

Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 1,
Numéro 2,
Août 2025**





**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>

Impact factor: SJIF 2025: 3.767

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro ;

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de Lecture

BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara ;

KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara ;

KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny ;

MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou ;

TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Sogotiènin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;

ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

BROU N’Goran Alphonse, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;

DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;

DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

EHILE Kadja Olivier Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC)

GUEYE Yoro Emmanuel, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;

KONE Tiégbè Gaston, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;

LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

SANOGO Tiantio épouse BAMBA, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

TIE BI Galla Guy Rolland Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Gninin Aicha, Maître-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

KAZON Diescieu Aubin Sylvère

Maître de conférences CAMES,
Université Félix Houphouët-Boigny

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparaît en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). 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.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.

Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.

Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Etudes germaniques

1. **Spott und Ironie als Mittel zur Dekonstruktion der NS-Ideologie in Die Blechtrommel (1959) von Günter Grass**
Fabrice AKA & Kouadio Deless Bouavie ANDJE 1-15
2. **Die sprachliche Nicht-Repräsentierbarkeit: Beispiele einiger übersetzten Diskurse von der Abbey-Sprache ins Deutsche**
Eppié Augustine Michaela BONGBA..... 16-24
3. **Der letzte Aufstand: Eine vergleichende Analyse des Selbstmords in Sembène Ousmanes La Noire de... und Stefan Zweigs Leporella**
EDI Yapi Pierre-Clovis..... 25-41

Etudes hispaniques

4. **Aproximación etnolingüística a No hay país para negros de Oscar Kem-Mekah kadzue**
Roseline FOUODJI WAGOUM Epse DJATSA..... 42-58
5. **Ironía como estrategia narrativa en la obra de carmen martín gaité: recurso estilístico, crítica sociocultural**
Amenan Opportune AHOUSY Épse DAVODOUN..... 59-74

Lettres Modernes

6. **Le quadrillage du récit dans le roman français de l'extrême contemporain**
Pierre Olivier EMOUCK..... 75-90
7. **ALERTE ! PEUPLE MIEN de Nakpoha-Pédja COULIBALY : lecture poly-isotopique du malaise social des sociétés africaines**
ASSOUMAN Noëlle Larissa Épse KOFFI 91-103
8. **La reterritorialisation refoulée dans Bamako Paris New York de Manthia Diawara**
Nadège ZANG BIYOGHE..... 104-114

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

9. **Enjeux de l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans la postproduction cinématographique**
Bonaventure LOKOSSOU & Elavagnon Dorothée DOGNON..... 115-128
10. **Usages, perception et défis de l'intelligence artificielle chez les formateurs indépendants en Côte d'Ivoire**
Henri-Joël KOFFI..... 129-140

11. Autopromotion et excellence scolaire : le défi communicationnel de la Soukpa Fondation en Côte d'Ivoire Daouda FOFANA	141-158
12. L'usage des réseaux sociaux numériques dans la communication institutionnelle du PDCI-RDA Katcha Richmond KOUACOU & N'dah Éric ANNET.....	159-171
13. Contribution de la communication à la gestion des biens publics par les collectivités territoriales : le cas de la mairie de Bouaké Imbie Anicette AMON épouse FOLOU.....	172-190
14. La question du harcèlement sexuel en milieu universitaire en Côte d'Ivoire : enjeux, défis et perspectives Aya Carelle Prisca Kouamé-Konaté, Affoué Hélène Aké & Jean-Claude Oulai.....	191-205

Patrimoine, art, culture, cinéma & tourisme

15. Les manifestations et défis des formes de tourisme durable associées au tourisme rural intégré Lamine SAMBOU.....	206-220
---	---------

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Archéologie

16. L'habitat colonial à Sassandra : une approche archéologique de l'impérialisme française en Côte d'Ivoire DJEZOU Kouamé Innocent, ETTIEN N'doua Etienne & AHOUE Jean-Jacques.....	221-234
17. Premier exemple de valorisation d'un patrimoine archéologique impacté par les travaux de construction du barrage hydroélectrique en Côte d'Ivoire KONE Gnaman Léontine & KIENON-KABORE Timpoko Hélène.....	235-247

Histoire

18. L'état de Côte d'Ivoire dans l'accompagnement du football de 1960 à 2015 Kanga Gérard Brice ESSE, Anicet Kouadio KOFFI & Marc Stéphane GBÉDIA.....	248-268
19. Nomination des premiers ministres de sortie de crise en Côte d'Ivoire : cas de Charles Konan Banny KONDON Dago Aimé & N'GUESSAN Mahomed	269-285
20. Communautés villageoises, exploitation forestière et lutte pour le développement socio-économique au Cameroun : perspective historique Yannick ZO'OBO.....	286-301
21. Problématique de la libre circulation dans l'espace CEDEAO (1979-2020) : État des lieux et perspectives Wend-Vénèda Arsène DIPAMA.....	302-318

- 22. Frontières, influences régionales et enracinement du conflit indépendantiste en Casamance (1983-1994)**
Kobenan Paul KOUASSI & Abdoulaye BAMBA..... 319-336
- 23. La lagune Aby dans l'organisation culturelle des Bétibé à l'époque précoloniale (1692-1754)**
Ben Soualiouo MEITE & Konan Samuel N'GUESSAN..... 337-347
- 24. L'asile entre hospitalité et rivalités diplomatiques : la Côte d'Ivoire au cœur des mobilités politiques ouest-africaines (1960–2010) »**
Rokia Alexandra KONATE..... 348-365
- 25. L'usage de l'histoire dans la politique étrangère du Ghana sous Kwame Nkrumah**
DAPPAH Abou..... 366-384

Géographie

- 26. Populations urbaines à l'épreuve des risques sanitaires et environnementaux de l'élevage à Daloa (Côte d'Ivoire)**
Gué Pierre GUELE, Drissa TRAORE & Kouadiobla Romaine Josée BODO.... 385-400
- 27. Potentiel d'inclusion financière du mobile money dans le milieu rural du département de Sinématiali**
Kapiéfolo Julien KONÉ, Kolotioloma Honoré TUO,
Affouet Anne-Marie N'DRI & Alain François LOUKOU..... 401-417
- 28. Orpaillage et transformation de la vie rurale en Côte d'Ivoire : cas du village d'Assafo dans la sous-préfecture de Tanda**
Tolla Koffi ALLOU..... 418-434
- 29. Production informelle de la ville dans le Grand Ouaga au Burkina Faso**
Abdoul Karim BAZIE..... 435-448
- 30. La gestion coutumière des conflits fonciers dans le canton de Koudougou au Burkina Faso**
Zakaria ZONGO & Issa SORY..... 449-465
- 31. Exploitation du bas-fond de Natio-Kobadara : source de risques sanitaires et environnementaux dans la ville de Korhogo**
Moussa COULIBALY 466-479
- 32. Défis de l'accès à l'eau potable dans la ville de Boundiali (nord de la Côte d'Ivoire)**
Sindou Amadou KAMAGATE, Idrissa SARAMBE & Brahim CISSE..... 480-492
- 33. A Multi-Criteria Geospatial Framework for Enhanced Landslide Hazard and Risk Mapping in Southern California's Coastal Zone**
Lila Reni Bibriven 493-516
- 34. L'étalement urbain au péril de l'agriculture urbaine dans la ville de Bouaké (centre de la Côte d'Ivoire)**
Zana Souleymane OUATTARA..... 517-530

- 35. Aménagement arboricole et conservation de la biodiversité végétale à Yaoundé 7**
Fridolin Brice Nicolas Atekoa Mbarga & Aurel Vedel Tchuegang Touyim..... 531-546
- 36. Défis et perspectives pour une ville de Cocody verte**
Assalé Félix AKA 547-559
- 37. Évolution du secteur de l'hydraulique rurale au Sahel à travers le cas du département de Téra : progrès, défis et stratégies communautaires endogènes**
Yayé MOUSSA..... 560-582
- 38. Incidences de la faible dotation des cantines scolaires en denrées alimentaires sur les élèves et leurs parents dans la DRENA de Ferkessédougou (Nord-Côte d'Ivoire)**
Lornandjou Barakissa SORO, Nogodji Jean YEO, YOMAN N'Goh Koffi Michael & Arsène DJAKO..... 583-599
- 39. L'eau de puits : une source de résilience face aux défaillances de l'approvisionnement en eau potable à Bouaké (centre de la Côte d'Ivoire)**
Michiapo Blandine KOUAME, Olga Adéline BRISSY & Joseph P. ASSI-KAUDJHIS..... 600-615

Philosophie

- 40. La place du divin dans la résolution de la crise écologique : une lecture augustinienne**
N'gouan Yah Pauline ANGORA épouse ASSAMOI..... 616-624

Anthropologie et sociologie

- 41. Stigmatisation et résilience : Vécu des Mères Célibataires dans la Commune d'Agla (Cotonou)**
Emilia Mawugnon AZALOU TINGBE..... 625-637
- 42. Actrices ou victimes : rôles des femmes dans les conflits extrémistes dans la commune d'Abala**
HAROUNA OUSMANE Ibrahim..... 638-648
- 43. Le chômage des jeunes dans la ville de Pikine : contours, stratégies de contournement et dénouements**
Mor DIOP..... 649-665
- 44. Logiques socio-économiques d'appropriation des réserves administratives à Korhogo, au Nord de la Côte d'Ivoire**
COULIBALY Gninnan Hervé, GNAN Olivier, GOUETI-BI Jean-Noël & OUATTARA Gbafo..... 666-683
- 45. Alliance matrimoniale et consolidation des liens au nord Cameroun : une analyse sociologique de l'intégration et de la cohésion sociale des enfants issus de mariages interethniques**
Paulette Mappi Dzukou..... 684-702

- 46. Quand les ordures deviennent une ressource :
capitalisme, concurrence et profit dans les villes ivoiriennes**
Kouamé Chérubin KRA..... 703-721
- 47. Tarification forfaitaire subventionnée et unité départementale d'assurance
maladie : une innovation du service de CPN à Sokone (Sénégal)**
Paul Mamba DIÉDHIOU & Oumarou AROU..... 722-733
- 48. « Souroundou » et cérémonies de mariage chez les populations
des villes de Niamey et Maradi (Niger)**
Halimatou SAMINOU OUMAROU &
Mohamed Moctar ABDOURAHAMANE..... 734-743
- 49. La discrimination positive par les marchés publics et l'autonomisation
des femmes : quel impact pour les femmes de Kovié et de Wli au Togo ?**
Solenko GNENDA..... 744-759
- 50. Wahhabisme et entrepreneuriat féminin en Côte-d'Ivoire**
Zadi Serge ZADI..... 760-778
- 51. Recolonisation et maintien des transporteurs sur les espaces
publics autour des institutions : le cas d'Abobo**
Ali Coulibaly..... 779-794

Science de l'éducation

- 52. Gestion des crises scolaires au sein des établissements secondaires :
rôle des directions d'école**
Noufou OUEDRAOGO..... 795-810

SECTION 4 : SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

- 53. Analysis of the effects of foreign direct investment
on the energy transition in Côte d'Ivoire**
ALLO BENJAMIN KOFFI..... 811-824
- 54. La gestion de compétences dans le contexte de
la décentralisation et de crise au Mali**
SIDIBE Mariam & Houdou Attikou DIALLO..... 825-836
- 55. Analyse de la transparence des pratiques du recrutement dans un
Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial de Ségou, Mali**
Oumar TANGARA, Thierno B BAGAYOKO,
N'To SAMAKE & Yacouba BALLO..... 837-847

Recolonisation et maintien des transporteurs sur les espaces publics autour des institutions : le cas d'Abobo

Ali Coulibaly

*Doctorant en sociologie,
Université Félix Houphouët Boigny,
Abidjan - Côte d'Ivoire,
Email : Coulibalyali58@yahoo.fr*

Date de soumission : 15-07-2025

Date de publication : 31-08-2025

Résumé

Cette étude porte sur la recolonisation¹ et le maintien des transporteurs sur les espaces publics dans la commune d'Abobo. Elle met en évidence les facteurs historiques, sociaux, institutionnels, relationnels et les enjeux politiques et économiques qui expliquent la persistance de ces occupations malgré les opérations de déguerpissement et les arrêtés municipaux. L'analyse repose sur une approche qualitative, fondée sur des entretiens menés auprès d'acteurs institutionnels, syndicaux, usagers et conducteurs. Les résultats montrent que la recolonisation et le maintien des transporteurs sur les espaces publics autour des institutions s'expliquent par trois ensembles de facteurs. Sur le plan historique et institutionnel, ils tiennent à l'urbanisation non planifiée, à la faiblesse des dispositifs publics de contrôle et à l'absence d'aménagements après les déguerpissements. Sur le plan idéologique, les transporteurs justifient leur présence en considérant l'espace public comme un bien commun, en mettant en avant la proximité de la clientèle et le rôle du transport informel comme pourvoyeur d'emplois. Enfin, les rapports entre syndicats et autorités locales reposent sur la tolérance, la délivrance de documents, la négociation et la collaboration, produisant une régulation de fait qui stabilise leur occupation malgré les interdictions.

Mots-clés : espace public, régulation, transport, recolonisation, Abobo.

Recolonization and Persistence of Transport Operators in Public Spaces Around Institutions: The Case of Abobo

Abstract

This study focuses on the recolonization and persistence of transport operators in public spaces in the commune of Abobo. It highlights the historical, social, institutional, relational factors, as well as the political and economic stakes that explain the persistence of these occupations despite eviction operations and municipal decrees. The analysis is based on a qualitative approach, drawing on interviews with institutional actors, union representatives, and drivers. The findings show that the recolonization and persistence of transport operators in public spaces around institutions can be explained by three sets of factors. From a historical and institutional perspective, they stem from unplanned urbanization, the weakness of public control mechanisms, and the lack of post-eviction redevelopment. From a social and ideological perspective, transport operators justify their presence by considering

¹ Nous employons « recolonisation » au sens opératoire pour désigner le processus récurrent de réappropriation informelle d'espaces publics préalablement déguerpis, notamment par les acteurs du transport informel (chauffeurs de gbaka, wôrô-wôrô, syndicats), des commerçants et des usagers.

public space as a common good, emphasizing their proximity to customers and the role of informal transport as a provider of jobs. Finally, relations between unions and local authorities rely on tolerance, the issuance of permits and tickets, negotiation, and collaboration, producing a de facto regulation that stabilizes their occupation despite legal prohibitions.

Keywords: public space, regulation, transport, recolonization, Abobo.

Introduction

À Abidjan, l'analyse du mode d'occupation des sols (MOS) montre que plus de 90 % des trottoirs sont occupés, dont environ 60 % par des activités économiques informelles et 30 % par le stationnement des véhicules (F. Aka Assalé & M. Touré, 2020). Ce constat traduit l'ampleur de la pression exercée sur l'espace public par les activités commerciales et de transport dans les grandes communes d'Abidjan.

Face à cette situation, la période post-crise de 2011 a marqué un tournant dans les politiques de régulation urbaine, sous la présidence d'Alassane Ouattara². L'une des mesures phares fut le lancement du programme « pays propre » (Bouquet, 2014). Ces politiques se sont traduites par une multiplication des opérations de déguerpissement, menées sous l'égide de plusieurs départements ministériels, notamment le ministère de l'Insalubrité et de l'Assainissement et le ministère de l'Équipement et de l'Entretien routier (rapport OFPRA, 2016). Ces opérations, utilisées à la fois comme instrument de régulation et comme stratégie politique, visaient à faire appliquer les lois relatives à l'occupation du domaine public (Kassi-Djodjo, 2014).

Dès ses premières années, il s'impose comme le principal cadre opérationnel des déguerpissements : en 2017, à sa huitième édition, il disposait d'un budget global de 400 millions de F CFA (615 000 euros) pour la libération des emprises illégalement occupées et l'application des règlements en matière d'urbanisme (OFPRA³, 2017). Les opérations ont concerné plusieurs sites stratégiques. En 2011, la « Sorbonne », place publique située au Plateau (Gbansé, 2012). En 2015, elles s'étendent à Cocody, Yopougon, Adjamé, Abobo, Attécoubé et Treichville, entraînant la destruction de nombreuses installations précaires sous forte présence policière (KEI Didier, 2016). Dans la commune d'Abobo, cette dynamique est particulièrement marquée : plus de 1 500 cas d'occupation illicite y ont été recensés entre 2015 et 2020 (Kouamé Kra, 2015). En 2016, la mairie de Yopougon procède à l'évacuation du site dit « Gabriel gare »

² Alassane Ouattara est le cinquième président de la République de Côte d'Ivoire. Il entre en fonction en mai 2011, après avoir prêté serment le 21 mai de la même année.

³ L'Office français de protection des réfugiés et apatrides, est un organisme public administratif. Il dépend du ministère de l'Intérieur et concerne les demandeurs d'asile en France.

avant de lancer l'opération « Propreté et embellissement des villes et communes de la Côte d'Ivoire » en vue des Jeux de la Francophonie, qui s'étend ensuite à Adjamé, Yopougon et Abobo (Sangaré Malick, 2017). En 2017, le boulevard Nangui Abrogoua, à Adjamé, a fait l'objet de multiples déguerpissements, qui ont parfois provoqué des affrontements violents, notamment celui du 9 février 2016, au cours duquel un manifestant a trouvé la mort et deux bus SOTRA⁴ ont été détruits (Droit Libre TV, 2017).

Malgré la multiplication des interventions, l'occupation des espaces publics par les transporteurs et commerçants demeure. Une contre-dynamique de réoccupation s'installe rapidement : commerçants et transporteurs informels reviennent occuper les sites dégagés, rendant les effets des opérations souvent temporaires et limitant l'efficacité des actions entreprises (Kouamé Kra, 2015).

C'est dans ce contexte que la présente étude est menée sur la recolonisation et le maintien des transporteurs sur les espaces publics situés autour des institutions dans la commune d'Abobo, en particulier aux abords de la mairie, de la CIE, de l'hôpital général, du lycée moderne et du centre d'action culturelle, transformés en petites gares routières par les acteurs du transport.

L'enquête menée à la fois auprès des acteurs institutionnels⁵ et des acteurs non institutionnels⁶ du transport, fait ressortir trois constats. À Abobo, plusieurs arrêtés municipaux, notamment les n° 2515 82, n° 2515 81 et n° 2515 80, ont été adoptés pour interdire le stationnement, le chargement, le déchargement et toute occupation des espaces publics situés autour des institutions avec l'objectif de fermer les gares routières et têtes de ponts installées à proximité. Cependant, leur application n'a pas été effective et ces espaces continuent d'être occupés par les transporteurs (enquête terrain, 2025).

Pour libérer ces sites, les autorités locales et nationales ont également mené des opérations de déguerpissement, notamment en 2012 et 2013, avec une forte escorte policière et parfois marquées par des affrontements meurtriers. Si ces interventions ont pu agir comme une force de dissuasion, leur effet est resté temporaire, car les transporteurs sont revenus occuper les espaces dégagés (enquête terrain, 2025).

⁴ Société des Transports Abidjanais

⁵ Les acteurs institutionnels sont composés du personnel de la mairie d'Abobo, le ministère du transport et des structures comme CNGRCI, DGTTC, Hcpetci, OFT, OIC.

⁶ La gare routière d'Abobo est gérée majoritairement par l'Union des syndicats des transporteurs et chauffeurs d'Abobo (USTCA-CI), ce corps syndical représente les acteurs du transport.

Enfin, la construction et l'inauguration en août 2012 de la gare internationale d'Anonkoua-Kouté visaient à relocaliser les activités de transport afin de désengorger les abords institutionnels. Cependant, cinq ans après sa mise en service, la majorité des transporteurs continuaient de refuser de s'y installer, préférant maintenir leurs activités autour des institutions

Le problème qui fonde cette recherche est le suivant : malgré la mise en œuvre répétée de dispositifs de déguerpissement, d'arrêtés municipaux et de projets de réaménagement, les espaces publics autour des institutions à Abobo continuent d'être occupés par les acteurs du transport.

Sur la base de ce constat, la question principale est de savoir comment les acteurs du transport parviennent à s'approprier et à se maintenir sur l'espace public en dépit des normes de régulation sociale et des barrières institutionnelles qui les interdisent ?

Les travaux théoriques et empiriques montrent que la recolonisation des espaces ou le processus de mutation de l'espace urbain mobilise plusieurs courants de pensées de diverses disciplines (géographie, urbanisme, gestion, économie, etc.). Mais très peu d'analyses sociologiques abordent la question. En effet, à travers les écrits des géographes comme I. Kassi (2007), A. Yemmafouo, S. Gideon, L. N. Doris (2019), ont révélé que le processus de mutation de l'espace urbain est dû d'une part à la pression démographique, l'insuffisance des transports conventionnels ou encore à la faiblesse d'un Etat régulateur. D'autre part, cela est dû au déficit de planification urbaine et à l'inefficacité des pouvoirs publics derrière laquelle se cachent des soupçons de corruption.

Dans la même logique, pour Jérôme Lombard (2006), la privatisation de l'espace public par les acteurs du transport est due à l'inefficacité des pouvoirs centraux à mieux organiser le transport urbain, notamment les conflits de compétence entre collectivités locales et le ministère de tutelle. Comme l'affirme Zouhoula Bi (2008) lorsqu'il y a manque d'équipements de réseau routier, les transporteurs se dotent de lieux de transport improvisés par exemple « des espaces de trottoirs, des espaces urbains, de ronds-points, de bretelles d'accès, de rues ou de boulevards autour d'équipements attractifs (marché, hôpital, école, banque, etc.) »

Quant aux urbanistes K, k, F. Rodrigue, k, A. Narcisse, K, B. Émile (20) la recolonisation des espaces est due aux mésententes entre acteurs en charge de l'attribution des terrains, notamment la direction régionale de la construction et de l'urbanisme et les occupants du domaine public à cause de la négligence de certaines lois foncières. Pour eux, il existe en réalité une ambiguïté

au niveau des prérogatives ou un conflit d'intérêt entre les entités décentralisées et déconcentrées.

En sociologie, toute solution de la crise de l'espace doit intégrer la dimension psychologique et sociologique (Félix, Toure, 2020 ; Koby, 2008 ; Steck, 2006). À cet effet, le paradigme des transactions sociales de Remy, Liliane Vové et Émile Servais (1978) Blanc (1998) cité par Youssouf Meité (2014) nous permet de nous imprégner de la dimension transactionnelle entre les acteurs pour la compréhension de notre étude. En effet, dans leurs travaux, l'une des raisons mises en évidence pour expliquer le maintien des acteurs ou des conflits de pouvoir en dépit de l'existence des normes de régulation se fait par le jeu de négociation. De ce fait, le respect de la norme n'est plus de se conformer aux procédures établies, mais d'opter pour des arrangements en cherchant la légitimité (M. R. Zouhoula bi, 2018).

Dans notre démarche, les éléments recueillis et présentés précédemment sur le phénomène résultent de la configuration et du fonctionnement des rapports entre les acteurs institutionnels et les acteurs du transport dans la gestion des espaces urbains. Cette configuration, que l'on peut qualifier de transaction sociale, désigne une situation où des acteurs, à la fois partenaires et adversaires, parviennent à élaborer des compromis leur permettant de coopérer et de résoudre les conflits éventuels.

En se fondant sur ce principe, cet article vise plus spécifiquement à Identifier les facteurs historiques, sociaux et institutionnels qui expliquent la recolonisation et le maintien des acteurs du transport sur les espaces publics (i); comprendre les représentations sociales et logiques de légitimation qui justifient la recolonisation et le maintien des acteurs du transport sur les espaces publics (ii) et analyser les enjeux et les dynamiques relationnelles liés à la recolonisation et au maintien des acteurs du transport sur les espaces publics autour des institutions (iii).

Les résultats présentés ci-après proviennent d'une enquête qualitative conduite dans la commune d'Abobo, centrée sur les espaces ciblés par les opérations de déguerpissement, à savoir : les abords de la mairie, de la CIE, de l'hôpital général, du lycée moderne, du Trésor public et du centre d'action culturelle.

Les données ont été recueillies à travers des entretiens individuels conduits auprès d'un échantillon diversifié comprenant des acteurs institutionnels, des acteurs non institutionnels et des clients. Côté institutionnel, trois (3) responsables ont été sollicités : un (1) représentant de la police municipale, un (1) agent des services techniques et un (1) responsable des infrastructures urbaines. Côté syndical, des échanges ont été réalisés avec cinq (5) représentants

de l'Union des syndicats des transporteurs et chauffeurs d'Abobo (USTCA-CI). Ensuite, six (6) conducteurs ont été interrogés, dont trois (3) chauffeurs de minibus gbaka et trois (3) chauffeurs de taxis communaux (wôrô-wôrô). Enfin, cinq (5) usagers, c'est-à-dire des clients qui empruntent des véhicules sur ces espaces, ont été interrogés. Au total, dix-neuf (19) entretiens semi-directifs ont été conduits à partir d'un guide thématique prédéfini. L'intégralité des données recueillies a été retranscrite puis classée en verbatims selon les thématiques retenues, avant d'être soumise à une analyse de contenu thématique permettant de dégager les significations et logiques d'action.

Une codification a permis de regrouper les unités de sens en catégories et sous-thèmes. L'analyse de contenu thématique a ensuite mis en évidence les significations, régularités et logiques d'action, à partir d'extraits représentatifs du discours des enquêtés. La présentation des résultats s'appuie sur ces entretiens réalisés auprès d'acteurs institutionnels, syndicaux et de conducteurs dans la commune d'Abobo.

1. Identifier les facteurs historiques, sociaux et institutionnels qui expliquent la recolonisation et le maintien des acteurs du transport sur les espaces publics.

Ce volet présente les cadres historiques, sociaux et institutionnels ayant contribué à la recolonisation des espaces publics autour des institutions d'Abobo. Il met l'accent sur la manière dont les acteurs du transport informel (chauffeurs, syndicats, apprentis) investissent, organisent et maintiennent leur présence dans ces zones pourtant soumises à des régulations institutionnelles telles que les arrêtés municipaux, les opérations de déguerpissement et les projets de réaménagement.

1.1. Historique de l'urbanisation et croissance démographique : facteurs explicatifs de la persistance de l'occupation

Ancien villages ébrié, Abobo devient dès les années 1960 un pôle d'accueil pour populations à faibles revenus et migrants ruraux, passant de 4 000 habitants en 1963 à plus de 1,3 million en 2021. Cette explosion démographique marquée par un urbanisme non planifié et sans équipements adéquats transforme la commune en « cité-dortoir » surpeuplée. Les quartiers, souvent construits spontanément, restent longtemps dépourvus de voirie : en 1997, 96 % des voies n'étaient pas bitumées, en 2014, 53 des 72 quartiers restaient sous-équipés.

Ce déficit structurel exerce une forte pression sur les espaces publics qui deviennent des points stratégiques pour la mobilité et l'activité économique. Les archives municipales notent dès 1978 « une congestion croissante autour des sites publics majeurs » liée au développement non maîtrisé des quartiers périphériques.

La faiblesse du transport public formel, notamment l'incapacité de la SOTRA à répondre à la demande ouvre la voie à un secteur informel plus souple et accessible. Pour les transporteurs, l'occupation de ces espaces est une nécessité :

On ne peut pas quitter ici parce que les dirigeants d'Abobo n'ont jamais prévu des espaces pour nous... Abobo est mal construit depuis le commencement » (chauffeur gbaka, mairie d'Abobo). « Si on nous chasse, comment les gens vont partir à Adjamé ? ... il n'y a pas assez de routes, pas assez de bus (chauffeur gbaka, Abobo Anador).

Cette présence socialement et économiquement légitimée, s'ancre dans la vie quotidienne, les espaces étant transformés en gares routières improvisées et lieux d'échanges commerciaux. Les autorités locales tolèrent souvent la situation : « On sait que c'est interdit, mais on ne peut pas vider les lieux tous les jours... et après, ça revient toujours » (agent de la police municipale).

Les déguerpissements répétés échouent faute de solutions alternatives adaptées, entretenant une occupation durable. Comme le résume un chef syndicat : « Ici, la rue appartient à ceux qui en ont besoin. Tant que la ville ne règle pas le transport, les chauffeurs resteront... » Ainsi, la persistance de ces occupations résulte d'une combinaison historique et structurelle : urbanisation spontanée, croissance démographique incontrôlée, insuffisances des politiques publiques et rôle important du transport informel dans la survie économique locale.

1.2. Faiblesse des capacités institutionnelles : une clé du maintien des transporteurs aux abords des institutions publiques

La persistance des acteurs du transport informel autour des institutions publiques d'Abobo s'explique par la faiblesse des dispositifs publics de contrôle. Les budgets communaux, limités et absorbés par les dépenses de fonctionnement, ne permettent pas de financer durablement l'aménagement d'infrastructures adaptées ou des déguerpissements accompagnés de mesures de réinstallation. Les opérations menées sont ponctuelles, mal coordonnées entre mairie, préfecture, district et ministères.

Le déficit en moyens humains accentue cette fragilité : Malgré une hausse récente des polices municipales selon les données collectées sur le terrain, les contrôles restent sporadiques, concentrés sur des campagnes ciblées, sans suivi systématique. L'absence de surveillance continue favorise la mobilité stratégique des transporteurs qui adaptent leurs pratiques pour contourner la présence des agents. Comme le reconnaît un policier municipal : « On sait que c'est interdit, mais on ne peut pas vider les lieux tous les jours, ça crée des tensions... et après, ça revient toujours (entretien, police municipale d'Abobo). »

À cela s'ajoute un manque de moyens humains : la quasi-totalité du budget des polices municipales (91 %) est consacrée aux salaires, laissant peu de marge pour recruter davantage d'agents afin d'assurer une surveillance efficace et continue. La formation des agents reste insuffisante et le recours à des vacataires fragilise la continuité ainsi que la qualité du contrôle. Ce cercle vicieux, faiblesse du contrôle, expansion du transport informel, montre que l'autorité publique peine à faire appliquer ses règlements. L'occupation se maintient ainsi non seulement par défiance ou opportunisme, mais parce qu'elle répond à un besoin réel de mobilité que les services publics formels ne satisfont pas.

1.3. L'absence d'aménagement post-déguerpissement : un catalyseur structurel de la recolonisation informelle

Faute de requalification physique (mobilier urbain, revêtement, clôtures) ou d'affectation officielle (gare formelle, marché, zone verte) et en l'absence d'une présence municipale ou policière durable, l'espace libéré devient une « zone grise » échappant à toute régulation active. Ce vide institutionnel est perçu comme une opportunité par les chauffeurs de gbaka et wôrô-wôrô, qui réinstallent rapidement leurs véhicules et reconstituent leurs circuits avec l'appui de leurs syndicats. Comme l'explique un chauffeur :

« Quand ils nous chassent, c'est pour quelques jours. Après, le terrain est vide, personne ne vient. On reprend notre place, sinon les clients ne savent plus où nous trouver. »

Ce phénomène révèle une boucle structurelle : sans intégration des sites déguerpis dans un projet d'usage cohérent, la vacance de l'espace alimente mécaniquement la recolonisation. Dans un contexte de forte demande de mobilité, les transporteurs informels offrent un service là où l'État ou la mairie n'en proposent aucun. Un usager résume ainsi la situation : « Si les gbaka ne reviennent pas ici, comment on va faire ? Il n'y a pas de gare, pas de bus. On est obligé d'attendre qu'ils reviennent. » Ainsi, le déguerpissement non suivi d'un aménagement devient une intervention inefficace, voire contre-productive. Il met en évidence la faiblesse des capacités d'anticipation urbaine et l'incapacité à articuler régulation, planification et aménagement. Tant que les espaces évacués ne feront pas l'objet d'une réaffectation, leur reconquête informelle restera une issue prévisible et inévitable.

2. Comprendre les représentations sociales et logiques de légitimation justifie la recolonisation et le maintien des acteurs du transport sur les espaces publics

Cette partie présente les idées et croyances qui amènent les transporteurs à rester sur les espaces publics. Elle montre comment ils justifient cette présence par l'utilité de leurs services et les besoins de la population.

2.1. L'espace public perçu comme un bien commun

À Abobo, de nombreux transporteurs considèrent l'espace public, voiries, trottoirs, abords d'institutions, comme une ressource collective, ouverte à tous et légitimement mobilisable par ceux qui en ont besoin. Cette perception s'appuie sur un sentiment d'antériorité, mais aussi sur l'idée que leur activité rend un service indispensable à la population.

Un chauffeur explique : « Ici là, ce n'est pas leur terrain. C'est pour tout le monde. C'est la route du pays, on peut travailler ici tant qu'on ne dérange pas. » Une autre ajoute : « Avant, on était là même avant qu'ils construisent la clôture de la mairie. On transporte les gens, on aide la population. »

Pour eux, l'occupation n'est pas une infraction mais une réponse pragmatique aux besoins quotidiens de mobilité, notamment en l'absence de solutions alternatives viables. Cette vision est parfois partagée par les usagers, qui voient dans ces transporteurs des facilitateurs de la vie urbaine. Elle contribue ainsi à désactiver symboliquement l'idée d'illégalité et à légitimer la présence informelle autour des institutions.

2.2. L'attractivité des centralités urbaines : la proximité du marché comme justification de l'occupation des espaces publics

À Abobo, la persistance des transporteurs informels autour du centre administratif et commercial s'explique en grande partie par la valeur stratégique des centralités urbaines. La proximité immédiate du grand marché, principal pôle d'échanges de la commune, confère aux lieux environnants une forte attractivité pour le stationnement et la desserte.

Située à environ 300 mètres de la mairie et de l'ancienne gare officielle, l'actuelle aire d'implantation des taxis communaux (wôrô-wôrô) et mini cars (gbaka) est pensée par les chauffeurs comme un point nodal incontournable du tissu urbain. Un conducteur résume : « Ici, tout le monde passe : ceux qui viennent du marché, ceux qui vont à l'hôpital ou à la préfecture. On ne peut pas aller ailleurs, c'est ici qu'il y a les gens, c'est ici que tu peux gagner ta recette »

Dans cette logique, l'implantation ne répond pas à un plan d'aménagement, mais à la demande réelle. Plus un lieu est fréquenté, plus il est jugé approprié pour l'activité de transport. Le grand marché joue un rôle de hub, connectant les flux internes à Abobo (Kennedy, Sagbé, Abobo Baoulé) aux flux intercommunaux (Adjamé, Yopougon, Cocody, etc.). Il attire aussi de nombreuses activités informelles accentuant la pression spatiale sur ses abords.

Pour les chauffeurs, la centralité est synonyme d'efficacité : accès rapide aux clients, recettes garanties, réduction des temps morts. Comme l'explique l'un d'eux : « Là-bas à la nouvelle gare, il n'y a pas de clients. Tu peux rester toute la journée sans tourner. Ici, même si tu viens

tard, tu fais ta recette. » Cette rationalité est renforcée par l'obligation quotidienne de verser une recette fixe aux propriétaires de véhicules, souvent entre 12 000 et 35 000 FCFA.

Sur le plan symbolique, la centralité assure aussi visibilité et reconnaissance professionnelle. Être posté devant le marché ou la mairie, c'est occuper une position stratégique dans la hiérarchie urbaine du transport. Plus les véhicules sont nombreux, plus leur présence paraît normale, voire inévitable.

2.3. Le transport informel perçu comme pourvoyeur d'emplois : une légitimation sociale du maintien sur les espaces publics

À Abobo, l'occupation des espaces publics par les acteurs du transport ne se réduit pas à une logique opportuniste : elle s'ancre aussi dans la perception du transport urbain informel comme un secteur vital, à forte valeur sociale et économique. Cette vision lui confère une légitimité morale, en le rattachant à la lutte contre le chômage et à la survie de familles urbaines précaires.

Pour de nombreux chauffeurs, apprentis, syndicalistes et même certains agents municipaux, le transport informel est l'un des rares viviers d'emplois accessibles sans diplôme, sans garantie bancaire et sans réseau politique. Les jeunes peu qualifiés y trouvent rapidement un débouché, que ce soit comme apprenti, chauffeur journalier, gérant de véhicule ou chef de gare.

Moi je n'ai pas eu la chance d'aller loin à l'école. Après mon stage de menuiserie, je n'ai pas eu de boulot. C'est un ami qui m'a amené ici comme apprenti. Aujourd'hui, je suis chauffeur. C'est ce travail qui nourrit ma famille (Chauffeur, 31 ans, Abobo).

Ce discours du mérite et de l'auto-insertion est omniprésent : il justifie la présence dans les zones centrales comme un droit économique fondamental. Les chauffeurs ne se perçoivent pas comme des occupants illégaux, mais comme des travailleurs pauvres qui transforment la rue en espace de travail légitime, au même titre qu'un marché ou un chantier.

Les syndicats renforcent cette lecture en présentant leur secteur comme un levier de stabilisation sociale. Pour eux, tout déguerpissement sans solution alternative aggrave la précarité et expose des centaines de jeunes à l'oisiveté ou à la délinquance. « Si vous chassez les gbaka d'ici, vous mettez des gens dans la rue. Ce sont des pères de famille. Il faut penser aux conséquences. » (Responsable syndical, Abobo).

Les chiffres confirment cette importance. Selon le Document de politique nationale de mobilité urbaine (2019), le transport artisanal emploie près de 200 000 personnes dans le Grand Abidjan, dont une majorité dans l'informel. Une seule ligne de transport peut impliquer des dizaines

d'acteurs directs et indirects : apprentis, mécaniciens, collecteurs de taxes, agents de lavage, vendeuses ambulantes.

Ainsi, l'occupation des abords des institutions n'est pas vécue comme une transgression, mais comme la prolongation naturelle d'un tissu économique populaire. Cette justification est renforcée par le manque perçu d'alternatives crédibles : sans politique de l'emploi adaptée, l'État et la mairie perdent en légitimité auprès des acteurs du terrain.

3. Examiner les enjeux et les rapports sociaux entre acteurs institutionnels et acteurs du transport structurent le maintien de ces derniers sur l'espace public

Ce volet analyse la manière dont les interactions, alliances, tensions et rapports de force entre acteurs institutionnels (mairie) et acteurs du transport (chauffeurs, syndicats) influencent le maintien de ces derniers sur les espaces publics. Il met en lumière comment ces relations, qu'elles soient formelles ou informelles, structurent les règles implicites de cohabitation et façonnent les conditions concrètes de l'occupation, entre tolérance, négociation et conflits ouverts.

3.1. Instrumentalisation politique et clientélisme électoral : L'occupation informelle des espaces publics comme enjeu de stabilité politique locale

À Abobo, les transporteurs ne sont pas seulement des contrevenants aux règlements : ils représentent un capital électoral stratégique. Leur capacité de mobilisation, leur présence massive dans les quartiers populaires et leur organisation syndicale en font des acteurs politiques incontournables. Cette influence se traduit par des pratiques clientélistes : tolérance durant les campagnes, suspension des sanctions, relations privilégiées avec les leaders syndicaux en échange de soutien électoral. Comme l'explique un responsable syndical : « En période d'élection, on nous laisse tranquilles. Après, si on nous déplace, c'est toujours avec discussion. On n'est pas des ennemis, on est des partenaires. »

Cette dynamique rend des sites stratégiques, abords de la mairie, hôpital, lycée, pratiquement « intouchables ». Un chauffeur confirme : « Les politiciens savent que si on n'est pas contents, la ville peut s'arrêter. Donc, ils préfèrent discuter avec nous plutôt que de nous chasser. » Ainsi, l'occupation informelle devient un instrument de stabilisation politique locale, freinant toute régulation stricte et consolidant des arrangements tacites qui affaiblissent l'autorité institutionnelle.

3.2. Les documents délivrés par la mairie comme facteur du maintien des transporteurs sur les espaces des institutions

À Abobo, la délivrance de cartes de stationnement et de taxes journalières par la mairie contribue paradoxalement à légitimer la présence des transporteurs sur des espaces publics pourtant frappés d'interdiction. Ces documents, censés encadrer l'activité, sont perçus comme un droit d'usage, opposable aux agents municipaux.

Un chauffeur de gbaka résume ainsi la situation : « Si j'ai ma carte de stationnement et que je paie ma taxe, personne ne peut me dire de quitter ici. C'est la mairie elle-même qui m'a donné le papier. » Pour les autorités locales, cette pratique représente aussi une source de revenus dans un contexte de dépendance aux recettes propres. Un agent municipal confie : « On sait que certains stationnent là où c'est interdit, mais la taxe journalière et les cartes nous rapportent beaucoup. Sans ça, comment on fait tourner la commune ? »

Cette logique financière entretient un système d'accommodement mutuel : tant que les paiements sont effectués, l'occupation est tolérée, ce qui consolide une régulation de fait et affaiblit l'autorité des arrêtés municipaux.

3.3. La négociation comme moyen de maintien des transporteurs dans les zones interdites

À Abobo, la persistance de l'occupation informelle des espaces publics par les transporteurs (gbaka, wôrô-wôrô) ne s'explique pas uniquement par l'absence de contrôle. Elle repose aussi sur un mécanisme central : la négociation avec les autorités municipales. Bien que rarement formalisé, ce processus constitue un pilier de la régulation effective de l'espace public.

Les syndicats jouent un rôle clé en servant d'intermédiaires entre les transporteurs et la mairie ou la police municipale. Lors des opérations de déguerpissement, ils privilégient la concertation plutôt que l'affrontement, comme l'illustre ce témoignage : « Non mon petit, nous ne pouvons pas nous opposer face à la mairie puisque ce sont les autorisés. Nous, on négocie avec eux ; même si tu es un syndicat, on négocie, et après la négociation ils ont accepté, c'est pour ça que tu nous vois ici. »

Cette cohabitation négociée permet aux transporteurs de continuer leurs activités en échange de certaines garanties : paiement de taxes journalières, respect de périmètres d'occupation, absence de troubles. Pour les autorités, elle assure stabilité sociale et gestion indirecte des espaces, sans engager les coûts d'un contrôle permanent. Comme le résume un autre responsable syndical : « Ici, on ne force pas. On parle, on s'entend, on paye nos tickets et on reste tranquilles. C'est mieux que de se faire chasser tous les jours. »

Ce système confère aux syndicats un statut quasi institutionnel : collecte de taxes, organisation des files, gestion des conflits, transmission des doléances. La négociation ne se limite pas aux crises, mais s'inscrit dans un ajustement continu où chacun module ses exigences pour éviter les tensions. Elle est facilitée par la faible coordination entre niveaux de régulation (municipal, préfectoral, national), laissant place à des arrangements locaux souvent oraux.

En définitive, cette « légalité grise » permet d'éviter les conflits ouverts tout en maintenant l'occupation informelle. Mais elle renforce aussi le pouvoir des syndicats et fragilise une gouvernance urbaine planifiée, illustrant comment les rapports sociaux façonnent la gestion concrète de l'espace public à Abobo.

3.4. La collaboration fonctionnelle entre syndicats et mairie comme forme d'intégration informelle des transporteurs dans la gestion urbaine

À Abobo, l'enquête montre qu'au-delà des tensions apparentes, il existe une coopération pragmatique entre la mairie et les syndicats de transporteurs, qui contribue directement à leur maintien sur les emprises institutionnelles. Bien que non formalisée, cette relation repose sur des intérêts réciproques : la mairie bénéficie de relais efficaces pour encadrer le secteur, tandis que les syndicats consolident leur influence. Un représentant municipal explique : « ... Quand les transporteurs voulaient augmenter le transport, on (les acteurs institutionnels) les a invités... souvent on (les syndicats) les sollicitait pour encaisser ou mettre des taxes sur certains transporteurs récalcitrants, on ne peut pas s'en passer d'eux donc on les associait... ».

Les syndicats agissent ainsi comme des courroies de transmission : perception de taxes, gestion des tensions internes, contrôle de la discipline, voire médiation lors de conflits. Ce rôle para-institutionnel leur permet d'être intégrés dans les circuits de gouvernance locale, tout en restant dans l'informalité. Comme le résume un leader syndical : « Nous, on aide la mairie à gérer. On parle aux chauffeurs, on collecte, on calme quand il y a problème. En retour, on nous laisse travailler. »

Cette collaboration répond aussi à des contraintes structurelles : faibles moyens humains et financiers des communes, difficulté à imposer une répression continue, nécessité de maintenir la fluidité des transports. En s'appuyant sur des intermédiaires puissants et organisés, la mairie parvient à limiter les désordres et à encadrer les pratiques, au prix d'une légalisation implicite des occupations informelles.

Cette intégration informelle illustre un mode de gouvernance flexible, où l'efficacité prime sur la stricte légalité. Elle renforce l'ancrage des transporteurs dans les zones sensibles, complique

toute opération de déguerpissement et oblige les autorités à négocier en cas de réaménagement. Ce partenariat tacite contribue ainsi à stabiliser un ordre urbain hybride, fondé sur la délégation, la négociation et la reconnaissance mutuelle.

Conclusion

L'enquête menée à Abobo montre que la persistance des transporteurs sur les espaces publics autour des institutions n'est ni le fruit du hasard ni une simple transgression. Elle résulte d'un faisceau de facteurs historiques, sociaux, institutionnels, relationnels et d'enjeux politiques et économiques qui structurent durablement ce phénomène. L'urbanisation rapide, la croissance démographique et les insuffisances du transport public formel ont créé un terrain propice à l'occupation de ces espaces. Les déguerpissements répétés, non suivis d'aménagements adaptés, se traduisent par une réoccupation quasi immédiate, révélant les limites des politiques publiques centrées sur la seule coercition.

Sur le plan idéologique, les transporteurs légitiment leur présence en considérant l'espace public comme un bien commun, en soulignant leur rôle économique et social, et en s'appuyant sur la proximité stratégique des marchés et des institutions. Dans ce contexte, le transport informel s'impose à la fois comme une réponse indispensable aux besoins de mobilité et comme un secteur d'insertion professionnelle pour de nombreux jeunes.

Au plan institutionnel et relationnel, la mairie elle-même contribue à légitimer ces occupations à travers la délivrance de cartes de stationnement et la perception de taxes, instaurant ainsi une régulation de fait. À cela s'ajoute une pratique constante de la négociation et de la collaboration : les syndicats assurent la collecte, régulent les tensions et deviennent des acteurs quasi institutionnels. Ces interactions produisent une « légalité grise » où tolérance, compromis et arrangements tacites façonnent un ordre urbain hybride. Cette régulation informelle stabilise la présence des transporteurs mais affaiblit, dans le même temps, l'autorité d'une régulation formelle strictement appliquée.

Toutefois, cette dynamique n'est pas sans contradictions. Si ces arrangements procurent aux transporteurs une place dans la gestion locale et assurent une certaine stabilité, ils fragilisent l'efficacité des mesures coercitives et entretiennent une ambiguïté dans la gouvernance urbaine. De plus, cette étude, en se concentrant principalement sur les relations entre syndicats, transporteurs et autorités locales, n'a pas exploré de manière approfondie les tensions vécues par d'autres groupes sociaux, riverains, commerçants, usagers qui subissent directement les effets de cette occupation. Ces perceptions et conflits constituent un enjeu majeur pour la cohésion urbaine et méritent d'être intégrés dans de futures recherches.

Références bibliographiques

AKA Assalé Félix et TOURE Mamoutou, 2020, *Mode d'occupation des sols (MOS) et pression sur l'espace public à Abidjan*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 28 p.

BLANC Maurice, 1998, *Transactions sociales et régulation des conflits*, Paris, L'Harmattan, 210 p.

BOUQUET Christian, 2014, *Pays propre et politiques de régulation urbaine en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 254 p.

DROIT LIBRE TV, 2017, « Violences lors des déguerpissements à Abidjan », *Droit Libre TV*, reportage vidéo.

GBANSÉ, 2012, *La Sorbonne d'Abidjan : espace public et expression populaire*, Abidjan, Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire, 145 p.

LOMBARD Jérôme, 2006, *Privatisation et recomposition des espaces publics urbains en Afrique de l'Ouest*, Paris, IRD Éditions, 320 p.

KASSI-DJODJO Noël, 2014, *Occupation du domaine public et régulation urbaine à Abidjan*, Abidjan, Éditions CERAP, 198 p.

KASSI Irié, 2007, *Urbanisation et transformation des espaces publics à Abidjan*, Abidjan, Université de Cocody, 215 p.

KEI Didier, 2016, *Les opérations de déguerpissement à Abidjan : enjeux et limites*, Abidjan, CERAP, 187 p.

KOBOU Koby, 2008, *Approches sociologiques de l'espace urbain africain*, Paris, L'Harmattan, 272 p.

KOUADIO A., 2000, *Modèle d'analyse des mutations de l'espace urbain*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 192 p.

KOUAMÉ Kra, 2015, *Les occupations illicites des espaces publics à Abobo : analyse et perspectives*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 156 p.

MEITÉ Youssouf, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 69 p.

OFPRA, 2016, *Rapport sur les politiques d'assainissement et de déguerpissement en Côte d'Ivoire*, Paris, OFPRA, 32 p.

OFPRA, 2017, *Programme pays propre : bilan de la huitième édition*, Paris, OFPRA, 40 p.

SANGARÉ Malick, 2017, *L'opération Propreté et embellissement des villes ivoiriennes : étude de cas*, Abidjan, Presses Universitaires de Côte d'Ivoire, 168 p.

STECK Jean-Fabien, 2006, *Approches critiques des politiques urbaines en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 248 p.

TOURE Félix, 2020, *Crises de l'espace urbain et gouvernance locale*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 204 p.

YEMMAFOUO André, GIDEON Samuel et DORIS Nadine, 2019, *Pression démographique et mutation des espaces urbains en Afrique centrale et de l'Ouest*, Yaoundé, Presses Universitaires, 230 p.

ZOUHOULA BI M. R., 2008, *Transport informel et appropriation de l'espace public à Abidjan*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 190 p.

ZOUHOULA BI M. R., 2018, *Négociation et légitimation des occupations informelles dans les villes africaines*, Abidjan, Éditions Universitaires de Côte d'Ivoire, 202 p.