



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

**ISSN  
(E) 2958-2814  
(P) 3006-306X**

**Volume 3, Numéro 3, Juin 2025**

**Université Alassane Ouattara  
UFR Communication Milieu et Société**

*revue.akiri-uao.org*



ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

DOI: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri>

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : [revueakiri@gmail.com](mailto:revueakiri@gmail.com)

**Editeur**

UFR Communication, Milieu et Société

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

## INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :

**auré HAL**  
accès aux données  
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

**Mirabel**  
“(RE) CUEILLIR  
LES SAVOIRS”

<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>



<http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>

**ORCID**

<https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

**Academic  
Resource  
Index**  
ResearchBib

<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/2958-2814>

**AJOL**  
AFRICAN JOURNALS ONLINE

<https://www.ajol.info/index.php/akiri>

**IPIndexing**  
Indexing Portal

[https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations)/2360)

**DRJI**

<https://olddrji.lbp.world/IndexingCertificate.aspx?jid=14086>

**SJIF 2025 : 6.586**

REVUE ELECTRONIQUE

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

# AKIRI

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

E-ISSN 2958-2814 (Online ou en Ligne)

I-ISSN 3006-306X (Print ou imprimé)

## Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob

Directeur de publication : MAMADOU Bamba

Rédacteur en chef : KONE Kiyali

Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

## Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

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

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

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

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

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

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

M'BRA Kouakou Désiré, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

## **Comité de Lecture**

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé  
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville  
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop  
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,  
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara  
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny  
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou  
 GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville  
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara  
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,  
 SANOGO Tiantio, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle  
 ETTIEN N'doua Etienne, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny  
 DJIGBE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara  
 YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara

## **Comité de rédaction**

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville  
 KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara  
 KONÉ Kiyali, Maître-Assistant, Histoire, Université Péléforo Gon Coulibaly  
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférences, Philosophie, Université Alassane Ouattara  
 OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara  
 MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara  
 TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Alassane Ouattara,  
 ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny,  
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara  
 SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara  
 ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara  
 KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny  
 MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny  
 BALDÉ Yoro Mamadou, Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar  
 MAWA Miraille-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

## Contacts

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : [revueakiri@gmail.com](mailto:revueakiri@gmail.com)

Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

### Indexations internationales :

**Auré HAL :** <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

**Mir@bel :** <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

**Sjifactor:** <http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

**AJOL:** <https://www.ajol.info/index.php/akiri>

**IPIndexing:** [https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360)

**DRJI:** <https://olddrjilbp.world/IndexingCertificate.aspx?id=14086>

**ISSN-L: 2958-2814**

**ISSN-P: 3006-306X**

## PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

**AKIRI** est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

## **PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI**

La revue *AKIRI* 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 apparait 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<sup>nde</sup> 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<sup>e</sup> 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** : Les articles sont la propriété de la revue.

## SOMMAIRE

## LANGUES, LETTRES ET CIVILISATIONS

## Anglais

1. **Guilty Feeling as a Catalyst of Moral Transformation in Nathaniel Hawthorne's The Scarlet Letter**  
Michel PODA & Adama Sabine MOYENGA..... 1-20  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.1>
2. **Bonne gouvernance en Afrique : une relecture de l'Egypte antique dans the resolutionaries d'Ayi Kwei Armah**  
Souleymane TUO..... 21-36  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.2>
3. **Othello and Steve Richard: An Intertextual Reading of William Shakespeare's Othello and Jonathan Coe's The Rotters' Club**  
SILUE Nannougou, SILUE Ténéna Mamadou & TUO Wandja Fatoumata ..... 37-49  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.3>

## Espagnol

4. **Las expresiones de la lesbofobia en Guinea Ecuatorial : entre prejuicios y violencias en Yo no quería ser madre (2019) de Trifonia Melibea Obono**  
D'Acise Junior NGUIMBI..... 50-59  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.4>

## Etudes germaniques

5. **Beiträge von Politik, Linguistik und Neuropsychologie in der Lernmotivation in Deutsch als Fremdsprache: Fall von der Côte d'Ivoire**  
KOUADIO N'GUESSAN NORBERT..... 60-76  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.5>

## Lettres Modernes

6. **Approche sémiotique de la communication de l'objet "émergence" face aux "microbes" en Côte d'Ivoire**  
Abdoulaye TRAORE..... 77-92  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.6>
7. **L'étude des symboles dans les chansons koulango : le cas du Palongo d'Awa Kouman**  
Kra Ferdinand KOFFI & Bi Irié Ernest TOUOUI..... 93-104  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.7>
8. **L'image de la société dans La République des slips d' Ayayi Togoata Apédo-Amah et Charles Manian**  
Dramane OUOLOU..... 105-117  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.8>

9. **Le schéma actantiel à l'épreuve des entreprises :  
analyse sémiotico-organisationnelle de Pike Place Fish**  
Koffi François KOUADIO..... 118-134  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.9>
10. **Du schéma actantiel aux passions de la souffrance et  
de la résilience dans les larmes de dieu de Macaire Etty**  
Dingny Yannick ASSOH..... 135-151  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.10>

## COMMUNICATION, SCIENCES DU LANGAGE, ARTS ET PATRIMOINE

### Sciences du langage et de la communication

11. **Analyse morphosyntaxique des constructions nominales  
en baoule-gôdê [gɔdɛ]**  
N'DRE Damanan Joachim & KOUADIO Kouassi Clauterne..... 152-167  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.11>
12. **Le yel-būndi « proverbe » moaaga :  
entre tradition orale, culture et éducation**  
Abdoul Dramane Karim COMPAORE..... 168-178  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.12>
13. **Kéïta ! L'héritage du griot ou le défi de l'éducation de l'enfant Africain**  
Yacinthe SAM..... 179-191  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.13>
14. **Communication digitale publique et formalisation des PME  
en Côte d'Ivoire : catalyseur ou simple accompagnement ?**  
Pricille SEAN ..... 192-208  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.14>

## SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

### Histoire

15. **Marginalité et transnationalisme aux espaces frontières  
du Sud du Sénégal (1946-2012)**  
Mohamed Lamine MANGA..... 209-222  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.15>
16. **L'excision dans le Tagbana sud : rituels sacrés,  
festivité et pratiques soignantes (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)**  
TOURÉ Bohantchin Anne Audrey & GBÉDIA Marc Stéphane..... 223-232  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.16>
17. **Protestantisme, coutumes et traditions dans l'ouest-volta de 1923 à 1977**  
Essai KONATÉ..... 233-251  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.17>
18. **La commune mixte de Ouagadougou à l'ère de l'électrification,  
1929-1936**  
Salam DEMBÈGA..... 252-263  
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.18>

- 19. Patrimoines funéraires et initiatiques à l'épreuve de l'urbanisation et des religions chez les Sénoufo de Côte d'Ivoire : le cas des régions du Poro et de la Bagoué (XX<sup>e</sup> siècle-2012)**  
 Tininnon COULIBALY ..... 264-282  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.19>
- 20. Les Suamara de Dadieso, un noyau Asante intégré aux groupes baoulé et agni en Côte d'Ivoire (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)**  
 Kan Yannick YEBOUE..... 283-299  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.20>
- 21. Félix Houphouët-Boigny (1946-1960) : stratégies et enjeux de la construction du parti unique**  
 Kouakou Mechak N'GORAN..... 300-311  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.21>
- 22. Les funérailles d'une femme mariée à Lilgomdin (Bassem-Poessé) dans la province du Kouritenga**  
 NIKIÉMA Victor & TRAORÉ Ténihan ..... 312-327  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.22>
- 23. Le Gabon et la Francophonie dans les médiations en Afrique centrale : deux acteurs au service de la paix et de la sécurité (1990-2005)**  
 Landry Junior TADOU ..... 328-345  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.23>
- 24. Les rapports de solidarité entre les riches et les pauvres en Égypte ptolémaïque au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C.**  
 Nahouo Youssouf COULIBALY & Hugues Marcel BOTEMA..... 346-362  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.24>
- 25. La pédérastie en Grèce : acteurs, codes, typologies et valeurs en Grèce (Ve s. av. J.-C./ier s. apr. J.-C.)**  
 Zrihonon Linda Simone DAMENAN..... 363-377  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.25>
- 26. La gouvernance des transports collectifs conventionnels dans le processus de développement du district d'Abidjan (1960-1990)**  
 Dié Octave MANIGA & Moro Jean Martial AHORO ..... 378-390  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.26>
- 27. Les madrassas en Côte d'Ivoire : naissance et évolution de 1948 à 1993**  
 Arna KONATÉ..... 391-409  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.27>
- 28. Institutionnalisation d'un mouvement syncrétique, le cas de l'église papa nouveau**  
 Affouminou Emmanuel SIGNAUX & Eugénie OUATTARA..... 410-422  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.28>
- 29. Anthroponymie infantile dans la tradition abidji : l'exemple de Bécédi (Côte d'Ivoire) du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle**  
 KRÉ Okpobé Henriette..... 423-436  
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.29>

- 30. Rôles et Problèmes des élites musulmanes dans l'espace sénégalais, (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles) : l'exemple du Sénégal**  
MAMADOU MARIAME DIALLO ..... 437-454  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.30>
- 31. Les cultures maraîchères dans le développement socio-économique des femmes de Bouaké (1984-2002)**  
Kissa Gnougué OUATTARA..... 455-471  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.31>

### Géographie

- 32. Gestion des boîtes vides des pesticides utilisés et risques sanitaires sur riziculteurs de la sous-préfecture de Boundiali**  
YEO Nafolo Drissa, COULIBALY Moussa & COULIBALY Mamoutou..... 472-486  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.32>
- 33. Croissance démographique, intensification des activités agricoles et évolution du couvert forestier de la région de la Nawa (sud-ouest de la Côte d'Ivoire)**  
Hamed KOBENAN, Antoine Yapo GBOCHO & Tozan Bi ZAH ..... 487-497  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.33>
- 34. Difficile accès au foncier : une contrainte majeure à l'autonomisation économique des femmes dans la sous-préfecture de Taabo (Sud-Côte d'Ivoire)**  
Amenan Ba Inès KOFFI, Nogodji Jean YEO,  
Dhédé Paul Eric KOUAME & Arsène DJAKO ..... 498-511  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.34>
- 35. Dynamique climatique et systèmes de production agricole dans la commune de Arbollé, Burkina Faso**  
Tegwendé Habibou OUÉDRAOGO, Wendlassida OUÉDRAOGO,  
Sayouba ILBOUDO & Lucien OUÉDRAOGO ..... 512-529  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.35>
- 36. Dynamiques spatiales en milieu péri-urbain sénégalais : développement de projets d'aménagements publics et recul du foncier agricole à la périphérie Est de la ville de Kolda**  
Issa MBALLO & Aliou BALDE..... 530-546  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.36>
- 37. Évaluation de la fragmentation des bassins versants en urbanisation de Marza, Ngaoundéré, Cameroun entre 1990 et 2023**  
Lila Bibriven Reni & Deuleu Kamdem Rosine Aimee..... 547-572  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.37>

### Philosophie

- 38. L'observation scientifique complexe : entre erreur et vérité scientifique**  
N'Goran Vincent ALLA..... 573-586  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.38>

- 39. La pensée morale kantienne à l'épreuve des dilemmes médicaux contemporains : principes et perspectives éthiques**  
Yaya BAMBA..... 587-605  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.39>
- 40. Spinoza et Locke : pionniers, apôtres de la laïcité et de la tolérance**  
Assanti Olivier KOUASSI & Jean-Marc Irié Bi IRIÉ..... 606-617  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.40>
- 41. Le geste métaphysique de Nietzsche : l'exégèse de Heidegger**  
Dimitri OVENANGA-KOUMOU ..... 618-633  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.41>
- 42. La notion d'obstacle épistémologique :  
une notion ambiguë de l'épistémologie bachelardienne ?**  
Kouassi Yves Romaric GOLI..... 634-646  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.42>
- 43. Crise démocratique et quête de légitimité : l'alternative de la palabre  
comme compromis à l'africain pour un développement  
des États d'Afrique francophone**  
Agnazoulélou PITOKI..... 647-662  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.43>
- 44. La déclaration sur le droit au développement et  
la problématique de sa mise en œuvre**  
Yaovi Mathieu ACCROMBESSI..... 663-676  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.44>
- 45. L'école moderne sous l'emprise de l'idéal néolibéral :  
une analyse de CHRISTIAN LAVAL**  
BARRY Saidou..... 677-692  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.45>
- 46. Crise environnementale et entropie démocratique :  
esquisse d'une médiation politico-écologique**  
Pascal BONKOUNGOU..... 693-710  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.46>
- 47. Hospitalité universelle et intégration nationale des étrangers**  
Abdul Vassirima CISSE..... 711-722  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.47>
- 48. La télémédecine, la voie de l'émergence médicale dans le monde**  
AMANI YAO VICTORIN..... 723-739  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.48>
- 49. Engagement citoyen, démocratie et paix à la lumière de John Rawls**  
Souleymane DEMBELE, Vambé Blaise KONE & Mahamadou CISSE..... 740-753  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.49>

**Anthropologie et sociologie**

- 50. Connaissances populaires des effets de l'interaction entre l'environnement et l'Homme à Dédougou au Burkina Faso**  
Mariétou ZOBO, Abdoul Galilou SAWADOGO, Abdramane BERTHE, Ardjima NABA, Athanase Wendmètè OUMSAORE, Lalla BERTHE/SANOU & Patrice TOE..... 754-767  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.50>
- 51. Analyse socio-anthropologique de la pratique de la circoncision chez les circonciseurs traditionnels sahéliens en Côte d'Ivoire : étude de cas à Abidjan et Daloa**  
Ahouansou Stanislas Sonagnon HOUNDJI..... 768-781  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.51>
- 52. Gestion isolée de la menstruation et rendement scolaire des jeunes filles à Botro (centre de la Côte d'Ivoire)**  
Affoué Edwige KOUAKOU..... 782-801  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.52>
- 53. Perceptions des mères et relations des soins dans le traitement de la malnutrition au district sanitaire de Ouahigouya (Burkina Faso)**  
Miyemba LOMPO, Koana Jacques LOMPO & Payaïssédé Salfou OUEDRAOGO..... 802-815  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.53>
- 54. Pouvoir, harcèlement sexuel et santé au travail : décryptage sociologique d'une violence normalisée**  
Lhaur-Yaigaiba Annette OUATTARA..... 816-830  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.54>
- 55. Déplacés internes et maladie vectorielle : cas de la commune rurale de Guiaro, Burkina Faso**  
Adeline Dorothée KANDO, Eulalie ZONGO, Jacqueline SOW & Patrice TOE ..... 831-846  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.55>
- 56. Orpaillage et développement communautaire en milieu rural : cas de la Sous-Préfecture de Kokumbo dans la région des lacs au Centre de la Côte d'Ivoire**  
Lassina KONE..... 847-860  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.56>
- 57. Pratiques foncières urbaines et perceptions de l'avenir du maraîchage chez les exploitants à Bouaké (Côte d'Ivoire)**  
Hyppolite Lossé VAHI, Irafiala TOURE & Marcelline Débégoun SORO..... 861-874  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.57>
- 58. Les coopératives de vivriers et de maraîchers dans l'autonomisation des femmes rurales du département de San-Pedro**  
N'zué Koffi Arsène GNA..... 875-892  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.58>

- 59. Sexe transactionnel chez les adolescentes et jeunes filles confiées :  
Quelques facteurs de vulnérabilités**  
Bi Zanhan Guy Marcel LEH..... 893-911  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.59>
- 60. Déterminants de la persistance des pratiques traditionnelles  
de sécurité sociale chez les travailleurs informels à Bouaké**  
Hermann Medard SEUH..... 912-922  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.60>
- 61. Dessins animés et vulnérabilités sociales :  
analyse des contenus de sons et d'images des émissions pour enfants**  
Paulette Mappi Dzukou ..... 923-944  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.61>
- 62. Légitimité Étatique en Côte d'Ivoire, présupposés théoriques  
selon Hagmann et Péclard**  
Cynthia Ozoua BAILLY ..... 945-962  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.62>
- 63. Acquisition foncière et conflit foncier en milieu rural ivoirien :  
cas du village de Kononfla**  
Adjoua Sandrine KOUADIO, Assemien BOUA & Adon Simon AFFESSI..... 963-977  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.63>
- 64. Leadership-féminin en contexte de crise sécuritaire au Bénin :  
le numérique comme stratégie de résilience**  
Monique Ouassa-Kouaro, Boni Florent Tasso & S. Luther Rustico Tasso..... 978-992  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.64>

## Psychologie

- 65. Autonomie décisionnelle, qualité de vie au travail et motivation  
des salariés du privé d'Abidjan**  
YAPI N'cho David & KOUAME Konan Simon..... 993-1005  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.65>
- 66. Performances scolaires, Handicap et degré d'adaptation  
psychologique des élèves déplacés internes du Burkina Faso**  
Charlotte TOÉ ép. NIGNAN, Bawala Léopold BADOLO &  
Beli Alexis NEBIE..... 1006-1021  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.66>
- 67. Adolescence, délinquance et consommation de drogues : une analyse  
des facteurs psychologiques et socio-économiques sous-jacents**  
Saiba BAKOUAN..... 1022-1038  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.67>
- 68. Épuisement des travailleurs en fin de carrière :  
étude exploratoire sur les promotionnaires à Tchaodjo-Togo**  
Amaèti SIMLIWA PITALA ..... 1039-1051  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.68>

**Science de l'éducation**

- 69. Les perceptions sociales de la question enseignante au Burkina Faso**  
Yorsaon Christophe HIEN..... 1052-1068  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.69>
- 70. Impact des technologies numériques sur la gouvernance universitaire et l'amélioration de l'éducation au Tchad : Enjeux et perspectives**  
Abraham DAGUE, Alhadji MAHAMAT, Mbaindo DJIMRABEI & Mbaïrenaye NAMBE..... 1069-1091  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.70>

**Sciences économiques**

- 71. Entente entre nouveau management public, gouvernance et leadership : vers une redéfinition du management public**  
Karima EL GHIGHAI & Noufissa EL MOUJADDIDI ..... 1092-1108  
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.71>



## **La gouvernance des transports collectifs conventionnels dans le processus de développement du district d'Abidjan (1960-1990)**

**Dié Octave MANIGA**

*Université Alassane Ouattara,*

*Bouaké, Côte d'Ivoire,*

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

&

**Moro Jean Martial AHORO**

*Université Alassane Ouattara,*

*Bouaké, Côte d'Ivoire,*

*Email : [ahoromoro@gmail.com](mailto:ahoromoro@gmail.com)*

**Date de soumission :** 15-05-2025

**Date de publication :** 30-06-2025

**doi:** <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i3.26>

### **Résumé**

Jusqu'en 1980, l'État avait un contrôle quasi total sur l'orientation de l'urbanisation. Ce contrôle s'inscrivait clairement dans une politique urbaine dans laquelle il était le principal acteur. L'urbanisation contrôlée et maîtrisée entre 1960 et 1980 conduisit à la mise en place des transports collectifs dans la ville d'Abidjan. Cette initiative permit de résoudre le problème de liaison entre les communes pour les ménages ne possédant pas d'automobiles. Les transports conventionnels ont donc occupé depuis cette période une place essentielle dans ce processus. Dans ce contexte, l'État ivoirien a fait de ce système de transport un instrument important de gestion politique et du territoire au service du pays. Les autobus jouaient un rôle primordial dans la mobilité urbaine permettant ainsi le développement socio-économique de la ville d'Abidjan. L'État avait pour objectif d'asseoir une politique d'intégration des différents quartiers de la ville au moyen du transport. Cet article vise à montrer le rôle des transports collectifs conventionnels dans l'extension de la ville d'Abidjan de 1960 à 1990. Pour mener à bien cette étude, l'analyse des informations recueillies à travers les sources imprimées, les sources orales, les ouvrages, les articles de revues, les Mémoires et les Thèses, a permis de retenir celles qui paraissaient crédibles. Il ressort de cette étude que les transports collectifs conventionnels ont joué un rôle fondamental dans le processus d'extension urbain de la ville d'Abidjan.

**Mots-clés :** Abidjan, Conventionnels, Extension, Transports, Urbanisation.

## **The governance of conventional public transport in the development process of the district of Abidjan (1960-1990)**

### **Abstract**

Until 1980, the state had almost total control over the direction of urbanization. This control was clearly part of an urban policy in which it was the main actor. Controlled and managed urbanization between 1960 and 1980 led to the establishment of public transport in the city of Abidjan. This initiative helped solve the problem of connecting municipalities for households without cars. Conventional transport has therefore occupied a key role in this process since this period. In this context, the Ivorian state made this transport system an important instrument of political

and territorial management serving the country. Buses played a key role in urban mobility, thus enabling the socio-economic development of the city of Abidjan. The state's objective was to establish a policy of integrating the city's different neighborhoods through transport. This article aims to show the role of conventional public transport in the expansion of the city of Abidjan from 1960 to 1990. To carry out this study, the analysis of information collected through printed sources, oral sources, books, journal articles, memoirs and theses, made it possible to retain those that appeared credible. It emerges from this study that conventional public transport has played a fundamental role in the urban expansion process of the city of Abidjan.

**Keywords:** Abidjan, Conventional, Extension, Transport, Urbanization.

## **Introduction**

Après l'indépendance en 1960, le projet d'extension de la ville a constitué une préoccupation essentielle des nouvelles autorités avec le début de réalisation de vastes opérations immobilières et de sites industriels. Devenant ainsi une véritable métropole et l'une des villes les plus importantes au Sud du Sahara dont les fonctions politiques et économiques s'affirmaient de plus en plus, très tôt Abidjan va se doter d'un système de transport collectif. Ce système de transport collectif au service des populations abidjanaises s'est progressivement bâti et développé autour des transports conventionnels<sup>1</sup>. Facteur d'aménagement et de croissance spatiale, les transports conventionnels ont contribué au développement de la ville d'Abidjan.

Certes, des auteurs ont porté des réflexions sur la question des transports collectifs dans le district d'Abidjan, on peut se référer entre autres à (C. Demur, 1969 :44), à (K.A. Aka, 1988 :333) et à (Y. Méité, 2014 :327). Aussi des réflexions importantes ont été faites au sujet de l'impact des transports collectifs sur l'évolution spatiale de la ville d'Abidjan par des auteurs comme (A. Hauhouot, 1973 :119) et (N'.J. Aloko, 1999 :16). 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 : Quel est le rôle des transports collectifs conventionnels dans le processus d'extension de la ville d'Abidjan de 1960 à 1990 ? Autrement dit, quelle est la contribution des transports collectifs conventionnels dans le développement du district d'Abidjan durant cette période susmentionnée ? L'objectif de cette étude, est de montrer le rôle des transports collectifs conventionnels dans l'extension de la ville d'Abidjan de 1960 à 1990. L'année 1960 marque la première normalisation en matière de transport public avec la création de la « SOTRA ayant un capital de trois (3) milliards de francs CFA dont 59, 63 % sont détenus par l'Etat de Côte

---

<sup>1</sup> Transports soutenu par les pouvoirs publics.

d'Ivoire, 39, 80 % par IRIBUS et 0, 57 % par la Mairie d'Abidjan » (R. A. Aliko, 2011 : 8). Sa création intervient à la suite du décret n° 59-249 du 31 décembre 1959 relative aux lois de finances « approuvant le financement ou la participation financière de l'Etat dans la création de structures publiques, para publiques ou privées »<sup>2</sup>. Mais depuis les années 1990, avec la constante évolution spatiale et démographique de la ville, les transports conventionnels ont montré leur limite dans le rôle de guide de l'urbanisation. Pour mener à bien cette étude, nous avons procédé au recueillement des informations à travers les sources imprimées, les sources orales, des ouvrages généraux, des mémoires, des Thèses, et des articles. Aussi les avons-nous analysés, puis confrontés et recoupés, afin de retenir celles qui semblaient justes, pour traiter le thème.

Cette étude est articulée autour de trois grands axes. Le premier aborde les prémisses de l'organisation du transport en commun à Abidjan et la création de l'entreprise de transport. Le deuxième traite la question des transports conventionnels comme instrument privilégié de l'extension spatiale. Quant au dernier axe, il met en exergue le rôle moins décisif des autobus dans l'urbanisation de la commune de Cocody et l'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles.

## **1. Les prémisses de l'organisation du transport en commun à abidjan et la création de l'entreprise de transport**

### **1.1. Les prémisses de l'organisation du transport en commun à Abidjan**

À l'origine, l'organisation du service de transport en commun d'Abidjan s'est inscrite dans le projet urbain de sa création. En effet, l'administration coloniale a très tôt décidé d'assigner à Abidjan, d'alors petite bourgade de pêcheurs, un futur rôle de capitale politique de la colonie de Côte d'Ivoire. Ainsi, en 1898, une mission de prospection commanditée par l'administration coloniale conclut à la nécessité d'implanter le terminus de la future voie ferrée (Abidjan-Niger) sur l'actuel site d'Abidjan. Cette décision fut le point de départ de la fortune de ce village qui allait devenir la capitale de la colonie ivoirienne en remplacement de Bingerville en 1934.

Par la suite, la réalisation des travaux d'aménagement du site a porté sur la percée du canal de Vridi et la construction du wharf de Port-Bouët (1950) et la création d'un port en eau profonde (1951). Ces travaux d'aménagement ont été complétés par la construction du pont Houphouët BOIGNY en 1957 et celui du Général De Gaulle en 1967 sur la lagune Ebrié en vue de relier le Nord et le Sud de la ville.

---

<sup>2</sup> Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (JORCI), N° 2, du 1<sup>er</sup> janvier 1960, p. 2.

Devenant la troisième capitale politique de la colonie de Côte d'Ivoire après Grand-Bassam et Bingerville, et vu ses atouts économiques indéniables, Abidjan va enregistrer une rapide croissance spatiale qui va, à son tour créer des distances géographiques considérables dans le tissu socio-économique de la ville. En effet, en devenant un centre d'attraction pour les populations de Côte d'Ivoire et d'ailleurs, la surface bâtie d'Abidjan était déjà estimée à environ 33685 ha avant l'indépendance et se structurait principalement autour des communes du Plateau et d'Adjamé, au Nord et celle de Treichville, au Sud de la lagune Ebrié. Ces trois principaux quartiers assuraient respectivement les fonctions administratives, commerciales et industrielles de la ville.

En ce qui concerne les moyens de déplacement, quelques taxis compteurs de type européen qui étaient, fréquemment utilisés par les Européens, l'essentiel du système de transport en commun d'Abidjan était réalisé de manière artisanale. Les principaux modes de transport en commun étaient des pinasses sur la lagune Ebrié, des fourgonnettes de marque Renault, communément appelées «mille kilo» parcourant des trajets fixes et quelques voitures particulières (personnelles), de 5 à 7 places sur des itinéraires irréguliers à l'intérieur des quartiers. Selon Irène KASSI, ces voitures particulières aussi appelée taxis collectifs,

ont apparus vers 1932; c'étaient trois ou quatre voitures de grande remise (Buick, Chevrolet). Ils se sont ensuite rapidement multipliés, et en 1952 il y en avait environ 250, en 1962 environ 300 (Ford, Vedette, Citroën, Peugeot, etc.). Ils prenaient des passagers n'importe où dans la ville, à condition d'avoir de la place et les déposaient là où ceux-ci le désiraient ; le prix de la course était de 30 francs par personne quelle que fût la longueur du trajet (I. kassi, 2007 : 24).

Mais après l'indépendance, le transport en commun d'Abidjan, tel qu'il fonctionnait n'était plus adapté à l'échelle de la cité moderne que devenait la ville d'Abidjan. C'est pourquoi, dès 1959, les pouvoirs publics ivoiriens avaient entrepris des réflexions en vue de la mise en place d'un réseau de transport collectif structuré pour répondre aux nouveaux besoins de transport public de la ville.

## **1.2. La création de l'entreprise de transport**

Le 18 août 1960, le président de la république signe un protocole d'accord avec la société Renault-Saviem qui donne lieu à la création officielle le 16 décembre 1960 de la Société des Transports Abidjanais (SOTRA). Auparavant, l'Arrêté municipal n° 29 du 3 décembre 1960 interdit la circulation des transports en commun autres que les autobus et les taximètres. En 1961, elle obtient le monopole des transports collectifs urbains, suite à l'Arrêté municipal n° 29 du 7 avril 1961 et « devient la première société organisée en Afrique de l'Ouest » selon A. G.

Oumpeuho<sup>3</sup>. Cet Arrêté municipal régleme l'exploitation des taxis et interdit officiellement les taxis collectifs. Il stipule en son article premier qu'il est « interdit à compter du 1er août 1961, sur le territoire de la commune d'Abidjan, sauf dérogation prévue à l'article 9, l'exploitation des voitures de place, et autres moyens collectifs de transport, à l'exclusion des véhicules munis d'un compteur taximètre et des autobus dont l'exploitation est assurée par la SOTRA »<sup>4</sup>.

L'article 9 qui déroge aux dispositions de l'Article premier « autorise jusqu'à nouvel ordre, la circulation sur les itinéraires non encore desservis par la SOTRA »<sup>5</sup>. En compensation, les propriétaires reçoivent des autorisations de transport sur des lignes non urbaines ou des vignettes de taxis compteurs.

Sont officiellement interdits du paysage urbain les véhicules « 30-30 » ou « wôrô-wôrô » en langue Malinké (Dioula). Ce monopole devient effectif trois ans plus tard à partir du 1er juillet 1964, le temps pour l'entreprise de s'équiper d'autobus supplémentaires. Selon K. Soro<sup>6</sup>,

Elle commence par transporter les écoliers avec trois autobus, puis en 1961, les fonctionnaires avec 23 autobus. Cette même année, neuf nouvelles lignes urbaines sont ouvertes. Ce réseau sera agrandi à la fin de la décennie 1960 à 26 lignes, de 10 à 18 km de long, desservant l'ensemble de la ville. La majorité des lignes partaient d'Adjamé vers Marcory, desservant le Plateau et Treichville, secteurs de concentration d'emplois.

Comme mentionné dans l'introduction, l'année 1960 marque la première normalisation en matière de transport public avec la création de la SOTRA. La ville va connaître de nouveau un étalement grâce à ce système de transport dit conventionnel.

## **2. Les transports conventionnels, instrument privilégié de l'extension spatiale**

Le monopole dont ils bénéficiaient leur a permis d'assurer la mission de service public de transport collectif à travers toute la ville, avec un renforcement de la desserte dans les quartiers-centres. L'adaptation du réseau de transport d'autobus à la trame urbaine et à l'évolution viaire au cours des décennies 1970-1980 a permis d'améliorer la desserte des quartiers Nord périphériques.

Cette amélioration implique la considération d'un enjeu urbanistique et socio-économique, ainsi que la nécessité de maintenir la cohésion du système de transport public.

---

<sup>3</sup> Albert Gueu OUMPEUHO, Directeur commercial de la SOTRA, entretien réalisé au siège de l'entreprise à Vridi du 09 au 12 novembre 2020.

<sup>4</sup> Article premier de l'arrêté municipal n° 29 du 7 avril 1961.

<sup>5</sup> Article neuf de l'arrêté municipal n°29 du 7 avril 1961.

<sup>6</sup> Karna SORO, ancien machiniste, membre de l'association des anciens travailleurs de la SOTRA au dépôt de Yopougon à Abidjan, le 22 décembre 2021.

Pour les urbanistes, les transports représentent un des instruments privilégiés d'action sur le développement de la ville. Bien qu'à l'époque de l'indépendance il n'y ait pas un plan de transport défini avec précision, le plan d'aménagement d'Abidjan à l'horizon 1980 prévoyait une adaptation continue du réseau de transport au développement urbain, mais aussi un large réseau d'infrastructures en même temps que l'apparition de nouveaux quartiers. L'orientation de l'urbanisation vers le Nord au cours de cette période a été possible grâce à cette offre de transport. L'implantation progressive des lignes de desserte a renforcé l'urbanisation et la densification des communes d'Abobo et de Yopougon qui attiraient de nombreux citadins. Le coût relativement bas des logements était un moteur pour l'urbanisation. La disponibilité en lots à construire attirait également toute une population qui habitait dans ces secteurs plus par défaut que par volonté délibérée, grâce à leur prix très modeste. La configuration sociale de ces quartiers explique en grande partie que la mobilité soit dominée par des déplacements pendulaires longs et coûteux, alors que les autres formes de mobilité (loisirs, achats, etc.) demeurent relativement limitées dans l'espace.

« Les transports conventionnels ont eu un rôle d'accompagnement, sans être toutefois à l'origine de l'urbanisation », rapporte F. Obou<sup>7</sup>. Selon lui,

les transports collectifs n'ont pas produit de l'espace mais l'ont plutôt accompagné dans son étalement. Les agents producteurs de l'espace urbain étaient les détenteurs terriens, les aménageurs, les promoteurs immobiliers, les financiers, les représentants de la municipalité d'Abidjan, les responsables administratifs.

La spécialisation de l'espace a imposé une fragmentation et une ségrégation territoriale dont l'une des expressions les plus marquantes est démontrée par l'importance des flux quotidiens de travailleurs. Ces flux s'établissent entre les lieux consacrés à la production et ceux destinés à la fonction résidentielle. La création des transports d'autobus était essentielle car ils permettaient de favoriser la croissance de la ville, limitée à l'époque dans un périmètre parcourable par des modes de transport artisanal lents et peu fiables. Les autobus font rapidement figure d'acteur principal du processus d'adaptation de la ville aux exigences de l'ère nouvelle, offrant aux citadins un service régulier, rapide et relativement confortable. L'espace urbanisé s'étend en direction des périphéries et progressivement un espace métropolitain prend forme, structuré autour d'un centre directionnel relié au reste de la ville par les autobus. L'implantation des infrastructures de transport et des autres équipements urbains (réseaux d'eau

---

<sup>7</sup> Frédéric OBOU, Représentant du Ministère des Transports à Abidjan au centre de gestion intégrée de Treichville, entretien réalisé le 07 octobre 2021 à Treichville au centre de gestion intégrée.

et d'électricité, école, hôpitaux etc.) devient primordiale pour la localisation des populations, des activités économiques etc.

Avec les routes, le réseau d'autobus a permis de désenclaver les secteurs dont la desserte était concédée aux transports artisanaux spatialement limités à la périphérie. Cette desserte insuffisante des autobus a permis de résoudre en partie les problèmes de déplacements, qui s'aggravaient d'année en année. En effet, le réseau de la SOTRA dessert plus ou moins correctement les communes anciennes dotées d'un réseau dense de voirie revêtue telles que Plateau, Treichville, Marcory, ainsi que la plupart des pôles générateurs de déplacements : le quartier des affaires, la cité administrative, les zones industrielles localisées en majorité dans les communes du sud et le port. En revanche, il dessert médiocrement les quartiers sous-équipés en voirie aménagée qui prédominent dans les deux plus grandes communes de l'agglomération : Abobo et Yopougon ainsi que les quartiers résidentiels récents situés dans la commune de Cocody.

L'intervention directe et massive de l'Etat sur l'espace urbain : construction d'habitats, voiries, et implantation des lignes de desserte des autobus, vont favoriser une urbanisation rapide de ces communes qui contribueront à l'étalement de l'agglomération. Le problème des transports urbains ne peut être abordé au détriment des dynamiques territoriales. Les acteurs urbains impliqués dans la production du service conçoivent trop souvent la ville comme un support physique inerte sur lequel les transports auront des impacts et des effets mécaniques. Les dynamiques spatiales demeurent sous-estimées par les acteurs urbains. Les synergies que l'on pourrait créer entre les transports collectifs et la croissance urbaine sont largement insuffisantes. Toutefois, le rôle joué par les autobus dans la recomposition territoriale est important mais profondément évolutif dans le temps et dans l'espace. Il sera inégal suivant l'espace et le type d'urbanisation. À l'Ouest la desserte est décisive dans le développement de la commune de Yopougon, un peu moins au Nord à Abobo et très insuffisant à l'Est à Cocody.

### **2.1. Le rôle central joué par les autobus dans la commune de Yopougon**

Soumise à une urbanisation spontanée dès 1964-1965, Yopougon fut le principal champ d'action de la puissance publique au travers des sociétés immobilières publiques et parapubliques spécialisées dans la production d'habitats sociaux. D'une occupation irrégulière et spontanée de l'espace, on est passé à une urbanisation volontariste d'Etat : le développement urbain est planifié et maîtrisé, et la banlieue est intégrée à l'ensemble de l'agglomération grâce aux moyens de transport. La politique d'utilisation des transports en commun, les autobus en

particulier, était considérés comme un troisième moyen d'action lié aux précédents (infrastructures et habitats).

L'arrivée des autobus à Yopougon en 1969 donne la mesure de son urbanisation. L'expansion du réseau d'autobus a répondu aux besoins de la population et a contribué à provoquer, l'extension fulgurante de certains quartiers. L'ouverture de la voie expresse Est-Ouest en novembre 1979 a donné de l'intérêt pour Yopougon qui a été érigée en commune autonome en novembre 1980. Cette initiative politique lui a donné un coup d'accélérateur et lui a conféré un statut nouveau. Sa gestion étant jusque-là assurée par le sous-préfet de Bingerville.

D'année en année Yopougon s'organise : la SOTRA assure une bonne desserte publique, à la fois par voie terrestre et par voie lagunaire permettant ainsi une meilleure intégration de cet espace à l'ensemble de l'agglomération. C'est dans cette optique, que S. Diarra<sup>8</sup> affirme :

le réseau de la SOTRA quadrillait pratiquement tous les axes praticables de la commune avec deux lignes sur le plan lagunaire en direction du Plateau et de Treichville. Les lignes de liaison, auxquelles s'ajoutent les lignes internes, « éclatent » dans toutes les directions pour desservir la commune. Treize lignes urbaines structurent le territoire communal et le relie aux communes d'Adjamé, du Plateau et de Cocody.

Ce réseau en apparence appréciable exclut de nombreux secteurs à urbanisation récente, situés sur les marges de la commune, comme les villages périurbains et les zones d'urbanisation spontanée à voirie inexistante, auxquels s'ajoutent des quartiers planifiés mais trop éloignés des circuits d'autobus. Jusqu'en 1990, les transports collectifs conventionnels ont pu garantir une certaine cohésion spatiale mais aussi économique et sociale par ses liaisons avec les pôles d'emploi de la ville.

## **2.2. Les transports conventionnels et la formation de la commune d'Abobo**

L'Etat a été moins présent dans l'urbanisation de cette banlieue abidjanaise qu'à Yopougon où il est intervenu massivement. La proportion de l'habitat évolutif particulièrement élevé et le niveau viaire très bas d'Abobo sont illustratifs. L'état général de la voirie dans cette commune reflète son niveau de développement. Sa population, alimentée par l'exode rural, s'est accrue rapidement, essentiellement constituée de petits commerçants, artisans, ouvriers et fonctionnaires. L'urbanisation, largement dominée par l'initiative privée et spontanée, a été régulée par l'Etat, avec des programmes d'habitat et de construction d'infrastructures viaires et d'équipements socio-collectifs.

---

<sup>8</sup> Souleymane DIARRA, Chef de ligne SOTRA, entretien réalisé au siège de l'entreprise à Vridi du 15 au 20 octobre 2020.

Le coût très abordable des loyers par rapport aux autres secteurs de l'agglomération a été à l'origine de l'urbanisation. De ce fait, le rôle moteur de l'Etat et des autobus dans la production de l'espace ne fut qu'approximatif. Seuls deux axes structurants, la voie expresse et la route du zoo, relient cette banlieue au centre-ville et concentrent par la même occasion les lignes de la SOTRA. La voirie secondaire est formée, en presque totalité, de ruelles étroites non bitumées difficilement praticables pour les véhicules. De nombreux quartiers de la commune ne sont pas accessibles aux autobus, même les plus centraux. Ce réseau constitué de sept lignes urbaines est fortement conditionné par la voirie qui en exclue plusieurs quartiers.

L'insuffisance des actions politiques et la relative desserte n'ont pas permis une bonne intégration de cette périphérie à la ville par rapport à Yopougon et son urbanisation n'est qu'une ébauche à l'exemple d'un petit secteur agricole toujours présent. Tandis que les lignes d'autobus tentent d'adapter leur réseau à l'évolution spatiale de Yopougon, Abobo est essentiellement desservi sur l'axe routier central Sud-Nord, praticable par des véhicules de grand gabarit. Aucun site propre n'existe dans cette commune, tout comme à Yopougon. Alors que la présence d'un tel aménagement favorise un meilleur rendement, son absence peut réduire significativement l'efficacité des autobus sur les voies à trafic intense et leurs embouteillages.

Le rôle des transports conventionnels a été très limité dans l'extension de ce territoire. L'absence d'une intervention satisfaisante de la puissance publique et des moyens de transports de masse, équilibrés à la demande, a empêché l'impulsion d'un mouvement d'occupation contrôlé et maîtrisé de l'espace communal. Toutefois, la présence des bus a permis une meilleure liaison avec les centres d'emploi et une densification des quartiers desservis.

### **3. Un rôle moins décisif des autobus dans l'urbanisation de la commune de Cocody et l'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles**

#### **3.1. Un rôle moins décisif des autobus dans l'urbanisation de la commune de Cocody**

Située en bordure de la lagune Ebrié à l'Est de Cocody, la Riviera a été définie et conçue pour recevoir des installations touristiques et des programmes de logements résidentiels pour hauts fonctionnaires. La singularité de cet espace résulte des conditions de sa mise en place. L'initiative de sa création émane d'investisseurs privés étrangers, dont le groupe MAYER d'Israël, qui voulait en faire une sorte de plaque tournante pour le tourisme inter-africain (D. Yapi, 1981: 322). Dès son origine, cette banlieue résidentielle a été destinée à une population aisée, possédant au moins un véhicule. Sa desserte par autobus a été ainsi très limitée à quelques lignes (83, 28, 205, 78) mises en place au fur et à mesure de sa densification.

Cocody, de par son statut de quartier « huppé » abrite une population relativement aisée, même si une partie se logeait déjà dans des quartiers précaires, 13% de la population communale en 1975 (N. J. Aloko et K.A. Aka, 1996 : 23). Jusqu'à la décennie 1980, l'urbanisation de cette commune fut essentiellement l'œuvre de l'Etat promoteur. Ses structures d'exécution, SICOGLI, SOGEFIHA, SOPIM et SIDECI ont alterné habitats collectifs et individuels de différents niveaux de standing.

L'historique de cette commune révèle un développement sur un noyau de plusieurs villages Ebriés : Anono, Blauckauss, M'badon, Cocody-village, M'pouto, Akouédo. Le recensement de 1955 comptabilisait 1188 habitants à Cocody, soit 0,8% de la population totale. Après l'indépendance, la population européenne a été relayée par une élite africaine émergente. Cocody devient alors un quartier résidentiel pour les cadres de la toute nouvelle administration ivoirienne. Trois étapes marquent l'évolution de cet espace. La première se situe entre 1960 et 1965 avec la formation du premier noyau dans la partie Sud-Ouest de la commune, englobant la Corniche, la Cannebière, Cocody-village, Blauckauss, la Cité des arts, la Cité des cadres et l'Université. La deuxième comprise entre 1966 et 1979, est marquée par l'émergence d'une classe moyenne de plus en plus importante à Cocody, avec les zones d'extension : Deux-Plateaux 1<sup>ère</sup> à 7<sup>ème</sup> tranches au Nord de Cocody, Adjamé-Compensation au Nord-Ouest, la Riviera 1 à 3 à l'Est. La troisième, depuis le début des années 1980, se poursuit avec les quartiers Angré, Aghien, Dokui, Djibi, etc. au Nord, et la Riviera IV, Akouédo, Palmeraie, Allabra, Bonoumin, Attoban, Riviera route de Bingerville, etc. à l'Est.

Les autobus ont joué un rôle distinct dans le processus d'urbanisation par rapport aux deux secteurs périphériques précédents, se limitant essentiellement à la desserte des activités et des équipements socio-collectifs. La concentration des lignes dans le Vieux Cocody répond tout d'abord au souci d'un grand nombre d'Abidjanais d'y accéder quotidiennement. Car ce secteur concentre l'essentiel des équipements et bureaux : le principal marché de la commune, des centres commerciaux, des équipements de loisirs et de tourisme (Hôtel Ivoire), de sécurité (les écoles de Police et de Gendarmerie), de santé (CHU, PMI) et des équipements éducatifs comme l'Université, les Grandes écoles, les Lycées : Technique, Sainte Marie, Classiques, etc. Cocody a cessé d'être cet espace résidentiel à vocation unique, bien que la fonction résidentielle reste dominante, en particulier sur ses marges, mais comme le signifie Jérôme N'guessan Aloko, son Centre et l'Est se trouvent fortement pénétrés, parfois altérés par des activités et des équipements. Cette disparité de niveau d'équipements et d'activités des quartiers se lit au niveau de la desserte. Les noyaux anciens ont les tissus urbains les plus denses et les mieux desservis.

Le rôle des autobus fut décisif dans l'urbanisation de l'agglomération abidjanaise, mais depuis les années 90 et face à la constante évolution spatiale et démographique de la ville, les autobus ont montré leur limite dans le rôle de guide de l'urbanisation.

### **3.2. L'inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles**

Face à la croissance démographique et spatiale, cette répartition des lignes d'autobus est insuffisante. Plusieurs raisons expliquent ce constat. Tout d'abord, la déficience budgétaire, accentuée par des mesures d'ajustement structurel, ayant entraîné l'arrêt de la politique d'habitat, n'a plus permis à l'entreprise de suivre le rythme de l'urbanisation qui échappe à présent à l'Etat. Ce dernier n'impulse plus de manière directe et décisive ce mouvement d'urbanisation qui a conféré aux transports conventionnels une fonction stratégique dans la production de l'espace urbain. L'absence de maîtrise de l'expansion urbaine par les autorités publiques explique également que les transports conventionnels ne soient plus en mesure d'assurer les mêmes fonctions qu'avant. Les Sociétés Civiles Immobilières (SCI) qui ont remplacé l'Etat ne l'ont plus associé à cette production. Du moins la synergie d'antan n'existe plus entre les acteurs socio-économiques du moment et l'entreprise de transport dans la production de l'espace urbain.

Aussi faut-il noter une dynamique de la croissance urbaine due à l'initiative privée et à l'ouverture du marché foncier aux propriétaires coutumiers qui influence considérablement l'étalement spatial dans des directions non planifiées. De plus, l'entreprise de transport montrait déjà des limites à l'époque de l'arrêt de la politique d'habitat. La gestion calamiteuse et l'arrêt de la subvention de l'Etat ont porté un frein au développement de la SOTRA. À l'instar de toutes les entreprises publiques ivoiriennes, la SOTRA a connu une gestion catastrophique qui nécessitait une assistance constante de la puissance publique. Les déficits des recettes d'exploitation, la politique sociale en faveur des élèves et étudiants par la mise à disposition des bus scolaires gratuits, le fonctionnement clientéliste des gestionnaires, entre autres, la pléthore du personnel en majorité recrutée par clientélisme, l'utilisation gratuite du parc automobile au bénéfice du parti au pouvoir lors des grands rassemblements, etc. ont également contribué à l'arrêt du développement de l'entreprise. Ces limites gestionnaires ont inexorablement concouru au retrait des autobus dans leur rôle d'accompagnement de l'urbanisation.

On assiste à une inadaptation du réseau d'autobus aux mutations territoriales actuelles: plus de réponse aux besoins, d'interminables files d'attente aux arrêts. Ces dynamiques spatiales

profitent plus aux transports artisanaux. En fait, depuis la libéralisation des transports urbains, cette fonction est essentiellement réalisée par les modes de transport artisanal mieux adaptés.

### Conclusion

Au terme de notre étude, notons que le rôle des autobus comme guide de l'urbanisation a été prouvé dans maints secteurs, entraînant une urbanisation dense dans les quartiers desservis. Il ne faut pas perdre de vue, qu'à travers les modes de transports disponibles, l'urbanisation observe des tendances consommatrices ou économes d'espace. Par conséquent, les choix d'urbanisation favorisent ou pénalisent tel ou tel mode de transport. En général, l'urbanisation diffuse, dévoreuse d'espace est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité ; au contraire un habitat dense favorise les transports de masse et vice versa.

### Références bibliographiques

#### Sources

#### Sources orales

N°	Nom et Prénoms	Lieux et date d'entretien	Fonction	Age	Thème
1	DIARRA Souleymane	Vridi au siège de la SOTRA à Abidjan du 15 au 20 octobre 2020	Chef de ligne SOTRA	42 ans	Comment assurer la réalisation effective des services programmés en vue de satisfaire la clientèle.
2	OBOU Frédéric	Abidjan au centre de gestion intégrée de Treichville le 07 octobre 2021	Représentant du Ministère des Transports	38 ans	La cause de l'expansion des transports collectifs à Abidjan
3	OUMPEUHO Albert Gueu	Vridi au siège de la SOTRA à Abidjan du 09 au 12 novembre 2020	Directeur commercial de la SOTRA	40 ans	La stratégie commerciale de la SOTRA et son organisation
4	SORO Karna	Dépôt de la SOTRA de Yopougon à Abidjan le 22 décembre 2021	Ancien Machiniste à la SOTRA à la retraite	64 ans	La création de la SOTRA et son fonctionnement dans les années 60

#### Sources imprimées

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (JORCI), N° 2, du 1<sup>er</sup> janvier 1960, 46 p.

**Bibliographie**

AKA Kouadio Akou, 1988, *L'organisation des transports collectifs à Abidjan*, Thèse de doctorat unique, Université de Paris X Nanterre, 333 p.

ALIKA Reine Assémien, 2011, *La stratégie de la communication interne de la SOTRA*, Mémoire de Maîtrise en Communication, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, 79 p.

ALOKO N'guessan Jérôme, 1999, « Les taxis communaux ou wôrô-wôrô et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé », in *Géo-Eco-Trop*, n°23, p.143-159.

ALOKO N'Guessan Jérôme et AKA Kouadio Akou, 1996, « Essai d'analyse géographique des facteurs d'émergence des taxis-villes ou wôrô-wôrô à Abidjan Cocody ». *Revue tunisienne de géographie*, Tunis, n°29, p.41-64.

DEMUR Cécile, 1969, *Les transports urbains à Abidjan*, Paris, Mémoire de maîtrise, 44 p.

HAUHOUOT Asseypo, 1973, *Etude géographique des migrations pendulaires et quotidiennes de travailleurs à Abidjan*. Abidjan, Ann. Univ., Série G, tome V, p.147-266.

KASSI Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Université de Bordeaux 3, Thèse de géographie, 331p.

MEITE Youssouf, 2014, *gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan*, Université de Strasbourg, Thèse de Sociologie, 327p.

YAPI Diahou, 1981, *Etude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan : l'urbanisation de Yopougon*, Thèse de doctorat de 3ème cycle de l'université de Toulouse-Le-Mirail, 322 p.