

Vol. 2, No. 1, avril 2026



REVUE LE  
FROMAGER

# Le Fromager

Revue des Sciences humaines  
et sociales, Lettres, Langues  
et Civilisations

Fréquence :

TRIMESTRIELLE

ISSN-L : 3079-8388

ISSN-P : 3079-837X

**Editeur :**

**UFR/Lettres et Langues de l'Université Alassane  
Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)**

**WWW.REVUEFROMAGER.NET**

## **ADMINISTRATION ET RÉDACTION**

### **Directeur de publication**

DANHO Yayo Vincent  
Maître de Conférences  
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **Secrétaire de la rédaction**

KOUAMÉ Arsène

### **Web Master**

KOUAKOU Kouadio Sanguen  
Assistant, Ingénieur en informatique, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **Comité scientifique**

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny  
ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
BATCHANA Eshohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé  
CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop  
GOMA-THETHET Roval, Maître de conférences, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville  
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou  
KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny  
Klaus van EICKELS, Professeur titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg (Allemagne)  
KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro  
LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny  
NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville  
NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I  
N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville  
SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

### **Comité de rédaction**

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

DJAMALA Kouadio Alexandre Histoire, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Histoire, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d’Ivoire)

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUASSI Koffi Sylvain, Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

MAWA-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N’SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N’gouabi de Brazzaville

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

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, philosophie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d’Ivoire

### **Comité de lecture**

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DEDE Jean Charles, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMA-THEHET Roval, Maître de conférences, Université Marien N’Gouabi de Brazzaville

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Université Peleforo Gon Coulibaly

KOUASSI Koffi Sylvain, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

MAWA -Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'Gouabi de Brazzaville

N'GUESSAN Konan Parfait, Maître-Assistant, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

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

SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

## **POLITIQUE ÉDITORIALE**

*Le Fromager* est une revue internationale qui fournit une plateforme aux scientifiques et aux chercheurs du monde entier pour la diffusion des connaissances en sciences humaines et sociales et domaines connexes. Les articles publiés sont en accès libre et, donc, accessibles à toute personne.

## **RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS**

*Le Fromager* n'accepte que des articles inédits et originaux en français ou en anglais. Les articles publiés n'engagent que leurs auteurs.

Le manuscrit est remis à deux rapporteurs au moins, choisis en fonction de leur compétence dans la discipline. Le secrétariat de 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 — d'autant plus long que l'article sera parvenu plus tôt au secrétariat pour remettre la version définitive de son texte.

Les auteurs sont invités à respecter les délais qui leur seront communiqués, sous peine de voir la publication de leurs travaux repoussée au numéro suivant.

### **1. Structure de l'article**

**Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale :** Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots maximum], Mots clés [5 mots maximum] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche méthodologique), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.

**Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain :** Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots au plus], Mots clés [5 mots au plus] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.

### **2. Longueur de l'article**

Quelle que soit la nature de l'article, sa longueur maximale, incluant aussi bien le texte principal que les résumés, les notes et la documentation, doit être comprise **entre 5000 et 8000 mots**.

### **3. Formats d'enregistrement et d'envoi**

Tous les articles doivent nous parvenir obligatoirement en version numérique.

### **Texte numérique (Word et PDF)**

#### **3.1 Traitement de texte**

La saisie de l'article doit être effectuée avec traitement de texte Word, obligatoirement en **police Garamond de taille 12, interligne simple (1)**.

La mise en forme (changement de corps, de caractères, normalisation des titres, etc.) est réalisée par l'équipe éditoriale de la revue. Les césures manuelles, le soulignement, le retrait d'alinéa ou de tabulation pour les paragraphes sont proscrits. Une ligne sera sautée pour différencier les paragraphes.

Pour la ponctuation, les normes sont les suivantes : un espace après (.) et (,) ; un espace avant et après (;), (:), (?), et (!). Les signes mathématiques (+, —, etc.) sont précédés et suivis d'un espace.

L'utilisation des guillemets français (« ») doit être privilégiée. Les guillemets anglais (" ") ne doivent apparaître qu'à l'intérieur de citations déjà entre guillemets.

Les chiffres incorporés dans le texte doivent être écrits en toutes lettres jusqu'au nombre cent. Au-delà, ils le seront sous forme de chiffres arabes (101, 102, 103...)

Les siècles doivent être indiqués en chiffres romains (I, II, III, IV, X, XX).

Les appels de note doivent se situer avant la ponctuation.

#### **3.2. Le texte imprimé**

Le texte comporte une marge de 2,5 cm sur les quatre bords. L'auteur peut faire apparaître directement les enrichissements typographiques ou avoir recours aux codes suivants : 1 trait : italiques 2 traits : capitales (majuscules) 1 trait ondulé : caractères gras. Le texte sera paginé.

#### **4. Pagination**

Le document est paginé de la page de titre aux références bibliographiques. Cette pagination sera continue sans bis, ter, etc.

#### **5. Références bibliographiques**

S'assurer que toutes les références bibliographiques indiquées dans le texte, et seulement celles-ci s'y trouvent. Elles doivent être présentées selon les normes suivantes :

##### **5.1. Bibliographie**

###### **– Pour un ouvrage :**

PICLIN Michel, 2017, *La notion de transcendance : son sens, son évolution*, Paris, Armand Colin.

###### **– Pour un article de périodique :**

IGUE Ogunsola, 2010, « Une nouvelle génération de leaders en Afrique : quels enjeux ? », *Revue internationale de politique de développement*, vol. 1, No. 2, p. 119-138.

###### **– Pour un article dans un ouvrage :**

ZARADER Marlène, 1981, « Être et Transcendance Chez Heidegger », in Martin KAPPLER (dir.), *Métaphysique et Morale*, Paris, L'Harmattan, p. x-y.

###### **– Pour une thèse :**

OLEH Kam, 2008, « Logiques paysannes, logiques des développeurs et stratégies participatives dans les projets de développements ; l'exemple du projet Bad-Ouest en Côte d'Ivoire », Thèse unique de doctorat, Institut d'Ethnologie, Université Cocody, Côte D'Ivoire.

## 5.2. Sources

### – Pour les sources écrites :

Nom de la structure conservant le document (Centre d'archives), fonds, carton ou dossier, titre du document, année (exemple : GGAEF — 4 (1) D39 : Rapport annuel d'ensemble de la colonie du Gabon, en 1939).

### – Pour les sources orales :

Nom(s) et prénom(s) de l'informateur, numéro d'ordre, date et lieu de l'entretien, sa qualité et sa profession, son âge et/ou sa date de naissance.

## 6. Références et notes

### 6.1. Appel de référence

Dans le texte, l'appel à la référence bibliographique se fait suivant la méthode du premier élément et de la date, entre parenthèses. En d'autres termes, les références des ouvrages et des articles doivent être placées à l'intérieur du texte en indiquant, entre parenthèses, le nom de l'auteur précédé de l'abréviation de son prénom, l'année et/ou la (les) page(s) consulté(es), suivis de deux points. Exemple : (A. Koffi, 2012 : 54-55).

Si plusieurs références existent dans la même année pour un même auteur, faire suivre la date de a, b, etc., tant dans l'appel que dans la bibliographie : (A. Koffi, 2012a).

À partir de trois auteurs, faire suivre le premier auteur de et *al.* : (K. Arnaud et *al.* 2010). Quand il est fait appel à plusieurs références distinctes, on séparera les différentes références par un point-virgule (;) : (E. Kedar, 1978, 1989 ; E. Zadi, 1990).

### 6.2. Références aux sources

Les références aux sources (orales ou imprimées) doivent être indiquées en note de bas de page selon une numérotation continue.

### 6.3. Notes de bas de page

Les explications ou autres développements explicitant le texte doivent être placés en notes de bas de page correspondante (sous la forme : 1, 2, 3, etc.). Ces notes infra-paginales doivent être exceptionnelles et aussi brèves que possible.

### 6.4. Citations

Le texte peut comporter des citations. Celles-ci doivent être mises en évidence à partir de lignes ; retrait gauche et droite en interligne simple, en italique et entre guillemets.

– Les **citations courtes** (1, 2 ou 3 lignes) doivent être entre guillemets français à l'intérieur des paragraphes en police 12, interligne simple.

– **Les citations longues** (4 lignes et plus) doivent être sans guillemets et hors texte, avec un retrait de 1 cm à gauche et interligne simple.

– **Les Crochets** : Mettre entre crochets [] les lettres ou les mots ajoutés ou changés dans une citation, de même que les points de suspension indiquant la coupure d'un passage [...].

## 7. Les documents non textuels

### 7.1 Illustrations

L'ensemble des illustrations, y compris les photographies, doit impérativement accompagner la première expédition de l'article. En plus de chaque original, l'auteur fournira une copie aux dimensions souhaitées pour la publication : pleine page, demi-page, sur une colonne, etc. Au dos seront portés le nom du ou des auteurs, le numéro de la figure, l'indication du haut de l'illustration.

La justification maximale est de 120 mm de largeur sur 200 mm de hauteur pour une illustration pleine page. Les textes portés sur les illustrations seront en Garamond.

## **7.2 Dessins originaux**

Ils seront soit tracés à l'encre de Chine, soit issus de traitement informatique imprimé dans de bonnes conditions. Dans ce dernier cas, on évitera les trames dessinées. Pour les objets lithiques, les croquis dits « schémas diacritiques » gagneront à être accompagnés des dessins traités en hachures valorisantes qui, eux, montrent la morphologie technique.

## **7.3 Documents photographiques**

Les documents doivent être parfaitement nets, contrastés et être fournis sous forme de fichier numérique ; enregistrés pour « PC » (Photoshop ©/niveaux de gris 300 ppi ou bitmap 600 ppi/Tiff/taille de publication dans Illustrator © ou tout autre logiciel de dessin vectoriel/EPS/textes vectorisés).

## **7.4 Tableaux**

La revue n'assure pas la composition des tableaux. Ils devront être remis sous forme de fichiers Acrobat © PDF (print/niveau de gris/taille de publication/300dpi) ou Illustrator © (EPS/niveau de gris/taille de publication/300dpi), respectant la justification et la mise en pages de la revue. Privilégier les fontes Garamond.

## **7.5 Échelles**

Aussi souvent que possible, la représentation grandeur nature sera recherchée. Lorsque la réduction s'impose, l'auteur aura soin de prévoir une échelle de réduction constante pour une même catégorie de vestiges. Pour chaque carte ou plan, l'auteur donnera une échelle graphique, ainsi que la direction du Nord. Pour les objets dessinés ou photographiés, une échelle, si possible constante, accompagnera chaque pièce ou ensemble de pièces.

## **7.6 Titres des illustrations, photos et tableaux**

Toutes les illustrations, toutes les photos et tous les tableaux doivent avoir des titres. Ces titres sont obligatoirement placés en dessous des illustrations, des photos ou des tableaux.

## **7.7 Légendes**

L'auteur accordera un soin particulier à la qualité des légendes. Les illustrations, les photos, les tableaux et leurs légendes constituent souvent le premier contact du lecteur avec l'article. Les légendes doivent être placées en dessous des titres.

## **7.8 Appels des illustrations, photos et tableaux**

Dans le texte, l'auteur doit obligatoirement indiquer l'appel aux illustrations, photos ou tableaux. Cet appel doit être en chiffres arabes : (fig. 1), (tabl. 2), (pl. 3 - fig. 4), etc.

Site internet de LE FROMAGER : <https://revuefromager.net/>  
L'équipe éditoriale

## SOMMAIRE

### **N'Zué Koffi Arsène GNA**

Analyse comparative des facteurs socio-économiques influençant les parcours thérapeutiques des réfugiées centrafricaines et communautés hôtes congolaises 9-30

### **Fidèle Wendegouidi OUEDRAOGO**

Compétition et représentativité culturelle à la Semaine Nationale de la Culture au Burkina Faso 31-47

### **Mlan Kouakou Pierre ANZIAN**

Entre tradition ancestrale et modernité numérique : l'écartèlement identitaire du chrétien Agni moronou 48-65

### **Innocent Atehghang AFUHINGHANG**

The grievances theory versus transnationalism and the Cameroon anglophone question: from 1961 to 2017 66-84

### **Sasso Sidonie Calice YAPI, Noël Jean Charles Abel YAPO**

Médias Sociaux et Construction Identitaire des Étudiants à l'Université Virtuelle de Côte d'Ivoire : Entre Socialisation Numérique et Stress Académique 85-97

### **Bodji Georges Duvalier N'DRÉ, Nibé Dramane SILUÉ, Gahoun Brice Aubain GBODJÉ**

Construction identitaire et médiatisation de la fête de Pâques par SOLIBRA 98-111

### **Soumaïla MARE**

État, entre collaboration, concurrence et recentralisation : repenser la gouvernance de la culture et du tourisme au Burkina Faso 112-124

### **Adoté Akué AKPABIE**

Précarités socioéconomiques et culturelles, stratégies politiques et déficit de consolidation démocratique au Togo 125-146

### **Sidiki COULIBALY, Lassana NASSOKO**

La réception de la poésie française dans l'enseignement secondaire au Mali 147-158

### **Bi Naga Landry BOTTY**

Nos sociétés contemporaines à l'épreuve des technologies émergentes : la révolution numérique, une nouvelle ère 159-170

### **Dié Octave MANIGA**

Les transports collectifs urbains à Abidjan face aux effets de la crise socio-politique de 2002 171-183

### **Boubacar Bamba KEITA, Lassana TOURE, Sékou Amadou TRAORE, Brehima KEITA**

Modélisation et prévision des tendances des dépenses de santé au Mali (2008–2022) à partir des séries temporelles 184-199

### **Michel EONE, Nicéphore Assoua ELAT, Jean Marie Obourou EBERE**

Revivre de *Maât* : une solution africaine aux crises frontalières et migratoires entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale (1968-2020) 200-217

### **Faustin GUEI, Philbert Kouadio KONAN, Karidia DIOMANDE, Jean-Aimée Assué YAO**

Gestion des déchets solides, indicateurs environnementaux et risques sanitaires dans la ville de Bondoukou 218-234

### **Privat Sylvain BADELO, Guy Éric Anicet Quassy KOUAKOU**

Pratiques agricoles des cotonculteurs et durabilité agroécologique dans le département de Korhogo 235-246

- MITAN, NGUEABAYE, NOUMBISSIE, FONKOUA**  
Rôle des entrepreneurs tchadiens dans l'offre éducative : acteurs, stratégies et enjeux pour la gouvernance du système éducatif 247-265
- GANAME, KOUDOUGOU, OUEDRAOGO,**  
Accès au foncier rural des femmes Mossé dans la province du Zoundwéogo région du Nazinon au Burkina Faso : entre normes sociales et réalités socio-économiques 266-284
- Rebecca Paule Jacqueline DO**  
Conditions de détention et ses conséquences sur les détenus au pôle pénitentiaire d'Abidjan (PPA) 285-299
- Alfred Romuald GAMBOU, Yvette BAKINGU BAKIBANGOU**  
L'éthique enseignante et les enjeux de la compréhension des ontologies plurielles des cultures 300-313
- Kouakou Daniel KOUAME, Kpassigué Gilbert KONE**  
L'Église Confessante dans l'Allemagne Nazie : analyse historique et éthique d'une confrontation entre totalitarisme et conscience chrétienne 314-328
- Narcisse Rostand MIAFO YANOU**  
Gouvernance militaire au Mali, au Burkina-Faso et au Niger et sens du présent 329-344
- Ibrahim POUNTOUGNIGNI**  
L'hétérogénéité langagière comme facteur de la variation linguistique dans la francophonie négro-africaine : le cas de *Le fils-de-la-femme-mâle* de Maurice Bandaman et *La vie et demie* de Sony Labou Tansi 345-360
- Armel-Valéry TOGBO, Zana Moussa OUATTARA**  
La démocratie à l'épreuve de la souveraineté : universalisme, particularisme et légitimation du pouvoir dans le discours politique de Teodoro Obiang Nguema 361-372
- Konan Chekinaël KONAN, Tinindia Kariatou YÉO**  
La crise contemporaine des droits humains à l'épreuve de la responsabilité éthique : analyse philosophique d'Emmanuel Levinas 373-385
- Théodore HONBA**  
La question de l'être comme urgence dans la philosophie contemporaine 386-397
- Nadine Carole NGON**  
Mémoire, héritage et résistance culturelle bantou au Brésil 398-409
- Yao Célestin KOUAKOU**  
La citation dans *quand on refuse, on dit non*, d'Ahmadou Kourouma : entre citation d'autorité et citation référentielle, un artifice pour une appropriation discursive 410-426
- Kobéna Fiéni Jean-Jacques KRA, Guikahué Daniel BISSOU**  
De l'enclavement à l'attractivité : repenser le développement touristique du district du Zanzan par une approche systémique 427-442
- Yao Dieudonne KOUASSI, N'dri Yann Cedric KOUADIO, Yves Ayereby AYEREBY**  
Analyse des impacts environnementaux de la dynamique récente du climat dans le département d'Adiaka 443-458
- Abras Rahama HAMIDE**  
Alphabétisation fonctionnelle et réinsertion socioprofessionnelle des femmes en situation de prostitution dans la ville de N'Djamena 459-478

# Les transports collectifs urbains à Abidjan face aux effets de la crise socio-politique de 2002

**Dié Octave MANIGA**

Enseignant-Chercheur

Assistant

Histoire Économique et Sociale

Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

[omaniga9@gmail.com](mailto:omaniga9@gmail.com)

## Résumé

La question des transports collectifs urbains à Abidjan a connu d'importantes mutations sous l'effet de la crise socio-politique de 2002. Avant cette période, le système était dominé par la Société des Transports Abidjanais (SOTRA), qui assurait un service relativement structuré malgré des contraintes liées à la croissance démographique et aux insuffisances infrastructurelles. La crise a profondément désorganisé ce modèle, entraînant une baisse de l'offre de transport, une dégradation des équipements et un affaiblissement de la régulation institutionnelle. Dans ce contexte, les opérateurs informels, notamment les gbaka et les wôrô-wôrô, ont connu une expansion rapide, garantissant une continuité minimale du service, mais au prix d'une informalisation accrue du secteur et de conditions de sécurité précaires. Cette étude analyse les effets de cette crise et les dynamiques de recomposition du secteur. À partir de l'exploitation de sources documentaires variées (ouvrages, articles scientifiques, thèses), il ressort que cette crise a eu des impacts significatifs sur l'organisation et le fonctionnement du transport urbain collectif dans la capitale ivoirienne. Aussi, elle a favorisé l'émergence d'un système hybride combinant acteurs publics et privés, formels et informels. Face à cette recomposition, l'État a engagé, dans la période post-crise, des stratégies de reconstruction fondées sur la réaffirmation de son rôle régulateur, la modernisation des infrastructures et le développement de partenariats publics-privés.

**Mots-clés :** Abidjan, transports collectifs, crise, mobilité urbaine, informalité

**Urban public transport in Abidjan facing the effects of the 2002 socio-political crisis**

## Abstract

The issue of urban public transport in Abidjan underwent significant changes as a result of the 2002 socio-political crisis. Before this period, the system was dominated by the Abidjan Transport Company (SOTRA), which provided a relatively structured service despite constraints related to population growth and infrastructural inadequacies. The crisis profoundly disrupted this model, leading to a decrease in transport services, a deterioration of equipment, and a weakening of institutional regulation. In this context, informal operators, particularly gbaka and wôrô-wôrô, experienced rapid expansion, ensuring a minimal continuity of service, but at the cost of increased informalization of the sector and precarious security conditions. This study analyzes the effects of this crisis and the dynamics of the sector's restructuring. Based on the analysis of various documentary sources (books, scientific articles, theses), it appears that this crisis had significant impacts on the organization and operation of public urban transport in the Ivorian capital. It also fostered the emergence of a hybrid system combining public and private, formal and informal actors. Faced with this restructuring, the State, in the post-crisis period, implemented reconstruction strategies based on reaffirming its regulatory role, modernizing infrastructure, and developing public-private partnerships.

**Keywords:** Abidjan, public transport, crisis, urban mobility, informality

## **Introduction**

La mobilité urbaine constitue un enjeu majeur pour le développement économique, social et environnemental des grandes villes africaines. À Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, le transport collectif joue un rôle central dans la vie quotidienne des habitants, permettant l'accès aux emplois, aux services publics et aux infrastructures commerciales. Avant la crise socio-politique de 2002, le système de transport urbain abidjanais reposait principalement sur la Société des Transports Abidjanais (SOTRA), entreprise publique structurée et encadrée par l'État, et sur un secteur privé encore limité mais en émergence. La crise de 2002 a profondément bouleversé ce système, mettant en lumière sa fragilité face aux perturbations politiques et sécuritaires. Les lignes principales ont été interrompues, la flotte de la SOTRA a été endommagée ou vieillie, et les opérateurs informels ont pris une importance croissante pour répondre aux besoins des populations, notamment dans les zones périphériques. Cette situation a eu des impacts significatifs sur l'organisation du transport, la régulation institutionnelle et l'accès à la mobilité pour les habitants, révélant la nécessité d'adaptations structurelles et stratégiques.

Plusieurs travaux (K. Irène, 2007 ; A. Kouadio Akou, 1988 ; K. Yao Godefroy, 2019 ; M. Youssouf, 2014) ont porté d'une manière générale des réflexions sur la question des transports collectifs urbains dans le district d'Abidjan. Il s'agit donc pour l'ensemble de ces auteurs de réflexions assurément riches mais qui restent soit générales, soit partielles par rapport à notre étude. Ce qui nous semble conférer à notre piste de recherche son originalité et son intérêt. Et dans cette nouvelle voie à explorer, la question qui nous semble fondamentale est celle-ci: Comment les transports collectifs urbains à Abidjan ont-ils été affectés par la crise socio-politique de 2002, et quelles stratégies de résilience, de reconstruction et de réforme ont été mises en œuvre pour assurer et réorganiser la mobilité urbaine ? L'objectif de cette étude est d'analyser les répercussions de la crise socio-politique de 2002 sur les transports collectifs urbains à Abidjan et d'examiner les dynamiques de reconstruction et les réformes engagées après la crise. Pour atteindre cet objectif, la méthodologie adoptée repose sur l'exploitation de sources documentaires variées (ouvrages, articles scientifiques, thèses). Ces données ont été collectées, analysées, puis confrontées afin d'en garantir la fiabilité et la pertinence.

Le travail est structuré en trois grandes parties. Il convient dans un premier temps d'examiner le fonctionnement du système de transport urbain à Abidjan avant la crise de 2002, en mettant en lumière le rôle de l'État, l'organisation du réseau et les types de véhicules utilisés. Dans un second temps, nous analyserons les effets de la crise socio-politique sur les transports collectifs, notamment à travers la perturbation des services, les difficultés institutionnelles et les conséquences à long terme. Enfin, nous aborderons les dynamiques de reconstruction et les réformes engagées

après la crise, en insistant sur le retour de l'État, la modernisation du secteur et l'émergence de partenariats publics-privés.

## **1. Le système de transport urbain à Abidjan avant la crise de 2002**

### **1.1. Le rôle central de l'État et des acteurs institutionnels**

Avant la crise socio-politique de 2002, le système de transport collectif urbain à Abidjan était caractérisé par une forte intervention de l'État, qui structurait et régulait le secteur de manière centralisée. La Société des Transports Abidjanais (SOTRA), entreprise publique créée en 1960, constituait le pilier de ce dispositif. La SOTRA assurait la quasi-totalité du transport de masse à Abidjan, en particulier sur les lignes reliant les communes périphériques au Plateau, centre économique de la ville (G. Xavier, 2002 : 45). Sa performance était notable dans le contexte ouest-africain grâce à une organisation hiérarchisée et un encadrement institutionnel solide. L'État ivoirien jouait un rôle central dans la planification et la régulation du secteur, notamment à travers la fixation des tarifs, le contrôle de la qualité du service et la délivrance des licences aux opérateurs (K. Serge, 1999 : 112).

Les politiques publiques visaient à garantir un équilibre entre accessibilité des services pour les populations et rentabilité économique de la SOTRA. Cependant, cette régulation monolithique présentait déjà des limites, notamment en raison de la croissance rapide de la population urbaine, qui passait de 1,2 million d'habitants en 1975 à près de 3 millions en 2000 (Institut National de la Statistique<sup>1</sup>), et de l'insuffisance des investissements dans les infrastructures routières et de transport collectif. Par ailleurs, la présence de transporteurs privés, souvent informels, commençait à se développer en périphérie, malgré le monopole partiel de la SOTRA sur certaines lignes stratégiques (N. Didier, 2001 : 89). Cette émergence témoignait de la difficulté pour l'État de répondre pleinement à la demande croissante de mobilité urbaine. Les taxis collectifs et les mini-buses, bien que moins organisés, occupaient un rôle complémentaire, notamment dans les zones non desservies par la SOTRA.

Ainsi, avant la crise de 2002, le transport urbain à Abidjan reposait sur un modèle où l'État et ses institutions publiques étaient les acteurs dominants, mais ce système montrait déjà des signes de saturation et de fragilité face à l'expansion démographique et aux limites structurelles du réseau.

### **1.2. Organisation du réseau, types de véhicules et couverture géographique**

---

<sup>1</sup> Institut national de la statistique, 2001, *Annuaire des statistiques démographiques et sociales*, Abidjan, Côte d'Ivoire, p.58.

Avant la crise de 2002, le réseau de transport urbain à Abidjan était organisé autour d'un modèle hiérarchisé centré sur la SOTRA. La société exploitait principalement des autobus standards et articulés, adaptés au transport de masse sur les axes les plus fréquentés, et des mini-bus pour les lignes secondaires. La flotte de la SOTRA comptait environ 1 200 véhicules en 2000, desservant vingt-cinq lignes principales et couvrant l'ensemble des quartiers centraux et périphériques (K. Serge, 1999a).

La structure des lignes reflétait la hiérarchie urbaine : les axes structurants reliaient le Plateau aux communes périphériques comme Yopougon, Treichville et Abobo, tandis que des lignes secondaires desservaient des zones moins denses, souvent en complément des services informels de taxis collectifs et de mini-buses (N. Didier, 2001a). L'objectif était de garantir une couverture maximale tout en concentrant les ressources sur les corridors à forte densité, ce qui permettait de maintenir une certaine régularité des passages et de faciliter la planification des itinéraires. La tarification était réglementée par l'État. Les billets étaient vendus à des prix relativement bas afin d'assurer l'accessibilité aux populations à revenus modestes, mais ce système de tarifs subventionnés limitait la capacité de la SOTRA à générer suffisamment de revenus pour renouveler et entretenir sa flotte (G. Xavier, 2002a). Cette situation entraînait une dépendance accrue aux subventions de l'État, mais permettait néanmoins de maintenir un service relativement stable sur les lignes principales.

La couverture géographique du transport urbain présentait également des disparités. Les communes périphériques éloignées, en particulier celles situées au Nord et à l'Ouest d'Abidjan, étaient moins bien desservies. C'est dans ces zones que les opérateurs privés informels occupaient un rôle croissant, comblant les lacunes du service public et adaptant l'offre aux besoins locaux (Y. Kouamé, 2000 : 75). Cette complémentarité, bien que pragmatique, posait des défis en termes de sécurité routière, de régulation et de planification urbaine.

En résumé, avant 2002, le système de transport urbain à Abidjan combinait une forte structuration centralisée assurée par la SOTRA et l'État, avec l'émergence progressive d'acteurs privés informels, surtout dans les zones périphériques. Ce modèle permettait une desserte globale de la ville, mais commençait déjà à montrer ses limites face à la croissance démographique et aux besoins croissants de mobilité.

## **2. Les effets de la crise socio-politique de 2002 sur les transports collectifs à Abidjan**

La crise socio-politique de 2002 en Côte d'Ivoire, marquée par le coup d'État et la partition de facto du pays, a profondément perturbé le fonctionnement des transports urbains à Abidjan.

Ses effets se sont manifestés tant au niveau de l'offre de transport que de la sécurité et de la gestion institutionnelle.

## **2.1. Perturbation de l'offre de transport et réduction des services**

La crise socio-politique de 2002 en Côte d'Ivoire a profondément désorganisé le système de transport collectif urbain à Abidjan, entraînant une perturbation majeure de l'offre et une réduction significative des services disponibles. En effet, l'insécurité généralisée qui a suivi le déclenchement du conflit a fortement limité la circulation des biens et des personnes, affectant directement le fonctionnement des réseaux de transport public.

D'une part, la Société des Transports Abidjanais (SOTRA), principal opérateur public de transport urbain, a vu ses activités considérablement entravées. Plusieurs lignes stratégiques ont été suspendues, notamment celles traversant des zones jugées instables ou exposées à des affrontements. « *Une part importante du réseau a cessé de fonctionner temporairement en raison de l'insécurité et de la dégradation des infrastructures routières* » (K. Serge, 1999b). À cela s'ajoute la destruction partielle du parc automobile de la SOTRA, due à des actes de vandalisme, des incendies et des difficultés d'entretien liées à la rupture des chaînes d'approvisionnement en pièces détachées. Par ailleurs, la baisse de la fréquentation des transports collectifs constitue un autre effet notable de la crise. Les populations, confrontées à un climat de peur et d'incertitude, ont réduit leurs déplacements au strict nécessaire. « *La mobilité quotidienne des Abidjanais a fortement diminué, notamment dans les zones périphériques et les quartiers sensibles* » (N. Didier, 2001b). Cette contraction de la demande a accentué les difficultés financières de la SOTRA, déjà fragilisée par la situation économique nationale.

D'autre part, le recul du transport formel a favorisé l'expansion des modes de transport informels. Les opérateurs privés, tels que les gbakas et les wôrô-wôrô, ont progressivement occupé l'espace laissé vacant par la SOTRA, en particulier dans les quartiers périphériques et les zones insuffisamment desservies. Ces acteurs informels ont joué un rôle crucial dans le maintien d'une mobilité minimale, bien que leurs conditions d'exploitation soient souvent précaires et peu réglementées (N. Didier, 2001c). Cette croissance rapide s'est accompagnée de nombreuses dérives, notamment la surcharge des véhicules, l'augmentation anarchique des tarifs et le non-respect des normes de sécurité. En outre, l'affaiblissement des mécanismes de régulation étatique durant la crise a contribué à une dégradation globale du secteur. L'absence de contrôle efficace a favorisé la prolifération de pratiques illégales et dangereuses, augmentant les risques d'accidents et d'insécurité pour les usagers. Ainsi, la crise de 2002 a non seulement réduit l'offre de transport collectif à Abidjan, mais elle a également profondément transformé sa structure, en accentuant le poids du secteur informel et en fragilisant durablement les capacités d'organisation et de régulation du transport urbain.

## **2.2. Effets sur la planification et la gestion institutionnelle**

La crise socio-politique de 2002 en Côte d'Ivoire a profondément désorganisé les mécanismes de planification et de gestion institutionnelle des transports collectifs urbains à Abidjan. En effet, l'instabilité politique et la contraction des ressources publiques ont considérablement affaibli la capacité de l'État à assurer son rôle de régulateur et de stratège dans le secteur des mobilités urbaines.

D'une part, la réduction des financements publics alloués à la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) a entraîné une dégradation progressive de l'offre de transport formel. Cette diminution des ressources s'est traduite par un vieillissement accéléré du parc automobile, un entretien insuffisant des véhicules et une baisse de la qualité du service rendu aux usagers. *« Les entreprises publiques de transport ont été parmi les premières victimes des ajustements budgétaires imposés par la crise, compromettant leur capacité opérationnelle et leur rôle structurant dans les grandes agglomérations »* (X. Godard, 2004 : 57).

D'autre part, la crise a engendré une fragmentation institutionnelle marquée. Les tensions politiques ont perturbé la coordination entre les différents ministères (Transports, Intérieur, Économie) ainsi qu'entre les autorités centrales et les collectivités locales. Cette désarticulation a affaibli la cohérence des politiques publiques et entravé la mise en œuvre de stratégies intégrées de mobilité urbaine. *« En période de crise, les institutions perdent leur capacité de coordination, laissant place à des logiques sectorielles et à des interventions ponctuelles peu efficaces »* (K. Jean-Marie, 2005 : 103).

Par ailleurs, l'incertitude économique générée par la crise a fortement découragé les investissements, tant publics que privés. Le climat d'insécurité et la baisse de la confiance des investisseurs ont freiné le développement de projets structurants dans le domaine des transports urbains, notamment les partenariats public-privé. Cette situation a conduit à un retrait progressif des acteurs formels au profit d'opérateurs informels, tels que les gbaka et les wôrô-wôrô, qui ont occupé l'espace laissé vacant par les services publics défaillants. *« La désorganisation institutionnelle a favorisé l'essor de solutions de transport non régulées, accentuant les disparités territoriales et sociales dans l'accès à la mobilité »* (Y. Kouamé, 2000a). En outre, l'absence de planification à long terme a contribué à une gestion réactive plutôt que proactive du secteur. Les autorités publiques, confrontées à des urgences sécuritaires et économiques, ont relégué au second plan les politiques de mobilité durable et les investissements dans les infrastructures. Cette situation a aggravé les déséquilibres spatiaux, notamment entre les communes centrales mieux desservies et les périphéries urbaines en forte croissance démographique. La crise a interrompu les dynamiques de planification urbaine, laissant se développer des formes d'urbanisation non maîtrisées, difficilement compatibles avec une organisation rationnelle des transports (D. Alain, 2003 : 145).

Enfin, la crise a révélé les limites structurelles du modèle de gouvernance des transports urbains à Abidjan, caractérisé par une forte centralisation et une faible implication des collectivités territoriales. L'absence de cadres institutionnels robustes et flexibles a empêché une adaptation efficace aux perturbations engendrées par la crise. Cela a mis en évidence la nécessité de réformes institutionnelles visant à renforcer la résilience du secteur, notamment par une meilleure coordination des acteurs, une diversification des sources de financement et une intégration accrue des opérateurs informels dans les politiques publiques. Ainsi, la crise de 2002 n'a pas seulement affecté le fonctionnement immédiat des transports collectifs urbains à Abidjan ; elle a également profondément remis en question les fondements institutionnels et les capacités de planification du secteur, avec des effets durables sur l'organisation de la mobilité urbaine.

### **2.3. Conséquences à long terme**

Au-delà des perturbations immédiates qu'elle a engendrées, la crise socio-politique de 2002 a profondément transformé et durablement restructuré le système de transport collectif urbain à Abidjan. L'un des effets les plus marquants réside dans l'affaiblissement structurel de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). En effet, la dégradation progressive de son parc automobile, conjuguée à des difficultés financières persistantes, a entraîné une réduction significative de l'offre de transport public formel. Cette situation a contribué à une baisse de la qualité de service et à une incapacité croissante de la SOTRA à répondre efficacement à la demande urbaine (K. Serge, 1999c). Par ailleurs, la crise a favorisé l'expansion durable du secteur informel des transports, notamment les « gbaka » et les « wôrô-wôrô », qui se sont imposés comme des alternatives incontournables face aux insuffisances du transport public structuré.

Initialement perçus comme des solutions transitoires en période de crise, ces modes de transport se sont progressivement institutionnalisés dans les pratiques quotidiennes des populations. Cette informalisation du secteur a donné naissance à un système hybride, caractérisé par la coexistence d'acteurs publics et privés, souvent sans cadre réglementaire strict (G. Xavier, 2002b). En outre, cette mutation du système de transport a eu des répercussions importantes sur l'organisation spatiale de la ville. L'extension des réseaux informels a permis de desservir des zones périphériques jusque-là mal couvertes, mais au prix d'une moindre régulation et d'une insécurité accrue pour les usagers. Ce phénomène a également renforcé les inégalités socio-spatiales, les populations les plus vulnérables dépendant davantage de ces modes de transport précaires (D. Olvera Lourdes et *al.* 2007).

Enfin, la crise de 2002 a mis en évidence les limites du modèle centralisé de gestion des transports urbains à Abidjan. Elle a souligné la nécessité de repenser les politiques publiques en matière de mobilité urbaine, notamment à travers la diversification des modes de transport,

l'intégration du secteur informel dans des cadres réglementaires adaptés et le renforcement des capacités institutionnelles. Ces enjeux ont progressivement orienté les réflexions vers des réformes structurelles visant à améliorer la gouvernance du secteur et à assurer une meilleure résilience face aux crises futures (Banque mondiale<sup>2</sup>). Ainsi, loin de se limiter à une perturbation conjoncturelle, la crise socio-politique de 2002 a constitué un tournant majeur dans l'évolution du système de transport collectif à Abidjan, en accélérant des dynamiques de transformation dont les effets se font encore sentir aujourd'hui.

L'analyse des effets de la crise socio-politique de 2002 met en évidence une transformation profonde du système de transport collectif à Abidjan. Cette transformation se caractérise par une désorganisation du secteur formel, une montée de l'informalité et une recomposition des pratiques de mobilité. Cependant, cette situation n'est pas restée figée. À partir de la sortie de crise, de nouvelles dynamiques ont émergé, marquées par des tentatives de reconstruction et de modernisation du secteur des transports.

### **3. Reconstruction et réformes du secteur des transports après la crise**

#### **3.1. Le retour progressif de l'État dans la régulation**

À la suite de la crise socio-politique de 2002, l'État ivoirien s'est engagé dans un processus progressif de réaffirmation de son autorité dans le secteur des transports urbains, fortement désorganisé par plusieurs années d'instabilité. Cette dynamique s'inscrit dans une volonté plus large de reconstruction de l'appareil étatique et de normalisation de la vie économique et sociale, dans un contexte urbain profondément marqué par l'expansion de pratiques informelles. La période post-crise est caractérisée par une tentative de « re-régulation » du secteur, traduisant une volonté de l'État de restaurer les mécanismes de contrôle institutionnel sur les activités de transport (K. Irène, 2007 :14). Cette « re-régulation » s'est notamment manifestée par la redynamisation des structures administratives en charge du transport urbain, ainsi que par la révision des textes encadrant l'exploitation des véhicules de transport collectif. Dans cette perspective, l'État a entrepris plusieurs actions concrètes.

D'une part, il s'est engagé dans la réorganisation des gares routières, longtemps dominées par des syndicats informels et des groupes de pression. Les gares routières constituent des espaces stratégiques de régulation où s'exercent des rapports de pouvoir entre autorités publiques et acteurs privés, souvent au détriment de l'ordre formel (G. Xavier, 2002c). Dans le contexte post-crise, leur reprise en main par l'État visait à réduire les pratiques anarchiques et à améliorer la fluidité du trafic

---

<sup>2</sup> Banque mondiale, 2014, *Côte d'Ivoire : Revue du secteur des transports urbains*, p.56.

urbain. D'autre part, des efforts ont été déployés pour encadrer les acteurs du secteur informel, notamment les conducteurs de gbaka et de wôrô-wôrô, qui avaient largement prospéré pendant la période de crise. Le retour de l'État s'est donc traduit par la tentative d'intégration de ces acteurs dans un cadre légal, à travers l'instauration de licences, de contrôles techniques et de normes d'exploitation.

Cependant, cette reprise en main reste partielle et se heurte à la résilience des réseaux informels qui se sont consolidés durant la crise. En effet, ces réseaux disposent d'une forte capacité d'adaptation et d'un enracinement social important, ce qui limite l'efficacité des politiques publiques. Par ailleurs, la faiblesse des moyens institutionnels et le manque de coordination entre les différentes structures étatiques constituent également des obstacles majeurs à une régulation efficace du secteur. Ainsi, malgré les efforts engagés, le retour de l'État dans la régulation des transports urbains à Abidjan demeure un processus inachevé, caractérisé par une cohabitation entre normes formelles et pratiques informelles.

En définitive, cette phase de « re-régulation » traduit moins un retour à un ordre pleinement institutionnalisé qu'une recomposition des modes de gouvernance du transport urbain, où l'État tente de réaffirmer son rôle sans parvenir à évincer totalement les logiques informelles héritées de la crise.

### **3.2. Modernisation des infrastructures et des services**

Dans le cadre de la phase de reconstruction post-crise, l'État ivoirien et ses partenaires techniques et financiers ont engagé d'importants efforts visant à moderniser les infrastructures et les services de transport urbain à Abidjan. Cette dynamique s'inscrit dans une logique de relance économique, mais également de réorganisation fonctionnelle de l'espace urbain profondément affecté par la crise socio-politique de 2002.

En premier lieu, la réhabilitation des infrastructures routières a constitué une priorité majeure. Plusieurs axes stratégiques reliant les communes d'Abidjan ont été réaménagés afin de faciliter la circulation et de désengorger les zones à forte densité de trafic. Ces travaux ont concerné aussi bien les routes principales que les voiries secondaires, souvent dégradées pendant la période de crise. Ces investissements ont permis une amélioration notable de la fluidité du trafic, bien que certaines zones périphériques restent encore insuffisamment desservies. Par ailleurs, la modernisation s'est traduite par un renouvellement progressif du parc automobile dédié au transport collectif. L'introduction de nouveaux bus, plus adaptés aux exigences urbaines contemporaines, a contribué à améliorer la capacité de transport et le confort des usagers. Cette

initiative s'inscrit dans une volonté de rendre le transport public plus attractif face à la concurrence du secteur informel.

Un autre aspect fondamental de cette modernisation concerne l'amélioration des équipements urbains liés au transport. Il s'agit notamment de la construction et de la réhabilitation des gares routières, de l'installation d'abribus, ainsi que de la mise en place de systèmes de signalisation plus performants. Ces aménagements visent à structurer davantage l'espace de transport et à améliorer l'expérience des usagers. En outre, la relance de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) a constitué un enjeu central dans la reconstruction du système de transport urbain. Fortement affectée par la crise, cette entreprise publique a bénéficié de mesures de soutien visant à restaurer ses capacités opérationnelles. Des initiatives ont été mises en œuvre pour augmenter le nombre de bus en circulation, améliorer la qualité du service et renforcer la sécurité des usagers.

Enfin, ces réformes ont été accompagnées par des politiques publiques visant à encadrer et réguler le secteur des transports, notamment à travers une meilleure coordination entre les différents acteurs (État, collectivités locales, opérateurs privés). Toutefois, malgré ces avancées, des défis persistent, notamment en matière de financement, d'entretien des infrastructures et d'intégration du transport informel dans une logique de mobilité durable.

Ainsi, la modernisation des infrastructures et des services de transport à Abidjan après la crise de 2002 apparaît comme un processus progressif, marqué par des avancées significatives mais aussi par des limites structurelles qui nécessitent des ajustements continus.

### **3.3. Le rôle des partenariats publics-privés**

Face à l'insuffisance des ressources publiques dans le contexte post-crise, l'État ivoirien a progressivement encouragé le recours aux partenariats publics-privés (PPP) dans le secteur des transports urbains. Ces mécanismes apparaissent comme une réponse stratégique pour financer la reconstruction des infrastructures, moderniser les équipements et améliorer la qualité des services offerts aux populations. En effet, la crise socio-politique de 2002 a profondément désorganisé le système de transport à Abidjan, entraînant une dégradation des routes, une baisse de l'offre de transport formel et une montée en puissance des acteurs informels.

Dans cette perspective, les PPP permettent de mobiliser des capitaux privés tout en bénéficiant de l'expertise technique et managériale des opérateurs. « *Les partenariats publics-privés constituent une solution adaptée aux contextes africains, à condition qu'ils reposent sur un cadre institutionnel solide et une régulation efficace* » (G. Xavier, 2002d). Cette approche a été adoptée en Côte d'Ivoire notamment à travers la collaboration entre l'État et des entreprises privées dans la gestion de

certaines services de transport collectif, comme les bus et les infrastructures associées. Par ailleurs, les PPP ont favorisé l'émergence de nouveaux modèles de gestion, basés sur la performance et la rentabilité, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité du secteur. Selon (O. Jean-Marc et P. Denise, 1996 : 145), « *l'introduction d'acteurs privés dans la gestion des services urbains peut stimuler l'innovation et renforcer la qualité des prestations, à condition que l'intérêt général soit préservé* ». Dans le cas d'Abidjan, cela s'est traduit par des tentatives de restructuration du réseau de transport, incluant une meilleure organisation des lignes et une professionnalisation progressive des opérateurs. Cependant, la mise en œuvre des PPP dans le secteur des transports urbains reste confrontée à plusieurs défis. L'un des principaux obstacles réside dans la coordination des différents acteurs impliqués, notamment entre les institutions publiques, les collectivités territoriales et les opérateurs privés. L'absence de coordination institutionnelle constitue un frein majeur à l'efficacité des partenariats publics-privés dans les pays en développement (H. Alain, 2004 : 203).

À cela s'ajoutent des problèmes de transparence dans l'attribution des contrats, ainsi que des insuffisances en matière de régulation et de contrôle. En outre, la question de l'accessibilité sociale des services demeure centrale. La recherche de rentabilité par les partenaires privés peut parfois entrer en contradiction avec les objectifs d'équité et d'inclusion sociale poursuivis par l'État. Comme le souligne (A. Serge, 2010 : 12), « *les PPP, s'ils ne sont pas encadrés par des politiques publiques fortes, risquent d'exclure les populations les plus vulnérables du système de transport moderne* ».

Ainsi, bien que les partenariats publics-privés représentent une opportunité importante pour la reconstruction et la modernisation du secteur des transports urbains à Abidjan après la crise de 2002, leur succès dépend largement de la capacité de l'État à assurer une régulation efficace et à veiller à l'équilibre entre rentabilité économique et justice sociale.

## **Conclusion**

L'analyse des transports collectifs urbains à Abidjan avant, pendant et après la crise socio-politique de 2002 met en évidence un système profondément marqué par la centralisation étatique, puis par une recomposition progressive sous l'effet des contraintes politiques, économiques et sociales. Avant 2002, le transport urbain abidjanais reposait principalement sur un modèle structuré et dominé par l'État à travers la SOTRA, qui assurait l'essentiel du transport de masse. Ce système, bien que relativement efficace dans le contexte ouest-africain, montrait déjà des limites importantes liées à la croissance rapide de la population urbaine, à l'insuffisance des infrastructures et à l'émergence progressive de l'informel. La crise de 2002 a constitué un tournant majeur dans l'organisation du secteur. Elle a entraîné une forte perturbation de l'offre de transport, une dégradation des infrastructures, une réduction de la capacité opérationnelle de la SOTRA et une montée en puissance des opérateurs privés informels. Elle a également affaibli la capacité de l'État

à planifier et à réguler efficacement le secteur, accentuant les déséquilibres territoriaux et les inégalités d'accès à la mobilité urbaine.

Cependant, cette crise a également joué un rôle de catalyseur dans la transformation du système. Les stratégies d'adaptation mises en place par les différents acteurs ont conduit à l'émergence d'un modèle hybride de transport urbain, combinant un service public restructuré et un secteur privé progressivement encadré. Cette recomposition a permis d'assurer une certaine continuité du service malgré les contraintes persistantes. Au final, l'expérience d'Abidjan montre que les crises socio-politiques peuvent profondément remodeler les systèmes de transport urbain, en révélant leurs fragilités mais aussi en favorisant leur adaptation. Elle souligne la nécessité d'une gouvernance plus flexible, d'un investissement continu dans les infrastructures et d'une meilleure intégration des acteurs formels et informels afin de garantir une mobilité urbaine durable et inclusive.

### Références bibliographiques

- AKA Kouadio Akou, 1988, « L'organisation des transports collectifs à Abidjan », Thèse de doctorat unique, Université de Paris X Nanterre, , 333 p.
- ALLOU Serge, 2010, « Mobilité urbaine et inégalités sociales en Afrique », in *Revue EchoGéo*, n°11897, 15 p.
- BANQUE MONDIALE, 2014, *Côte d'Ivoire : Revue du secteur des transports urbains*.
- DIAZ Olvera Lourdes, PLAT Didier et POCHET Paul, 2007, *Mobilités urbaines en Afrique : pratiques et politiques*, Paris, Karthala.
- DUBRESSON Alain, 2003, *Abidjan, une métropole africaine en mutation*, Paris, Karthala.
- GODARD Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala -INRETS.
- GODARD Xavier, 2004, « Crise des transports urbains en Afrique subsaharienne : ajustement structurel et reconstitutions des systèmes de mobilité », in *Actes de colloques CODATU XI*, Bucarest (Roumanie).
- HENRY Alain, 2004, *Infrastructures et développement en Afrique*, Paris, Agence française de développement (AFD).
- Institut national de la statistique, 2001, *Annuaire des statistiques démographiques et sociales*, Abidjan, Côte d'Ivoire.
- KASSI Irène, 2007, « Régulations des transports populaires et reconstitution du territoire urbain d'Abidjan », Thèse de géographie, Université de Bordeaux 3, 331 p.
- KLOPP Jean-Marie, 2005, *Gouvernance urbaine et transports en Afrique*, Paris, Karthala.
- KONAN Yao Godefroy, 2019, *histoire des transports abidjanais de 1960 à 2016*, Paris, Editions L'Harmattan.
- KOUADIO Serge, 1999, *Transports urbains et politiques publiques en Côte d'Ivoire*, Mémoire de maîtrise, Université d'Abidjan-Cocody, 150 p.
- MEITE Youssouf, 2014, « gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan », Thèse de Sociologie, Université de Strasbourg, 327p.
- N'GUESSAN Didier, 2001, *Les dynamiques du transport urbain à Abidjan*, mémoire de DEA, Université de Cocody-Abidjan (Institut de Géographie Tropicale), 120 p.

OFFNER Jean-Marc et PUMAIN Denise, 1996, *Réseaux et territoires : significations croisées*, La Tour-d'Aigues (France), Éditions de l'Aube, collection « Aube territoires ».

YAO Kouamé, 2000, *Mobilité et transport urbain en Côte d'Ivoire*, Mémoire de DEA, Université de Cocody-Abidjan, 125 p.