times New Roman, taille 12, interligne 1,5. La longueur totale du manuscrit ne doit pas dépasser 15 pages.

Les contributeurs sont invités à respecter les règles usuelles d'orthographe, de grammaire et de syntaxe. En cas de non-respect des normes éditoriales, le manuscrit sera rejeté.

Le Corpus des manuscrits

Les manuscrits doivent être présentés en plusieurs sections, titrées et disposées dans un ordre logique qui en facilite la compréhension.

À l'exception de l'introduction, de la conclusion et de la bibliographie, les différentes articulations d'un article doivent être titrées et numérotées par des chiffres arabes (exemple : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2 ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. etc.).

À part le titre général (en majuscule et gras), la hiérarchie du texte est limitée à trois niveaux de titres :

- *Les titres de niveau 1 sont en minuscule, gras, taille 12, espacement avant 12 et après 12.*
- *Les titres de niveau 2 sont en minuscule, gras, italique, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*
- *Les titres de niveau 3 sont en minuscule, italique, non gras, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*

Le texte doit être justifié avec des marges de 2,5cm. Le style « Normal » sans tabulation doit être appliqué.

L'usage d'un seul espace après le point est obligatoire. Dans le texte, les nombres de « 01 à 10 » doivent être écrits en lettres (exemple : un, cinq, dix); tandis que ceux de 11 et plus, en chiffres (exemple : 11, 20, 250.000).

Les notes de bas de page doivent présenter les références d'information orales, les sources historiques et les notes explicatives numérotées en série continue. L'usage des notes au pied des pages doit être limité autant que possible.

Les passages cités doivent être présentés uniquement en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse 03 lignes, il la faut la présenter en retrait, en interligne 1, en romain et en réduisant la taille de police d'un point.

En ce qui concerne les références de citations, elles sont intégrées au texte citant de la façon suivante :

Initiale (s) du prénom ou des prénoms de l'auteur ou des auteurs ; Nom de l'auteur ; Année de publication + le numéro de la page à laquelle l'information a été tirée.

Exemple :

« L'innovation renvoie ainsi à la question de dynamiques, de modernisation, d'évolution, de transformation. En cela, le projet FRAR apparaît comme une innovation majeure dans le système de développement ivoirien. » (S. Kamagate, 2013: 66).

La structure des articles

La structure d'un article doit être conforme aux règles de rédaction scientifique. Tout manuscrit soumis à examen, doit comporter les éléments suivants :

- *Un titre, qui indique clairement le sujet de l'article, rédigé en gras et en majuscule, taille 12 et centré.*
- *Nom(s) (en majuscule) et prénoms d'auteur(s) en minuscule, taille 12.*
- *Institution de rattachement de ou des auteur (s) et E-mail, taille 11.*
- *Un résumé (250 mots maximum) en français et en anglais, police Times New Roman, taille 10, interligne 1,5, sur la première page.*
- *Des mots clés, au nombre de 5 en français et en anglais (keywords).*

Selon que l'article soit une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain, les consignes suivantes sont à observer.

Pour une contribution théorique et fondamentale :

Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approches/méthodes), développement articulé, conclusion, références bibliographiques.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain :

Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

N.B : Toutefois, en raison des spécificités des champs disciplinaires et du caractère pluridisciplinaire de la revue, les articles proposés doivent respecter les exigences internes aux disciplines, à l'instar de la méthode IMRAD pour les lettres, sciences humaines et sociales concernées.

Les illustrations: Tableaux, figures, graphiques, photos, cartes, etc.

Les illustrations sont insérées directement dans le texte avec leurs titres et leurs sources. Les titres doivent être placés en haut, c'est-à-dire au-dessus des illustrations et les sources en bas. Les titres et les sources doivent être centrés sous les illustrations. Chaque illustration doit avoir son propre intitulé : tableau, graphique (courbe, diagramme, histogramme ...), carte et photo. Les photographies doivent avoir une bonne résolution.

Les illustrations sont indexées dans le texte par rappel de leur numéro (tableau 1, figure 1, photo 1, etc.). Elles doivent être bien numérotées en chiffre arabe, de façon séquentielle, dans l'ordre de leur apparition dans le texte. Les titres des illustrations sont portés en haut (en gras et en taille 12) et centrés ; tandis que les sources/auteurs sont en bas (taille 10).

Les illustrations doivent être de très bonne qualité afin de permettre une bonne reproduction. Elles doivent être lisibles à l'impression avec une bonne résolution (de l'ordre de 200 à 300 dpi). Au moment de la réduction de l'image originelle (photo par exemple), il faut veiller à la conservation des dimensions (hauteur et largeur).

La revue décline toute responsabilité dans la publication des ressources iconographiques. Il appartient à l'auteur d'un article de prendre les dispositions nécessaires à l'obtention du droit de reproduction ou de représentation physique et dématérialisées dans ce sens.

Références bibliographiques

Les références bibliographiques ne concernent que les références des documents cités dans le texte. Elles sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Les éléments de la référence bibliographique sont présentés comme suit : nom et prénom (s) de l'auteur, année de publication, titre, lieu de publication, éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

- *Dans la zone titre, le titre d'un article est généralement présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique.*
- *Dans la zone éditeur, indiquer la maison d'édition (pour un ouvrage), le nom et le numéro/volume de la revue (pour un article).*
- *Dans la zone page, mentionner les numéros de la première et de la dernière page pour les articles ; le nombre de pages pour les livres.*
- *Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex: 2^{de} éd.).*

Pour les chapitres tirés d'un ouvrage collectif : *nom, prénoms de ou des auteurs, année, titre du chapitre, nom (majuscule), prénom (s) minuscule du directeur de l'ouvrage, titre de l'ouvrage, lieu d'édition, éditeur, nombre de pages.*

Pour les sources sur internet : *indiquer le nom du site, [en ligne] adresse URL, date de mise en ligne (facultative) et date de consultation.*

Exemples de références bibliographiques

Livre (un auteur) : HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, Développement, aménagement régionalisation en Côte d'Ivoire, Abidjan, EDUCI, 364 p.

Livre (plus d'un auteur) : PETER Hochet, SOURWEMA Salam, YATTA François, SAWAGOGO Antoine, OUEDRAOGO Mahamadou, 2014, le livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA, Burkina Faso, Laboratoire Citoyennetés, 73 p.

Thèse : GBAYORO Bomisso Gilles, 2016, Politique municipale et développement urbain, le cas des communes de Bondoukou, de Daloa et de Grand-Lahou, thèse unique de doctorat en géographie, Abidjan (Côte d'Ivoire), Université de Cocody, 320 p.

Article de revue : KAMAGATE Sanaliou, 2013, « Analyse de la diffusion du projet FRAR dans l'espace Rural ivoirien : cas du district du Zanzan », Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, EDUCI-Abidjan, pp 65-77.

Article électronique : Fonds Mondial pour le Développement des Villes, 2014, renforcer les recettes locales pour financer le développement urbain en Afrique, [en ligne] (page consultée le 15 /07/2018) www.resolutionsfundcities.fmt.net.

N.B :

Dans le corps du texte, les références doivent être mentionnées de la manière suivante : Initiale du prénom de l'auteur (ou initiales des prénoms des auteurs) ; Nom de l'auteur (ou Noms des auteurs), année et page (ex.: A. Guézéré, 2013, p. 59 ou A. Kobenan, K. Brénoum et K. Atta, 2017, p. 189).

Pour les articles ou ouvrages collectifs de plus de trois auteurs, noter l'initiale du prénom du premier auteur, suivie de son nom, puis de la mention et "al." (A. Coulibaly et al, 2018, p. 151).

SOMMAIRE

FORMATION À DISTANCE D'ENSEIGNANTS OUEST AFRICAINS À LA LUMIÈRE DU CONSTRUCTIVISME COGNITIF DE J. PIAGET

SANÉ Mamadou Vieux Lamine 13-22

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET INCIDENCE DU PALUDISME AUTOUR DE L'AMÉNAGEMENT HYDROÉLECTRIQUE DE TAABO

ZOHOURE Gazalo Rosalie ; KOUAKOU Kouassi Serge ; ALLA Kouadio Augustin 23-33

DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE À LA MARGINALITÉ SOCIALE : DÉGUERPISEMENTS ET ÉMERGENCE DES INFORMALITÉS GRISES À GONZAGUEVILLE DANS LE PÉRIURBAIN DE PORT-BOUËT (ABIDJAN)

ZEZE Marie-Thérèse Dahonnon ; AKPO Franck Armel 34-47

MÉDIATIONS ANCESTRALES ET RELIGIEUSES POUR UNE GOUVERNANCE INCLUSIVE ET DURABLE EN AFRIQUE

ANZIAN Mlan Kouakou Pierre 48-57

MODÉLISATION SPATIO-TEMPORELLE DE L'ÉVOLUTION D'OCCUPATION DES TERRES DANS LA PROVINCE DU TUY, BURKINA FASO

Nongb-Sanga Adeline KOMBASSERE ; Blaise OUÉDRAOGO ; Assonsi SOMA 58-70

LA POLITIQUE COLONIALE FRANÇAISE : SON IDÉOLOGIE ET SES CONTRASTES DANS LA GOUVERNANCE FAUNIQUE EN HAUTE-VOLTA (1923-1960)

HIEN Sourbar Justin Wenceslas ; Moussa ZABSONRE 71-81

GOUVERNANCE PÉNALE ET CRISE DU DÉVELOPPEMENT HUMAIN DANS LE CONDAMNÉ À MORT DE JEAN GENET : VERS UNE CONTRE-GOUVERNANCE POÉTIQUE

KOPOIN Kopoin François 82-89

IMPÉRATIFS POLITIQUES ET ÉDUCATION POLITICO-CITOYENNE : DU CYNISME À LA DÉMOCRATIE DÉLIBÉRATIVE

Kinimo Bienvenu Lagloire N'ZI 90-99

ÉVALUATION DES BIENS ET SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES DE L'ÉCOSYSTÈME MANGROVE DE L'AIRE MARINE PROTÉGÉE DE UFOYAAL KASSA-BANDIAL (SÉNÉGAL)

SOW El Hadji 100-113

MUTATION DE LA GOUVERNANCE TRADITIONNELLE DE L'EAU À UNE HYDRO-DIPLOMATIE DANS LE BASSIN DU FLEUVE SÉNÉGAL

Coura KANE 114-125

DYNAMIQUES SÉCURITAIRES DANS LES QUARTIERS SOUS-INTÉGRÉS DU SIXIÈME ARRONDISSEMENT DE LIBREVILLE (GABON) : ENTRE MENACES MULTIFORMES ET INSUFFISANCES INSTITUTIONNELLES

BIDJOULI Lola Richard ; NDONG BEKA II Poliny 126-142

CONFLITS AGRICULTEURS-ÉLEVEURS, LOGIQUES SOCIALES ET MODES DE RÉGULATION EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DES VILLAGES DE NAMBONKAHA (FERKESSÉDOUGOU) ET NIANDÉGUÉ (BOUNA)

PARIGASSORI Siméon SORO 143-153

LES MOTOS-TRICYCLES DANS LA GESTION DE CRISE DE MOBILITÉ DANS LE DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN : CAS D'ABOBO-BOCABO (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

DAGNOGO Mamadou ; KAMAGATE Sanaliou 154-164

ACCÈS À L'EAU POTABLE ET RISQUE DE MALADIES HYDRIQUES DANS LES COMMUNES D'ABOBO, YOPOUGON ET KOUMASSI (CÔTE D'IVOIRE)

SEKA Séka Ghislain ; YAMIAN Brou Becket Stanislas ; SEKA Ayé Gnanqui Parfait 165-174

LES VILLES PRÉCOLONIALES DE CÔTE D'IVOIRE ENTRE MARGINALISATION COLONIALE ET INTÉGRATION DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES CONTEMPORAINES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN : CAS DE BONDOUKOU

Kouadio Joseph KRA ; Ouattara Bourahima FROUMAN ; Adou François KOUADIO 175-188

LE TOTALITARISME OU LA FIN DE L'ÉTHIQUE POLITIQUE Soumaïla COULIBALY	189-197
LE DÉTERMINISME, FONDEMENT DE L'OPTIMISME LEIBNIZIEN Fofana Falikou	198-208
LES LANGUES IVOIRIENNES COMME MÉDIATION PÉDAGOGIQUE : ÉTUDE DES PERCEPTIONS DES ENSEIGNANTS ET PARENTS D'ÉLÈVES DU PRIMAIRE Kouame Marie Christelle Épouse EHOUE	209-216
LA RÉGIE ABIDJAN NIGER (RAN) FACE AU DÉFIS DU PERSONNEL QUALIFIÉ (1960-1980) OUATTARA Kacoumani Mesmer ; KAPIEU Kando Romaric	217-227
DYNAMIQUE URBAINE CONTRASTÉE À SAN PEDRO : EXEMPLE DE DIGBOUÉ-VILLAGE ET PONT DIGBOUÉ Djénan Marie Angèle KARAMOKO-YEGBE ; Chilé Nadège YAPO épouse KOUAKOU ; Kouassi Théophile KRAMO	228-238
POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES ET VALORISATION DU SEL AU SÉNÉGAL : UNE LECTURE COMPARATIVE DES DISPOSITIFS DE PLANIFICATION DANS LE SINE-SALOUM SY Karalan	239-247
UNE INFLUENCE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LES INTERSTICES DE L'ACTION PUBLIQUE : LEÇONS APPRISSES DE L'EXPÉRIENCE DE LA POSCEAS Sambou NDIAYE	248-258
DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT NOMMÉ SUR LE TAS À L'ADMINISTRATEUR DES LYCÉES ET COLLÈGES FORMÉ : EXPÉRIENCES VÉCUES ET LEÇONS APPRISSES OUEDRAOGO Mangawindin Guy Romuald	259-270
GOVERNANCE PARTICIPATIVE ET CONFLITS D'USAGE DE L'EAU DANS LES PÉRIMÈTRES IRRIGUÉS : ANALYSE SOCIOLOGIQUE DU BARRAGE HYDROAGRICOLE DE SOLOMOUGOU (NORD CÔTE D'IVOIRE) YÉO Namè Hassan ; KOUAKOU Guy Éric Anicet Quassy	271-281
LES MIGRATIONS PEULHS-YARSÉ ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE DANS LA CORNE-OUEST DU TOGO DE 1900 À 1990 LALLE Mani ; NADINGA Jean	282-292
LA RÉSILIENCE DES CONTES IVOIRIENS À L'ÉPREUVE DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE : ENTRE PERMANENCE DES VALEURS ET RECONFIGURATION INTERMÉDIAIRE COULIBALY Kounadi	293-302
LA GESTION DES DÉCHETS LIQUIDES FACE À L'EXTENSION URBAINE À SIKENSI KOUAME N'Guessan Marie Mireille	303-311
CRISE RÉPUTATIONNELLE DU MCLU ET TRIBUNAL MÉDIATIQUE : DYNAMIQUE DE L'ESPACE PUBLIC NUMÉRIQUE EN CÔTE D'IVOIRE YAO Kouakou Guillaume	312-320
ARCHITECTE-URBANISTE « DÉVELOPPEUR » ET « CONSTRUCTEUR » : PISTES DE RÉFLEXION POUR UNE FORMATION ENDOGÈNE EN ARCHITECTURE ET URBANISME EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE Pougwendé Léandre GUIGMA ; Mahounami Solange KPOGBEMABOU	321-330
DIGITALISATION DES SERVICES MUNICIPAUX DE LA COMMUNE DE YOPOUGON (SUD DE LA CÔTE D'IVOIRE) BOSSON Koffi Bertin ; KOFFI Yao Julien	331-339
PÉRIURBANISATION ET RECOMPOSITION DES STRATÉGIES D'ACTEURS AGRICOLES À ANGAMBLÉ-KONANKRO (PÉRIPHÉRIE OUEST DE BOUAKÉ, CÔTE D'IVOIRE) KOUAKOU Bah ; YÉO Siriki	340-349

BÄNGR-WEOOGO, UN PARC DE DÉCOUVERTE POUR QUELS BESOINS URBAINS ? Karambiri Sheila Médinaa ; Gansaonré Raogo Noël ; SODORÉ Abdoul Azisec	350-360
CONDUITES SUICIDAIRES CHEZ DES FEMMES VICTIMES DE VIOLENCES CONJUGALES À DALOA ESSOH Lohoues Olivier ; DALOUGOU Gbalawoulou Dali ; N'GUESSAN Kouadio Raymond ; SOYIZOU Akofa Murielle Ange Myriam	361-371
LE JEU DES MÉDIAS DANS LA GOUVERNANCE PUBLIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE D'IVOIRE : LE CAS DU GROUPE FRATERNITÉ MATIN Michelle TOPÉ GUEU ; Monvaly Badara TOURÉ	372-380
AGRICULTURE PÉRIURBAINE ET PRESSION URBAINE À DAKAR : LE CAS DES PÉRIMÈTRES MARAICHERS DE LENDENG SÈNE Abibe	381-389
UTILISATION DES SERVICES DE SOINS DES ÉTABLISSEMENTS SANITAIRES DE PREMIER CONTACT (ESPC) DANS LA VILLE DE BOUAKÉ (CÔTE D'IVOIRE) KONE TANYO Boniface	390-400
LA GLOBALISATION ET SES DÉFIS ÉTHIQUES EN AFRIQUE Agoussi Alphonse MOGUÉ ; Kouadio Antoine ADOU	401-409
EXPLOITATION MINIÈRE ARTISANALE (EMA) ET SANTÉ MATERNELLE ET INFANTILE AU BURKINA FASO OUEDRAOGO Alizèta	410-420
QUAND LES ÉCRANS ÉCLIPSENT LES CŒURS : IMPACT DE LA MÉDIATION NUMÉRIQUE SUR LA QUALITÉ DES INTERACTIONS HUMAINES ET FAMILIALES DANS LA SOCIÉTÉ CONTEMPORAINE KOFFI Hamanys Broux De Ismaël	421-429
PENSER LES CRISES EXISTENTIELLES CONTEMPORAINES : ENTRE ANGOISSE HEIDEGGÉRIENNE ET RESPONSABILITÉ LEVINASSIENNE TAKI Affoué Valery-Aimée	430-441
INCIVILITÉS DISCURSIVES DANS LA RÉGION DU PORO : ANALYSE DES ÉNONCÉS ET FONCTIONS DANS LES INTERACTIONS LINGUISTIQUES KOFFI Niangoran Germain ; ZADI Esther Gisèle Epse GOUAMENE	442-452
LA PRODUCTION DE L'ESPACE PÉRIURBAIN DE DALOA : ENTRE INFORMALITÉ ET PRÉCARISATION ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel ; GOUAMENE Dider-Charles ; KONATE Tchilogneri	453-466
LE DIEMA DE KPANA (TOGO) À L'ÉPREUVE DES POUVOIRS COLONIAUX ALLEMAND ET FRANÇAIS DU XVII^e SIÈCLE A 1921 DANDONOU GBO Nanbidou, LAGBEMA Sougla-Noma	467-477
L'ESPAGNE ET LA DYNAMIQUE DE SES TROIS CRISES KONAN Kouadio Stéphane-Yannick	478-485
OCCUPATION ILLÉGALE ET CONSERVATION DES AIRES PROTÉGÉES : UNE LECTURE A PARTIR DE LA THÉORIE DE L'ACCÈS DU CAS DU PARC NATIONAL DU MONT PEKO EN CÔTE D'IVOIRE TOUKPO Oscar Guy Sical, TARROUTH Honnéo Gabin, ADOU Koffi Seï	486-494
LES IMPLICATIONS DU SECTEUR MUSICAL DANS LA GOUVERNANCE ARTISTIQUE ET CULTURELLE EN CÔTE D'IVOIRE ATTOUNGBRE Kouadio Félix	495-505
ALIMENTATION DE L'HIPPOPOTAME AMPHIBIE (HIPPOPOTAMUS AMPHIBIUS LENNAEUS, 1758) DANS LA ZONE DE LA MARE DE KOUMBELOTI EN PAYS ANOUFO AU NORD-TOGO IDRISSA Sahada, ALASSANE Abdourazakou, SIKBAGOU Kankpénangue	506-518

LES MOTOS-TRICYCLES DANS LA GESTION DE CRISE DE MOBILITÉ DANS LE DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN : CAS D'ABOBO-BOCABO (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE)

DAGNOGO Mamadou,

Doctorant, École Doctorale-SCALL, Université Félix Houphouët Boigny,

Email : dagnogom1@gmail.com

KAMAGATE Sanaliou,

Enseignant-Chercheur, Institut de Géographie tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny,

Email : ksanaliou@yahoo.fr

Soumission : 13/03/2026 Instruction : 26/03/26 Publication : 15/06/2026

Résumé :

La Côte d'Ivoire a connu une croissance démographique exponentielle entre 1975 et 2021 (RGPH, 2021, p. 2). L'une des localités qui illustrent parfaitement cette forte croissance demeure Abidjan. La population abidjanaise passe de 3 125 890 en 1998 à 5 616 633 habitants en 2021. Face à cette croissance accélérée, les prévisions des autorités en matière de mobilité urbaine n'ont pas pu s'adapter à la demande des riverains. Les bus, les minicars appelés "gbaka" et les taxis "wôro-wôro" n'étant pas à mesure de desservir correctement tous les quartiers de la périphérie, les motos-tricycles font leur apparition dans certains quartiers comme Abobo.

Ce travail a pour but d'analyser la place de ces motos-tricycles dans la mobilité des populations à Abobo-Bocabo. La méthodologie adoptée pour atteindre cet objectif a conduit à une observation directe de terrain, une recherche documentaire, des entretiens avec les responsables des gares et les conducteurs de motos-tricycles et une enquête d'opinion auprès d'un échantillon de 150 personnes dans la zone d'étude.

Les résultats de l'étude montrent que les motos-tricycles constituent le mode de transport le plus utilisé par la population de la commune d'Abobo pour se rendre dans les quartiers de la périphérie. Ce secteur contribue à la réduction du taux de chômage, en résorbant le chômage des jeunes diplômés et/ou illettrés sur le marché de l'emploi. Par ailleurs, ces acteurs demeurent des concurrents déloyaux, avec des tarifs au rabais par rapport à ceux appliqués dans le secteur du transport conventionnel.

Mots clés : District Autonome d'Abidjan, Abobo-Bocabo, Côte d'Ivoire, crise de mobilité, Moto-tricycles.

TRICYCLES IN THE MANAGEMENT OF MOBILITY CRISIS IN THE AUTONOMOUS DISTRICT OF ABIDJAN : CASE OF ABOBO-BOCABO (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

Abstract :

Côte d'Ivoire has experienced exponential demographic growth between 1975 and 2021 (RGPH, 2021, p. 2). One of the localities that perfectly illustrates this rapid growth is Abidjan. The population of Abidjan rose from 3,125,890 in 1998 to 5,616,633 inhabitants in 2021. Faced with this accelerated growth, the authorities' forecasts for urban mobility have not been able to adapt to the demand of residents. As buses, minibuses called "gbaka", and taxis "wôro-wôro" are not able to serve all neighborhoods on the outskirts properly, tricycles have appeared in some neighborhoods like Abobo. This work aims to analyze the role of these tricycles in the mobility of populations in Abobo-Bocabo.

The methodology adopted to achieve this objective led to direct field observation, documentary research, interviews with station managers and tricycle drivers, and a survey of a sample of 150 people in the study area. The results of the study show that tricycles are the most used mode of transportation by the population of the commune of Abobo to get to neighborhoods on the outskirts. This sector contributes to reducing the unemployment rate by absorbing unemployment among young graduates and/or illiterate people in the job market. However, these actors remain unfair competitors, with discounted rates compared to those applied in the conventional transport sector.

Keywords : Autonomous District of Abidjan, Abobo-Bocabo, Côte d'Ivoire, mobility crisis, Tricycles.

INTRODUCTION

La Côte d'Ivoire a connu une explosion démographique passant de 6 709 600 habitants en 1975 à 29 389 150 habitants en 2021 (RGPH, 2021, p. 2). Le District Autonome d'Abidjan qui est le reflet du succès économique de ce pays continue d'être sujet à de vastes mouvements de migration aussi bien interne qu'externe. Ainsi, sa population est-elle passée de 2 877 948 habitants en 1998 à 5 616 633 habitants en 2021, soit 36 % de la population urbaine totale du pays (ANStat, RGPH, 2021, p. 35). Cette rapide croissance démographique s'accompagne d'une extension spatiale démesurée qui atteint désormais un rayon de 70 km (M. TOURE, 2022, cité par T. GOZE, 2024, p. 2).

Aussi cette situation engendre-t-elle un déséquilibre notable entre l'offre et la demande des services de transport. Le dysfonctionnement du système de mobilité impacte considérablement le quotidien des usagers. La congestion du trafic est telle que les populations perdent en moyenne plus de trois heures par jour dans les déplacements (K. F. N'ZI, 2024, p. 249). Ces difficultés de circulation impactent négativement la productivité économique et les conditions de vie des Abidjanais (G. A. WOUOMON, 2019, p.11 cité par T. GOZE, 2024, p. 2).

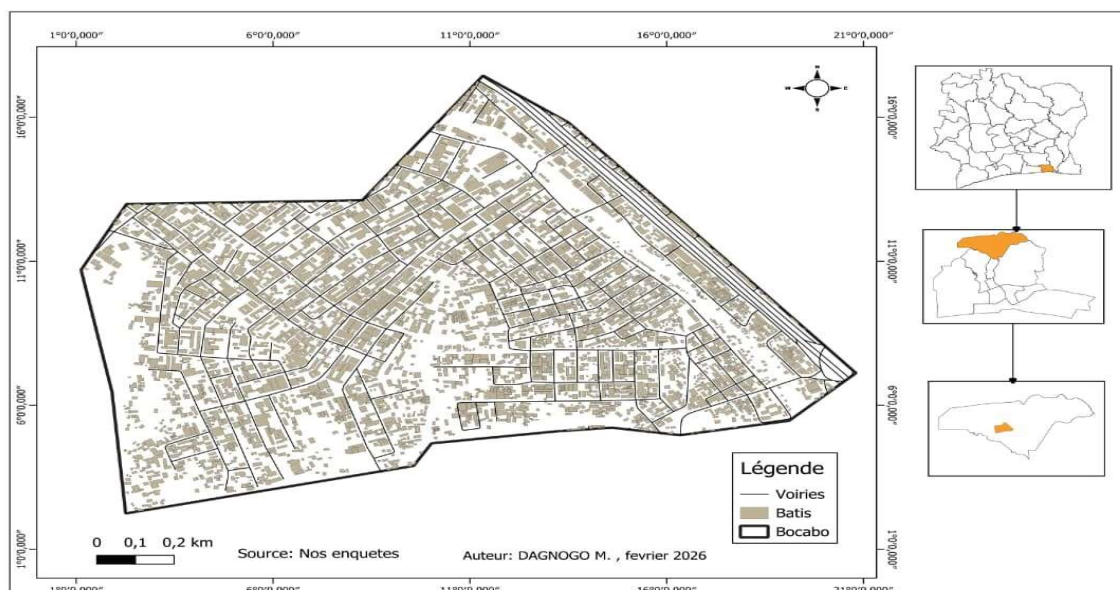
Face à l'insuffisance des moyens de transport conventionnels et à l'état de dégradation de certaines voies d'Abidjan, des modes de transport populaires émergent (Uteng T.P., Lucas K., 2018 cités par J. DOHERTY et al., 2021 en ligne). Les motos-tricycles s'imposent progressivement comme une réponse à la crise de la mobilité urbaine, mais mieux comme une source d'emploi importante pour les populations locales. Dans la commune d'Abobo et plus spécifiquement dans le quartier de Bocabo, ces engins jouent un rôle central dans le déplacement des populations des zones enclavées où les services de transport classiques peinent à s'y aventurer.

L'objectif de cette étude est d'analyser le rôle des moto-tricycles dans la gestion de la crise de mobilité urbaine dans le quartier de Bocabo, dans la commune d'Abobo (District Autonome d'Abidjan). Il s'agit notamment d'identifier leurs apports réels, d'examiner leurs limites structurelles et d'envisager des perspectives susceptibles de contribuer à l'amélioration de la mobilité locale.

1-Matériels et méthode

1.1 Présentation de la zone d'étude

Figure 5: Présentation de la commune d'Abobo et de son sous-quartier Abobo-Bocabo dans le District Autonome d'Abidjan



Abobo, la deuxième grande commune de Côte d'Ivoire avec une population de 1 340 083 habitants (ANStat, RGPH 2021) est constituée de plusieurs quartiers dont Abobo-Sagbé. Ce quartier communément appelé « Abobo Derrière Rails », est situé au Sud-Ouest de ladite commune. Le quartier Sagbé est subdivisée en sous-quartiers, notamment Sagbé Antenne, Sagbé Bocabo (notre zone d'étude), Sagbé Céleste, Sagbé Palmeraie, Sagbé Centre, Sagbé Ran, avec une population cosmopolite à l'instar de la commune d'Abobo (A. P. R. KOUACOU, 2014, p. 28).

Notre zone d'étude est située entre les latitudes 1°0' et 16°0'N et les longitudes 21°0' et 1°0'W.

1.2 Méthodes et outils de collecte des données

La méthodologie utilisée pour l'atteinte des objectifs a combiné la recherche documentaire, l'observation de terrain, les enquêtes à travers les entretiens et le questionnaire.

La recherche documentaire a été menée dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD), du District Autonome d'Abidjan et de celui du Ministère des transports. Ladite recherche a permis de consulter les ouvrages, les articles ainsi que les documents statistiques et cartographiques nécessaires à la compréhension de la problématique de la mobilité urbaine et à la rédaction du sujet de recherche.

L'observation directe a consisté à des observations à l'œil sur terrain, à travers des prises de vue par moments. Elle a facilité la localisation des différentes gares des motos-tricycles sur l'étendue de la zone d'Abobo-Bocabo. Aussi a-t-elle permis de comprendre l'organisation mise en place par les conducteurs, ainsi que les chefs de gares et syndicats.

Les enquêtes ont été menées en deux étapes, durant tout le mois de janvier 2026. La première étape a consisté à des entretiens auprès des acteurs des motos-tricycles, notamment les responsables de gares et les conducteurs. Elle a concerné l'organisation de l'activité, le diagnostic de la mobilité, les apports, les contraintes et les limites, mais aussi les perspectives en vue de la formulation de recommandations pour l'amélioration de la mobilité. Ainsi, cinq (05) personnes, dont le chef de gare, un (01) responsable syndical et trois (03) conducteurs ont-elles été interviewées. La deuxième étape a été consacrée à l'administration du questionnaire à 150 usagers des motos-tricycles sur la zone de l'étude. La sélection desdits usagers s'est faite de façon aléatoire aux alentours des deux gares. Les rubriques abordées dans ce questionnaire sont notamment l'identification de l'utilisateur, les habitudes de mobilité, l'évaluation de l'offre, le niveau de satisfaction. L'échantillon retenu est de 150 usagers des moto-tricycles. Cet échantillonnage est basé sur la méthode du choix raisonné à travers plusieurs critères dont le fait d'avoir été un usager des motos-tricycles. Hormis ce premier critère, les personnes ont toutes été interrogées sans aucune autre distinction, pour permettre une plus large représentativité.

2. Résultats

2.1 Diagnostic de la mobilité urbaine à Bocabo

L'émergence des motos-tricycles communément appelées « SALONIS », s'inscrit dans une dynamique historique et spatiale spécifique à la Côte d'Ivoire. Initialement apparus dans les zones Centre-Nord-Ouest (CNO) anciennement sous le contrôle de la rébellion, suite à la crise post-électorale de 2010 (J. DOHERTY et al., 2021, en ligne), ces engins assuraient uniquement le transport de marchandises. Aujourd'hui, avec la croissance démographique, le déficit de l'offre de transport, l'étroitesse des routes et surtout leur état de dégradation avancé, l'usage des motos-tricycles s'est étendu au transport de personnes dans plusieurs communes de la capitale économique du pays, dont celle d'Abobo, à travers le quartier Bocabo.

Dans ce quartier, ce mode de transport s'est imposé comme une alternative à la crise de mobilité urbaine. Cependant, il importe de s'interroger sur le fonctionnement de ce secteur à Bocabo.

2.1.1 Bocabo, un espace entièrement dépendant des motos-tricycles

L'enquête de terrain montre que la mobilité à Bocabo est principalement assurée par les taxis communaux de type banalisé (véhicules) et les motos-tricycles. Les motos-tricycles au nombre de 53, constituent 88,67% des engins de la flotte contre sept (07) taxis de type banalisé, soit 11,67%. Les motos-tricycles s'imposent donc comme le mode de transport le plus utilisé dans cette zone. Le fonctionnement de ce mode de transport repose sur un réseau bipolaire constitué de pôles de rassemblement, pour la prise en charge des usagers. Il s'agit, d'une part, de la gare principale, située au Sud-Est (figure 2), à proximité de la voie ferrée et à la sortie du quartier, et d'autre part, la gare secondaire sise en face du Centre de Santé Urbain à base Communautaire (CSUCOM) de Bocabo, au Sud-Ouest (photo 1 et 2).

La liaison entre ces deux pôles est assurée par la route pénétrante du quartier. En plus du réseau structurant on observe une capacité à accéder à l'étendue dudit quartier. En effet, en dehors de l'itinéraire connu et reliant les gares, les usagers font recours au système de la « course », négociée avec les conducteurs des motos-tricycles pour rallier les zones enclavées. Ainsi, le quartier Bocabo est totalement desservi par les motos-tricycles, qui transportent approximativement plus de 10 000 usagers/ jour (chef de gare).

Photo 1 : la gare principale de Bocabo
(5°25'32" N 4°1'18" W)

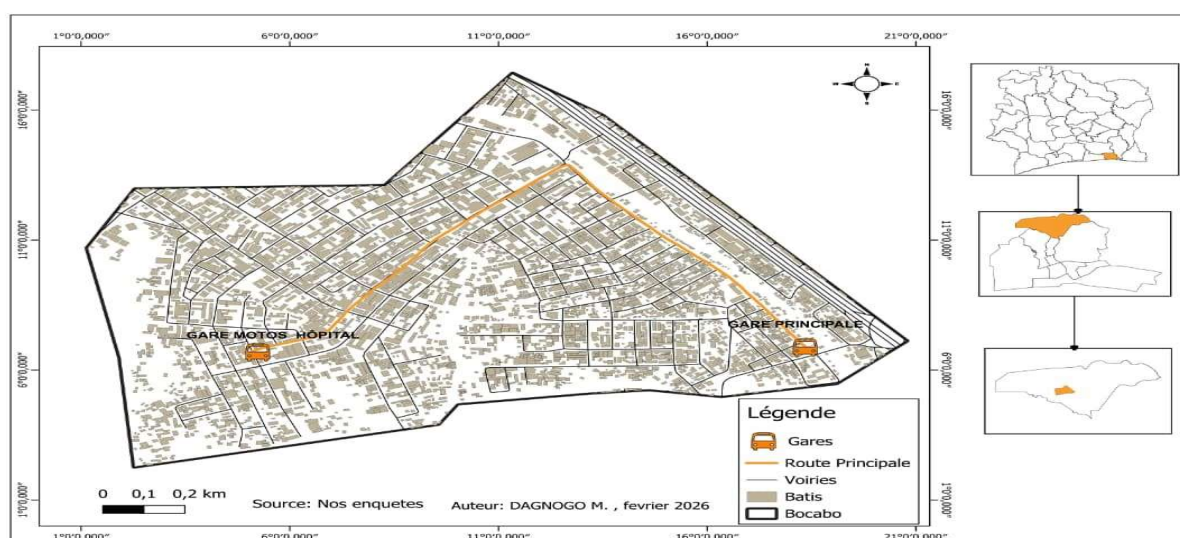


Photo 2 : la gare secondaire de Bocabo
(5°25'31" N 4°2'2" W)



Prise de vue : Dagnogo M., janvier 2026

Figure 2 : Localisation des équipements de transport à Bocabo



2.1.2 Des acteurs majoritairement jeunes

Le fonctionnement du secteur du transport à Bocabo, englobant tant les véhicules que les motos-tricycles, repose sur une ressource humaine stratégique dont les conducteurs constituent le maillon essentiel. L'enquête de terrain révèle que sur un total de 120 conducteurs recensés, la grande majorité, soit 106 individus, opère exclusivement dans le segment des motos-tricycles. Ces acteurs en majorité (68 %) ivoiriens assurent la vitalité du système de mobilité locale en palliant structurellement l'absence de services de transport conventionnel dans les zones périphériques (tableau 1).

Tableau 7: Répartition des conducteurs selon la nationalité

Nationalité	Effectif	Pourcentage (%)
Ivoirienne	72	68
Ressortissant CEDEAO	34	32
TOTAL	106	100

Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

Par ailleurs, les ressortissants de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sont respectivement constitués de 41 % de burkinabés, 32 % de maliens, 18 % de guinéens et 9 % de togolais. L'exercice de cette activité s'inscrit dans le respect du cadre législatif ivoirien, notamment la Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail, modifiée par l'ordonnance n°2021-902 du 22 décembre 2021. Ce dispositif légal interdit formellement l'emploi d'enfants en entreprise avant l'âge de 16 ans et le recours aux apprentis de moins de 14 ans. Les données de terrain confirment l'application de ces normes à Bocabo, où la conduite des engins est pratiquée par une main-d'œuvre exclusivement majeure et masculine (tableau 2).

Tableau 8: Répartition des conducteurs par tranche d'âge et par sexe

Tranches d'âge	Nombre de conducteurs	Sexe	
		M	F
20-25	16 (15,09%)	16	00
26-35	82 (73,35%)	82	00
36-55	08 (11,56%)	08	00
TOTAL	106 (100%)	106	00

Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

L'analyse du tableau 2 souligne la jeunesse des effectifs. En effet, 88,44% des conducteurs ont moins de 35 ans. Cette forte concentration de jeunes, incluant des diplômés, des déscolarisés et même de dix (10) élèves en quête de revenus périodiques, confirme que ce secteur est un levier majeur d'insertion socio-professionnelle face au chômage. Dans le quartier de Bocabo, les deux tiers des conducteurs, soit 61 %, ont fréquenté l'école, tandis que 39 % sont analphabètes (tableau 3). Ce taux élevé d'analphabétisme peut s'expliquer par le fait que beaucoup d'entre eux ont appris à conduire dès leur jeune âge, faute de perspectives d'emploi dans les secteurs formels qui exigent une scolarité.

Tableau 9: le niveau d'instruction des conducteurs des motos-tricycles à Bocabo

Niveau d'instruction	Effectif	Pourcentage (%)
Primaire	16	15
Secondaire	31	29
Supérieur	18	17
Analphabètes	41	39
TOTAL	106	100

Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

Aussi, sur l'ensemble des conducteurs, notons que 68 % ont déjà vécu ou vivent maritalement. Ainsi, ce sont respectivement 2 % de mariés, 1 % de veufs/ veuves et 65 % qui vivent actuellement en couple (tableau 4). Les enquêtes ont également montré que les conducteurs des motos-tricycles à Bocabo ainsi selon leur situation matrimoniale : 32 % de célibataires, 65 % de personnes vivant en couple, 2 % de mariés et 1 % de veufs ou veuves (tableau 4).

Tableau 10: La situation matrimoniale des conducteurs des motos-tricycles à Bocabo

Situation matrimoniale	Effectif	Pourcentage (%)
Célibataire	34	32
Marié	2	2
Veuf/ veuve	1	1
En couple	69	65
TOTAL	106	100

Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

En ce qui concerne la situation familiale des conducteurs, il est intéressant de considérer le nombre d'enfants qu'ils ont. Ainsi, selon l'étude, 29 % des conducteurs de motos-tricycles n'ont pas d'enfants, 31 % ont un enfant, 27 % ont deux enfants et 12 % ont plus de deux enfants.

En plus de la recette journalière de 6 000 à 7 000 Francs CFA exigée par les propriétaires, les conducteurs de motos-tricycles à Bocabo parviennent à générer des revenus substantiels allant jusqu'à 10 000 Francs/ jour en moyenne. Si l'on part du principe que certains conducteurs sont à deux sur un engin, chacun s'en sort avec des revenus supérieurs à 120 000 Francs/ mois, largement au-dessus du Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est de 75 000 Francs, en Côte d'Ivoire. Ces gains financiers leur permettent de subvenir à leurs besoins.

La viabilité économique de ce secteur est corroborée par l'ancienneté de certains acteurs dans la profession. Lors des entretiens, Monsieur SEKONGO Mohamed, chef de gare, a souligné la stabilité socio-professionnelle qu'offre cette activité en affirmant : « Certains des conducteurs sont avec nous depuis environ 10 ans, je pense que c'est parce qu'ils gagnent leurs pains. Sinon, si tu ne gagnes rien quelque part, pourquoi continuer à y travailler ? ».

De ces observations, il ressort que le secteur des motos-tricycles constitue un puissant levier de réduction du chômage urbain avec environ 106 emplois directs créés. Au-delà de l'insertion individuelle des jeunes, cette activité assure la subsistance de près de 150 familles, confirmant ainsi son rôle de stabilisateur social face à la précarité économique dans le District Autonome d'Abidjan.

2.1.3 La concurrence des motos-tricycles

Le système de transport ivoirien est structuré par une hiérarchie institutionnelle s'étendant de l'échelle nationale au niveau local. À l'échelle municipale, l'exercice légal de l'activité de transport est conditionné par l'acquittement de la patente, un impôt obligatoire qui constitue la preuve de l'existence fiscale du transporteur. À Bocabo, les enquêtes de terrain révèlent que les propriétaires de motos-tricycles, à l'instar des exploitants de taxis conventionnels, se soumettent régulièrement au paiement de ces redevances municipales. Lesdites redevances collectées quotidiennement par un responsable syndical de la gare et reversées à la mairie s'élèvent à 1 500 francs par moto-tricycle. Qu'en est-il des tarifs proposés ?

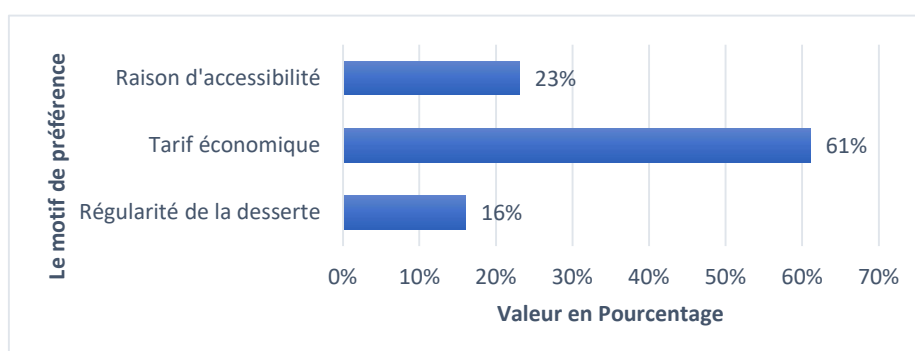
Tableau 11: Les tarifs proposés par mode de transport

Modes de transport	Tarifs	
	Aller	Retour
MOTOS-TRICYCLES	150 F CFA	100 F CFA
TAXIS VÉHICULES	200 F CFA	150 F CFA

Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

Le tableau 5 montre que malgré cette égalité devant la charge fiscale, une distorsion tarifaire majeure subsiste sur le terrain pour des prestations de service identiques. Tandis que les taxis-véhicules appliquent des tarifs un peu plus élevés, les motos-tricycles pratiquent des tarifs assez bas. À titre d'exemple, pour un même trajet en aller, le coût est de 150 francs CFA en moto-tricycle contre 200 francs CFA pour un taxi véhicule conventionnel. Pour le trajet en retour, le coût est de 100 francs CFA moto-tricycle contre 150 francs CFA pour un taxi conventionnel. Cette absence d'uniformisation des prix, couplée à une recette journalière imposée moins élevée pour les moto-tricycles soit de 6 000 à 7 000 francs CFA contre 10 000 francs CFA pour les taxis véhicules conventionnels, instaure une dynamique de concurrence déloyale. Cette situation explique pourquoi 61% des usagers privilégient les engins à trois roues pour des motifs purement économiques, au détriment du secteur conventionnel (figure 3).

Figure 3 : Le motif de préférence des motos-tricycles aux taxis conventionnels



Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

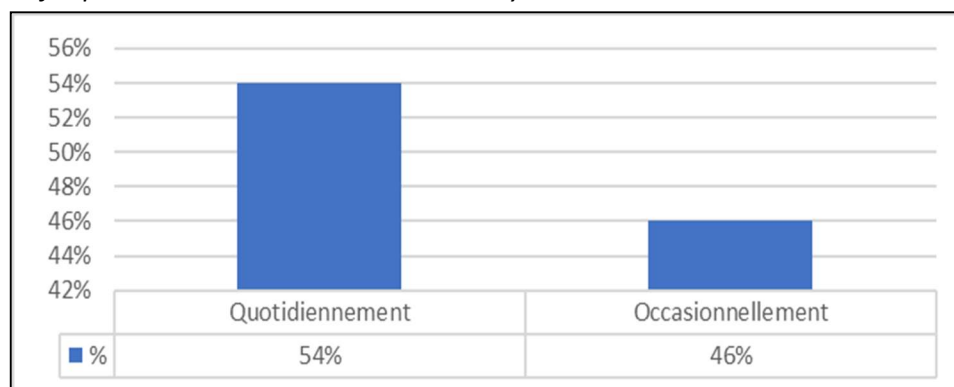
2.2 Satisfaction des usagers vis-à-vis de l'offre des motos-tricycles

Pour l'évaluation de la satisfaction des usagers vis-à-vis de l'offre des motos-tricycles, il est essentiel de comprendre leurs habitudes de mobilité et leur niveau de de satisfaction. Ainsi, les sections suivantes présenteront les résultats de nos enquêtes sur ces deux aspects.

2.2.1 Les habitudes de mobilité des populations

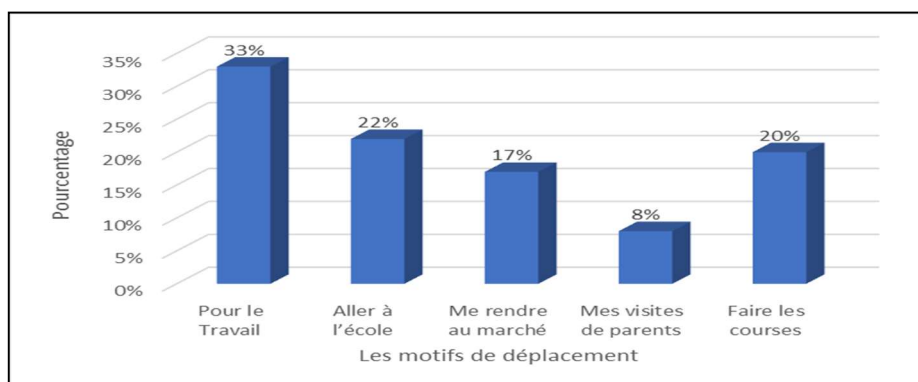
Les résultats de l'enquête démontrent que le quartier d'Abobo-Bocabo constitue un terrain particulièrement propice à l'activité des motos-tricycles. L'analyse de la fréquence d'usage révèle une forte régularité du service : 54 % des usagers, soit 81 personnes utilisent ces engins de manière quotidienne, tandis que 46 %, soit 69 personnes y ont recours de façon occasionnelle (figure 4). Cette pratique s'inscrit dans une structure de déplacements aux motifs pluriels (figure 5).

Figure 4 : La fréquence de l'utilisation des motos-tricycles



Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

Figure 5 : Le motif des déplacements



Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

L'analyse de la figure 5 indique que les déplacements pour le travail sont la motivation principale, évoquée par 33 % des usagers pour justifier leur recours aux motos-tricycles. La scolarité représente le second palier de demande avec 22 %, confirmant la présence des élèves parmi les plus grands utilisateurs de ce mode de transport à Bocabo.

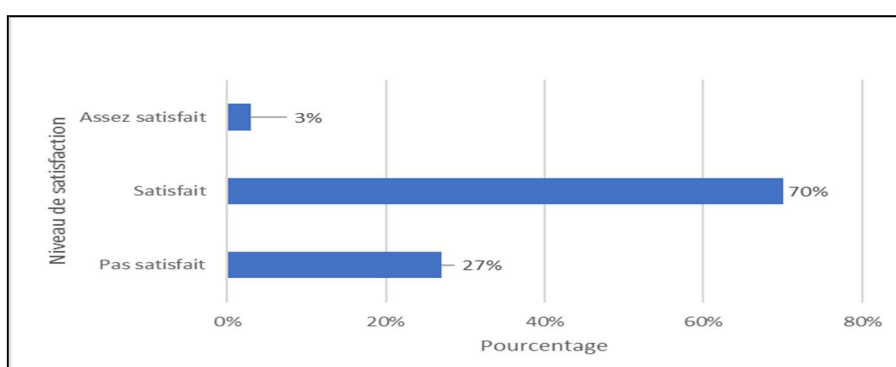
Le reste de la demande est reparti entre les courses domestiques (20 %), l'accès au marché (17%) et, dans une moindre mesure, les visites familiales (8 %). La diversité de ces motifs souligne que les motos-tricycles assurent une fonction de mobilité essentielle et polyvalente, palliant ainsi les carences de l'offre de transport conventionnelle.

2.2.2 Le niveau de satisfaction des usagers

L'attractivité des motos-tricycles dans le quartier de Bocabo repose sur deux facteurs déterminants, notamment la permanence de l'offre et la célérité des trajets. En effet, tous les usagers interrogés justifient le recours à ce mode de transport par sa régularité. Par ailleurs, 99 % des répondants soulignent la très grande rapidité de ces engins à trois (03) roues pour pallier l'engorgement des voies.

Toutefois, l'appréciation globale du service révèle des disparités notables (figure 6).

Figure 6 : Le niveau de satisfaction des usagers

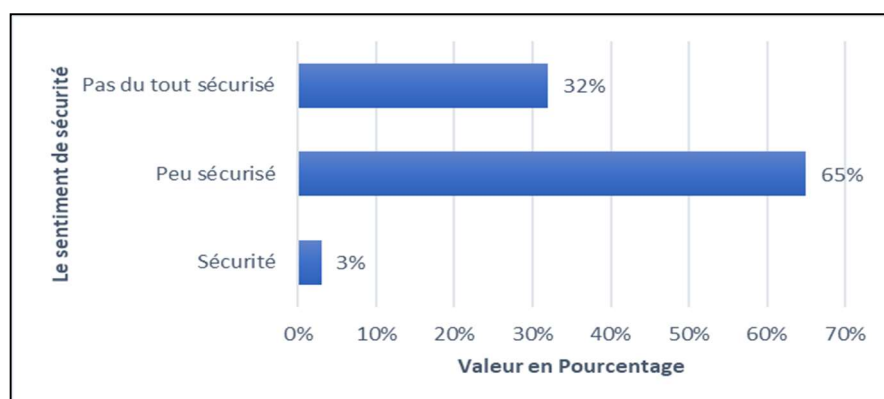


Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

L'analyse de la figure ci-dessus montre que malgré les critiques récurrentes liées à l'informalité du secteur, 70 % des enquêtés se déclarent satisfaits de la prestation globale fournie à Bocabo. À l'opposé, 27 % expriment une insatisfaction et 3 % estiment que la qualité de l'offre demeure insuffisante par rapport à leurs attentes.

Un paradoxe majeur émerge cependant lorsque l'on confronte la satisfaction globale du sentiment de sécurité (figure 7).

Figure 7 : Sentiment de sécurité pendant les voyages en motos-tricycles

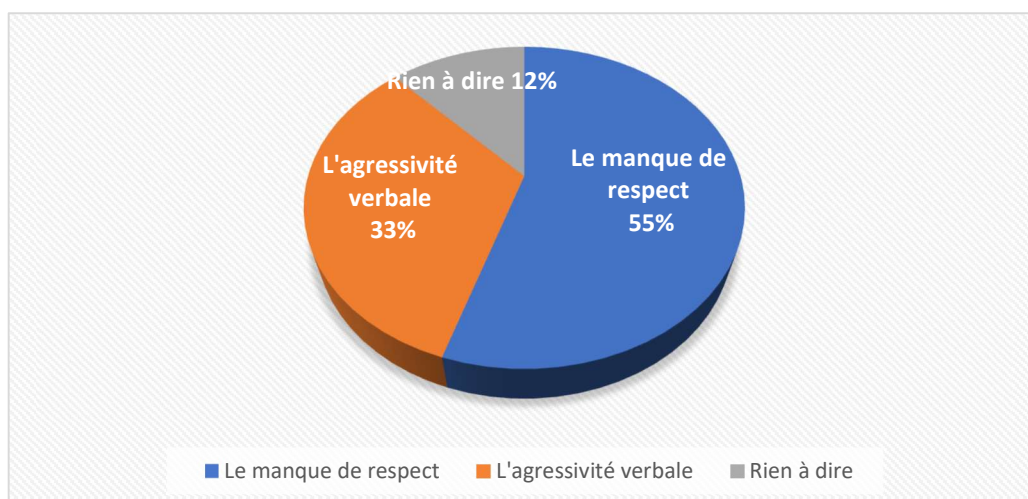


Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

Sur cette figure, la tendance s'inverse radicalement : 97 % des usagers affirment ne pas se sentir en sécurité lors des déplacements. Dans le détail, 65 % des personnes interrogées se sentent « peu sécurisées » et 32 % ne se sentent « pas du tout sécurisées ». Ce sentiment de vulnérabilité est corroboré par les faits, puisque 27 % des usagers des motos-tricycles à Bocabo déclarent avoir déjà été victimes d'un accident, selon l'enquête de terrain. Cette situation souligne que l'adoption massive de ce mode de transport est dictée par une nécessité fonctionnelle plutôt que par une confiance dans la sécurité du dispositif.

Au-delà des risques physiques, les facteurs comportementaux des prestataires réduisent l'attractivité des motos-tricycles (figure 8).

Figure 8 : Le comportement du conducteur



Source : Enquêtes de terrain, janvier 2026

L'analyse des données de terrain révèle que la qualité de la relation client constitue un point de rupture majeur : 55 % des usagers déplorent un manque de respect notoire de la part des conducteurs, tandis que 33 % soulignent une agressivité verbale lors des échanges.

Ces récriminations d'environ 90 % des usagers, affectent la fidélisation et ternissent l'image de marque de ce mode de transport populaire. Le choix du tricycle étant dicté par des impératifs de coût et de rapidité, l'incivisme des conducteurs demeure donc un obstacle majeur à une pleine acceptation sociale de ce service dans le quartier de Bocabo.

3. Discussion

Nos résultats démontrent que les motos-tricycles sont le principal recours pour accéder aux zones les plus reculées des quartiers périphériques. Ce constat rejoint les analyses de Y. DZIWONOU (2009, p. 60), qui souligne que les problèmes de mobilité dans les grandes villes africaines deviennent « inextricables » en raison d'un étalement urbain souvent mal maîtrisé. Pour C. Nallet (2018, p. 8), l'isolement de certains quartiers par rapport au reste de la ville renforce les « inégalités socio-spatiales ». Dans ce contexte, l'émergence de transports populaires comme les « SALONIS » à Abidjan constitue une réponse fonctionnelle là où les services classiques peinent à s'aventurer en raison de la précarité des voies.

L'étude confirme, également, que le secteur des motos-tricycles participe à la réduction du chômage local. Cette dynamique est documentée par F. DAGNOGO et D. KONATE, 2022, p. 161), qui observent une croissance continue du nombre de conducteurs, signe de la vitalité de ce mode de transport artisanal comme moteur de l'auto-emploi. Ce secteur apparaît ainsi comme une solution durable aux crises de l'emploi urbain en Afrique noire, en favorisant une insertion des populations exclues du marché formel. En effet, cette activité intervient en réponse à la pression démographique exercée sur les grandes agglomérations ivoiriennes, où la population urbaine est importante.

En outre, nos recherches révèlent des tensions liées à la perception des motos-tricycles comme des concurrents déloyaux pratiquant des tarifs au rabais. Ce phénomène s'inscrit dans une dynamique que Y. MEITE (2015) décrit comme une fragmentation institutionnelle du transport à Abidjan, où les acteurs artisanaux occupent le vide laissé par l'État. Pour N. S. AGOSSOU (2003, p. 138), L. O. DIAZ et al., (2007, p. 4), cités par F. DAGNOGO et D. KONATE (2022, p. 162) la force de ces modes de transport réside dans la flexibilité de leur offre et la négociation des prix, ce qui les rend particulièrement attractifs. Cette situation de concurrence est exacerbée par l'égoïsme des acteurs et du manque de ressources des autorités municipales pour assurer une régulation efficace du dispositif routier (K. N. OKOU et N. K. J-M. ZAMBLE, 2024, p. 309 et p. 317).

CONCLUSION

Au terme de cette étude menée dans le quartier Bocabo, il ressort que les motos-tricycles, communément appelés « SALONIS », se sont imposés comme une réponse à la crise de la mobilité urbaine. En effet, face à l'incapacité des transports conventionnels à desservir les zones enclavées, ces engins assurent désormais la quasi-totalité des déplacements locaux grâce à leur forte capacité de pénétration et leur disponibilité permanente.

Outre sa fonction de transport, ce secteur représente un puissant levier d'insertion socio-professionnelle. En contribuant ainsi à la réduction du chômage urbain, il emploie également une main-d'œuvre majoritairement jeune.

L'attractivité de ce mode de transport repose également sur des tarifs compétitifs et une rapidité qui satisfont 70 % des usagers.

Toutefois, ce succès est entaché par des limites structurelles majeures, notamment le sentiment d'insécurité alarmant, des comportements négatifs et la concurrence déloyale.

En définitif, nous retenons que si les motos-tricycles comblent relativement bien les lacunes du système de transport public, leur survie dépendra de la capacité des autorités locales à mieux réguler le secteur. Aussi gagneraient-elles à professionnaliser les acteurs par leur formation sur le code de la route, en vue de garantir la sécurité des populations.

Références Bibliographiques

Aya Pascale Rega KOUACOU, 2014, Caractéristiques physiques et sociologiques des zones criminogènes dans la commune d'Abobo, mémoire de Master en géographie, Bouaké (Côte d'Ivoire), Université Alassane Ouattara, 106 p.

Clélie NALLET, 2018, « Le défi des mobilités urbaines en Afrique : Le cas du tramway d'Addis-Abeba », Notes de l'Ifri, février, 35 p.

Foussata DAGNOGO et Djibril KONATE, 2022, « Etude socio-démographique des conducteurs de taxi-moto dans la ville de Korhogo », DaloGéo, n° spécial 002, pp. 158-169.

Jacob DOHERTY, Vakaramoko BAMBA et Irène KASSI-DJODJO, 2021, « Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire : Les taxi-tricycles « salonis » à Abidjan, Côte d'Ivoire », Cybergeogeo, <https://doi.org/10.4000/cybergeogeo.36056>, consulté le 03 janvier 2026.

Kouakou Norbert OKOU et N'Da Koffi Jean-Marie ZAMBLE, 2024, « Gestion des infrastructures routières et mobilité en Côte d'Ivoire : Cas des communes d'Adjamé et Yopougon dans le District d'Abidjan », ZAOULI, n°2, pp. 291-318.

Kouamé Ferdinand N'ZI, 2024, « Construction d'ouvrages routiers dans le Grand Abidjan : Quelle contribution à la mobilité urbaine abidjanaise ? », Experts et Evaluateurs d'Afrique, n°1, pp. 241-254.

Thomas GOZE, 2023, « Le transport lagunaire dans le District d'Abidjan : Quel impact sur les conditions de vie des populations ? » Regardsuds, n°2, Editions Universitaires de Côte d'Ivoire EDUCI, pp. 120-135.

Yao DZIWONOU, 2009, « Etalement urbain et les difficultés de mobilité dans les métropoles d'Afrique subsaharienne », Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement GEOTROPE, n°2, pp. 60-75.

Youssef MEITE, 2015, Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), thèse unique de doctorat en Sociologie, Université de Strasbourg, 327 p.