

LA FABRIQUE URBAINE DE L'INSECURITE ROUTIERE ENTRE ARRANGEMENTS INFORMELS, REGULATIONS DIFFERENCIEES ET VULNERABILITES DES USAGERS DANS LES ESPACES PUBLICS DE BOUAKE ET BONDOUKOU

Nana N’Goh N’Goran Konan

Assistant à l’Institut d’Ethno-sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny

Résumé

Cet article analyse les mécanismes sociaux et institutionnels de fabrication de l’insécurité routière dans deux villes secondaires ivoiriennes, Bouaké et Bondoukou. Fondée sur une approche qualitative compréhensive, l’étude mobilise 32 entretiens semi-directifs auprès de chauffeurs de taxis, conducteurs de motocyclettes, agents de police, agents municipaux, responsables syndicaux et leaders communautaires, complétés par des observations directes dans des espaces stratégiques de circulation. L’analyse thématique met en évidence trois mécanismes complémentaires : la banalisation des infractions à travers des arrangements informels entre agents de contrôle et usagers ; des modalités différenciées de régulation selon le genre, dont l’indulgence accordée à certaines conductrices peut paradoxalement maintenir leur exposition au risque ; et des conflits d’usages entre motocyclistes, chauffeurs de taxis et conducteurs de tricycles autour de l’appropriation de l’espace routier. L’insécurité routière apparaît ainsi moins comme une simple défaillance individuelle ou technique que comme le produit d’un ordre routier hybride, négocié et socialement différencié. L’article montre enfin que les politiques de sécurité routière gagneraient à articuler contrôle institutionnel, régulation des transports informels, prise en compte des rapports sociaux de genre et aménagement sécurisé des espaces de circulation.

Mots-clés : insécurité routière ; villes secondaires ; informalité ; gouvernance urbaine ; mobilité ; genre ; Côte d’Ivoire.

Abstract

This article examines the social and institutional mechanisms through which road insecurity is produced in two secondary Ivorian cities, Bouaké and Bondoukou. Based on a qualitative and interpretive approach, the study draws on 32 semi-structured interviews with taxi drivers, motorcycle riders, police officers, municipal agents, union representatives and community leaders, complemented by direct observations in strategic traffic areas. Thematic analysis identifies three interconnected mechanisms: the normalization of traffic violations through informal arrangements between enforcement officers and road users; gender-differentiated regulation, whereby leniency toward some women riders may paradoxically maintain their exposure to risk; and conflicts among motorcycle riders, taxi drivers and tricycle operators over the appropriation of road space. Road insecurity therefore appears not simply as an individual or technical failure, but as the outcome of a hybrid, negotiated and socially differentiated road order. The article argues that road-safety policies should combine institutional enforcement, regulation of informal transport, attention to gender relations and safer management of public road space.

Keywords: road insecurity; secondary cities; informality; urban governance; mobility; gender; Côte d'Ivoire.

Introduction

En Côte d'Ivoire, comme dans de nombreuses villes africaines, l'urbanisation et la diversification des modes de déplacement transforment rapidement les usages de l'espace public. Dans les villes secondaires, cette transformation est particulièrement visible à travers la progression des motocyclettes, des taxis communaux et des tricycles, qui répondent à des besoins de mobilité insuffisamment couverts par les dispositifs formels. Des travaux récents consacrés aux villes secondaires africaines montrent que les questions de mobilité y restent moins documentées que dans les grandes métropoles, alors même qu'elles structurent l'accès aux activités économiques et aux services urbains (Nyamai et al., 2024).

Cette recomposition des mobilités ne concerne pas seulement les moyens de transport. Elle transforme également les usages de la

voirie, les rapports entre catégories d'usagers et les modalités concrètes de production de l'ordre routier. Dans les systèmes de transport africains, la régulation est fréquemment caractérisée par la coexistence de normes officielles et de pratiques informelles. Les travaux sur les transports commerciaux à deux et trois roues montrent en outre que les enjeux de sécurité sont étroitement liés aux conditions de travail, aux pratiques des opérateurs, aux infrastructures et aux dispositifs de régulation (Opiyo et al., 2023).

Dans cette perspective, l'ordre routier ne peut être réduit à l'application mécanique des règles. Il se construit dans les interactions entre agents institutionnels, opérateurs de transport, usagers et autorités locales. Cette perspective rejoint les analyses de l'École de Chicago sur l'ordre urbain comme construction émergente issue d'ajustements et de négociations (Park, Burgess & McKenzie, 1925), ainsi que la conception lefebvrienne de l'espace urbain comme production sociale traversée par des pratiques, des représentations et des rapports de pouvoir (Lefebvre, 1974).

L'analyse des normes pratiques développée par Olivier de Sardan (1995 ; 2021) permet de préciser cette approche en mettant l'accent sur les écarts entre normes prescrites et normes effectivement mobilisées dans l'action. De même, de Certeau (1980) invite à considérer les tactiques quotidiennes par lesquelles les acteurs composent avec les dispositifs institutionnels. La sociologie du risque de Beck (2001) complète ce cadre en considérant le risque comme un phénomène socialement produit. Les travaux récents sur les transports informels confirment, quant à eux, l'importance des dimensions sociales, professionnelles et institutionnelles dans la compréhension des risques associés aux mobilités urbaines (Popoola et al., 2024 ; Opiyo et al., 2023).

Les rapports sociaux de genre constituent une autre dimension de cette production différenciée du risque. Les mobilités ne sont

pas vécues de manière identique selon le sexe, les ressources, les statuts et les positions occupées dans l'espace urbain (Moser, 1993 ; Chant, 2013). Une régulation qui se veut protectrice peut ainsi produire des effets ambivalents lorsqu'elle repose sur des représentations sociales de la vulnérabilité féminine plutôt que sur une égalité de traitement et un accompagnement effectif à la sécurité.

Malgré l'importance de ces travaux, la combinaison entre arrangements informels de régulation, différenciation des contrôles selon le genre et conflits d'usages demeure peu documentée dans les villes secondaires ivoiriennes. C'est ce déficit analytique que cette étude cherche à éclairer à partir d'une enquête menée à Bouaké et Bondoukou. La question centrale est la suivante : comment les interactions entre arrangements informels, pratiques différenciées de régulation et rapports sociaux de genre contribuent-elles à la fabrication de l'insécurité routière dans ces deux villes ?

L'objectif général est d'analyser les mécanismes sociaux et institutionnels par lesquels ces interactions produisent et reproduisent les risques dans les mobilités quotidiennes. Plus spécifiquement, il s'agit : (i) d'examiner le rôle des arrangements informels dans la banalisation des infractions routières ; (ii) d'analyser les effets des régulations différenciées sur la vulnérabilité des femmes conductrices ; et (iii) de comprendre comment les conflits entre catégories d'usagers participent à la structuration d'un ordre routier instable et conflictuel.

Après cette introduction, l'article présente l'ancrage théorique et la démarche méthodologique, puis expose les résultats autour de trois dimensions : les arrangements informels, les régulations différenciées selon le genre et les conflits d'usages. La discussion met ensuite ces résultats en regard de la littérature mobilisée, avant que la conclusion n'en dégage les principaux enseignements et la portée opérationnelle.

1. Ancrage théorique et méthodologie

1.1. Ancrage théorique

L'article s'inscrit dans une sociologie urbaine des mobilités et de la gouvernance quotidienne. La ville est appréhendée comme un espace socialement produit, dans lequel les pratiques de déplacement, les usages de la voirie et les rapports de pouvoir participent à la fabrication de l'ordre urbain (Lefebvre, 1974). Cette perspective conduit à considérer la route comme un espace de négociation et d'appropriation plutôt que comme un simple support technique de circulation.

La notion de décalage entre normes prescrites et normes pratiques proposée par Olivier de Sardan (1995 ; 2021) permet d'analyser les arrangements informels observés lors des contrôles routiers. Les règles formelles existent, mais leur mise en œuvre est susceptible d'être reconfigurée dans l'interaction par des compromis, des négociations et des transactions. Les tactiques ordinaires décrites par de Certeau (1980) permettent également de comprendre les ajustements des usagers face aux contraintes institutionnelles.

La sociologie du risque de Beck (2001) fournit un troisième niveau de lecture. L'insécurité routière n'est pas seulement envisagée comme le résultat d'erreurs individuelles ; elle est également rapportée aux modes d'organisation de la mobilité et aux dispositifs institutionnels qui encadrent les pratiques. Les travaux de Douglas (1992) et de Perrow (1984) permettent de compléter cette réflexion en rappelant que la perception, la distribution et la gestion des risques sont liées aux organisations sociales et aux systèmes d'action.

Enfin, l'analyse genrée de la mobilité s'appuie sur Moser (1993) et Chant (2013), qui montrent que les rapports sociaux de sexe structurent l'accès à l'espace urbain, les pratiques de déplacement et l'exposition différenciée aux contraintes. Les travaux récents sur les transports informels en Afrique

soulignent également que les opérateurs et les usagers sont confrontés à des risques sociaux et professionnels qui ne peuvent être séparés des conditions institutionnelles de fonctionnement des systèmes de transport (Popoola et al., 2024).

1.2. Méthodologie

La recherche repose sur une approche qualitative compréhensive. Elle a été conduite à Bouaké et Bondoukou, deux villes secondaires ivoiriennes caractérisées par une diversification des modes de transport, notamment les motocyclettes, les taxis communaux et les tricycles. Le choix de ces deux villes répond à l'objectif d'examiner, dans des contextes urbains secondaires, les interactions entre pratiques de mobilité, dispositifs de régulation et production sociale du risque.

L'échantillonnage est raisonné. Il a ciblé des acteurs directement impliqués dans les dynamiques de mobilité et de contrôle routier. Au total, 32 personnes ont été enquêtées : 8 chauffeurs de taxis communaux (wôrô-wôrô), 12 conducteurs de motocyclettes, dont 7 femmes et 5 hommes, 3 agents de police, 6 agents municipaux impliqués dans la régulation urbaine, dont 4 femmes et 2 hommes, ainsi que 3 responsables syndicaux ou leaders communautaires. Cette diversité des positions permet de confronter les expériences des acteurs qui produisent, subissent ou négocient quotidiennement les règles de circulation.

Les données ont été recueillies au moyen d'entretiens semi-directifs et d'observations directes réalisées dans des espaces stratégiques : carrefours, gares routières et zones de contrôle. Les entretiens ont porté sur les expériences de contrôle, les perceptions du risque, les pratiques de négociation et les relations entre catégories d'usagers. Les observations ont permis de mettre en relation les discours recueillis avec les pratiques visibles dans les espaces de circulation.

Les données ont fait l'objet d'une analyse thématique de contenu. Le codage a été organisé autour de trois axes correspondant aux objectifs de recherche : (1) arrangements informels et banalisation des infractions ; (2) régulations différenciées et rapports de genre ; (3) conflits d'usages et appropriation de l'espace routier. La triangulation entre les catégories d'acteurs, les entretiens et les observations a été privilégiée afin de renforcer la cohérence interprétative. Les personnes enquêtées ont été anonymisées et leur consentement a été recueilli avant les entretiens.

La recherche a été réalisée entre janvier et mars 2026. Compte tenu de la taille et de la nature raisonnée de l'échantillon, les résultats ne prétendent pas à une généralisation statistique. Ils visent plutôt à mettre au jour des mécanismes sociaux et des logiques d'action susceptibles d'éclairer la compréhension sociologique de l'insécurité routière dans les villes étudiées.

2. Résultats

2.1. Les arrangements informels comme mécanismes de banalisation des infractions routières

L'analyse montre que la régulation routière repose, dans les situations observées et rapportées par les enquêtés, sur des arrangements informels entre agents de contrôle et usagers. Ces pratiques ne sont pas présentées comme des événements exceptionnels, mais comme des modalités ordinaires de gestion des contrôles. La sanction administrative peut alors être remplacée par une compensation financière négociée, ce qui réduit l'incitation à régulariser certaines situations.

Un chef syndical de taxi à Bondoukou décrit cette routinisation des paiements :

*« Si c'est papier de voiture là même on n'en parle pas. L'homme même n'a pas papier, ce n'est pas papier de voiture il va avoir...
Matin tu sors, tu paies mairie, tu paies policier, tu paies*

syndicat, aller c'est fini, tu es devant. » (Homme, 42 ans, chef syndicat de taxi – Bondoukou)

Un jeune chauffeur établit lui aussi une comparaison entre le coût de la régularisation et celui de la transaction informelle :

« Parce que si au lieu de me contrôler si j'ai papier, c'est 1000 francs. 1000 francs qui t'intéresse, il vaut mieux avoir mon argent sur moi que d'aller faire permis pour me fatiguer. » (Jeune chauffeur de taxi, 32 ans – Bondoukou)

Du côté de la régulation, une agente décrit à son tour la répétition des transactions :

« Ils prennent leurs 500 – 500 ou bien leur 1000 francs 100 francs le reste ce n'est plus leur problème. » (Femme, 40 ans, agent de police à la mairie de Bondoukou)

Ces témoignages suggèrent que l'insécurité routière est liée à un mode de régulation dans lequel la norme juridique entre en concurrence avec des arrangements pratiques. Le problème sociologique n'est donc pas seulement celui de la transgression de la règle, mais celui de sa transformation dans l'interaction. Lorsque le contrôle peut être négocié, l'infraction tend à devenir une pratique administrativement tolérée, ce qui contribue à maintenir en circulation des véhicules ou des conducteurs dont la situation n'est pas conforme aux exigences réglementaires.

2.2. Régulations différenciées, rapports de genre et vulnérabilités féminines

Les données font également apparaître des différences dans les modalités de contrôle selon le sexe des usagers. Plusieurs enquêtés rapportent une indulgence plus fréquente envers certaines femmes conductrices de motocyclettes. Cette attitude peut être interprétée comme une forme de protection ou de courtoisie, mais elle produit des effets ambivalents lorsqu'elle conduit à maintenir dans la circulation des personnes qui devraient faire l'objet d'un accompagnement ou d'un contrôle au regard des exigences de sécurité.

« Quand les policiers arrêtent la moto que c'est une femme, ils ne sont pas trop méchants, même si elle n'a pas papier ils la laissent partir... parfois même ils prennent son numéro. » (Femme, 39 ans, commerçante et conductrice de moto – Bondoukou)

Une autre enquêtée formule explicitement le paradoxe de cette protection :

« Au lieu que si elle n'a pas permis, on l'arrête pour la faire retourner à la maison, on la laisse partir comme quoi on veut la protéger alors on la met en danger. » (Femme, 39 ans, commerçante et conductrice de moto – Bondoukou)

Ces propos ne permettent pas d'établir une relation causale générale entre indulgence et accidentologie. Ils montrent toutefois que la régulation différenciée peut être vécue comme une protection ambivalente. La vulnérabilité est ainsi produite non seulement par les caractéristiques individuelles des conductrices, mais aussi par les représentations sociales qui orientent les pratiques institutionnelles de contrôle.

« Ici là la route est dangereuse pour les filles... quand quelqu'un a sa moto que son enfant prend pour rouler, lui il peut être content mais toi tu as peur pour elle parce que chaque fois quand il y a accident c'est grave. » (Commerçante et chef d'association quartier Labaya, Bondoukou)

Le résultat principal de cet axe est donc moins l'existence d'une « vulnérabilité naturelle » des femmes que la construction sociale de situations différenciées de contrôle. La question du genre doit être intégrée à la réflexion sur la sécurité routière parce que les mêmes règles peuvent être appliquées différemment selon les représentations associées aux catégories d'usagers.

2.3. Conflits d'usages, concurrence pour l'espace routier et production du désordre urbain

Les données mettent enfin en évidence des relations concurrentielles entre chauffeurs de taxis, conducteurs de motocyclettes et conducteurs de tricycles. Chaque catégorie tend à identifier les autres comme une source importante de désordre ou de danger. Cette construction réciproque du « mauvais usager » traduit une compétition pour l'accès aux voies de circulation et, plus largement, pour les opportunités économiques associées au transport.

« Sur la route ici, ceux qui sont plus dangereux ce sont les motos et les tricycles... les motos là même quand il roule mal ou bien il a mal garé que tu parles il t'insulte... les tricycles là mêmes là même c'est les hors la loi, personne ne comprend comment ils conduisent. » (Homme, 54 ans, chauffeur de taxi – Bouaké)

Cette perception ne relève pas uniquement de jugements individuels. Elle s'inscrit dans un contexte de croissance des mobilités, d'insuffisance des infrastructures et de concurrence entre opérateurs. Les travaux récents sur les transports informels montrent que les systèmes de transport à deux et trois roues occupent une place importante dans plusieurs villes africaines et que leurs conditions d'exploitation sont étroitement liées aux enjeux de sécurité, de régulation et de gouvernance (Opiyo et al., 2023).

« Quand les gens sont sur moto, ils filent comme s'ils ne vont pas s'arrêter... chaque jour on leur parle d'accident, eux-mêmes ils voient mais la réponse ne change pas. » (Homme, 43 ans, leader d'association de commerçants – Bouaké, Air France 3)

Les conflits d'usages peuvent ainsi être interprétés comme l'expression d'une transformation des systèmes de mobilité. Chaque groupe défend ses intérêts, ses espaces et ses pratiques, tandis que l'insuffisance des mécanismes de coordination contribue à produire un ordre routier instable. L'insécurité est

dès lors liée à la manière dont les différents acteurs cohabitent, négocient et se disputent l'espace public.

Source : enquête de terrain, janvier-mars 2026.

3. Discussion

Les résultats montrent que l'ordre routier dans les villes étudiées est coproduit par les institutions et les pratiques ordinaires des acteurs. La règle formelle n'est donc qu'un des éléments du système de régulation. Les arrangements observés rejoignent la distinction entre normes prescrites et normes pratiques développée par Olivier de Sardan (1995 ; 2021) : la règle existe, mais sa mise en œuvre est reconfigurée dans les interactions quotidiennes.

Cette lecture complète l'approche de Lefebvre (1974) en montrant que la production sociale de l'espace routier passe aussi par des micro-négociations. La route devient un espace où se rencontrent des intérêts divergents, des ressources institutionnelles inégalement distribuées et des stratégies d'ajustement. Les résultats rejoignent également les travaux de de Certeau (1980) sur les tactiques quotidiennes, dans la mesure où les usagers composent avec les dispositifs de contrôle pour poursuivre leurs activités.

La dimension du risque apporte un deuxième enseignement. Dans la perspective de Beck (2001), le risque peut être compris comme le produit des modes d'organisation sociale. Dans les cas étudiés, les dispositifs de contrôle peuvent contribuer à réduire le risque lorsqu'ils sont appliqués de manière cohérente, mais ils peuvent aussi contribuer à sa reproduction lorsque les infractions deviennent négociables. L'enjeu est donc celui de la cohérence institutionnelle de la régulation.

Les résultats relatifs aux motocyclettes et aux tricycles convergent avec des recherches récentes menées dans plusieurs villes d'Afrique subsaharienne. Opiyo et al. (2023) montrent que

les deux-roues et trois-roues commerciaux occupent une place croissante dans les mobilités urbaines et que les risques associés varient selon les contextes, les pratiques des opérateurs et les dispositifs de sécurité. De même, les recherches récentes sur les mobilités dans les villes secondaires soulignent que les insuffisances d'infrastructures et de transport formel peuvent renforcer les contraintes et les risques de mobilité (Nyamai et al., 2024).

L'analyse genrée apporte toutefois un approfondissement. La tolérance accordée à certaines femmes n'est pas nécessairement synonyme de sécurité. Elle peut reproduire une représentation paternaliste de la femme comme personne à protéger plutôt qu'une approche fondée sur des droits, des compétences et des exigences de sécurité communes. L'intérêt sociologique du résultat réside donc dans la mise en évidence d'une vulnérabilité institutionnellement différenciée.

L'originalité de l'étude réside ainsi dans l'articulation de trois dimensions souvent étudiées séparément : les arrangements informels de régulation, les différenciations genrées du contrôle et les conflits d'usages de la voirie. Cette articulation permet d'appréhender l'insécurité routière comme une construction sociale située, plutôt que comme la simple addition de comportements individuels à risque.

L'étude présente néanmoins plusieurs limites. La taille réduite et le caractère raisonné de l'échantillon ne permettent pas d'estimer statistiquement la fréquence des transactions informelles ou leur relation avec l'accidentologie. Les données déclaratives peuvent également être affectées par des effets de justification ou de présentation de soi, particulièrement sur des pratiques potentiellement sensibles. Enfin, l'absence de données longitudinales ne permet pas de mesurer l'évolution des pratiques dans le temps. Ces limites invitent à compléter ultérieurement l'approche qualitative par des données

quantitatives sur les contrôles, les infractions, les accidents et les caractéristiques des usagers.

4. Conclusion et portée utilitaire

Cette recherche montre que l'insécurité routière à Bouaké et Bondoukou ne peut être expliquée uniquement par le non-respect individuel des règles ou par l'insuffisance des infrastructures. Elle résulte également d'une fabrique sociale et institutionnelle du risque dans laquelle interagissent arrangements informels, pratiques différenciées de régulation et conflits d'usages de l'espace routier.

Trois résultats principaux se dégagent. Premièrement, la négociation informelle des contrôles peut banaliser certaines infractions et affaiblir la portée pratique des normes. Deuxièmement, les modalités différenciées de contrôle selon le genre peuvent produire une protection ambivalente, notamment lorsqu'elles maintiennent certaines conductrices dans des situations insuffisamment sécurisées. Troisièmement, la concurrence entre catégories d'usagers traduit des tensions liées à l'appropriation de la voirie et aux opportunités économiques associées au transport.

La portée utilitaire de l'étude est double. Sur le plan institutionnel, elle suggère que l'amélioration de la sécurité routière ne peut reposer exclusivement sur l'intensification des sanctions : elle nécessite aussi une régulation cohérente et transparente des contrôles, un suivi des pratiques des opérateurs de transport et une coordination entre forces de l'ordre, municipalités, syndicats et acteurs communautaires. Sur le plan urbain, les politiques doivent mieux intégrer les usages réels de la voirie, notamment dans les villes secondaires où les motocyclettes, taxis et tricycles constituent des composantes importantes de la mobilité quotidienne.

Sur le plan du genre, une politique de sécurité routière devrait privilégier la formation, l'accès aux documents réglementaires, l'information et l'application équitable des règles plutôt qu'une indulgence fondée sur des représentations de vulnérabilité. Enfin, les aménagements de voirie devraient être pensés en tenant compte de la coexistence des différents modes de déplacement et des zones de forte interaction entre usagers.

Ces résultats doivent être interprétés à la lumière des limites de l'enquête. Une recherche ultérieure pourrait associer données qualitatives et quantitatives afin de mesurer la fréquence des arrangements informels et leur relation avec les accidents. Des comparaisons avec d'autres villes secondaires ivoiriennes et avec Abidjan permettraient également d'identifier les spécificités des régimes locaux de gouvernance routière. Une approche longitudinale pourrait enfin suivre les trajectoires des conducteurs, des agents de contrôle et des organisations de transport afin de mieux comprendre la stabilisation ou la transformation des pratiques.

En définitive, l'étude invite à considérer la sécurité routière comme un enjeu de gouvernance urbaine et de justice dans l'accès à l'espace public. L'enjeu n'est pas seulement de faire respecter la règle, mais de construire des dispositifs de mobilité dans lesquels les normes, les pratiques institutionnelles et les usages de la voirie convergent effectivement vers la réduction des risques.

Références bibliographiques

BECK Ulrich, 2001. La société du risque : sur la voie d'une autre modernité, Aubier, Paris.

CHANT Sylvia, 2013. « Cities through a “gender lens”: A golden “urban age” for women in the global South? », *Environment & Urbanization*, vol. 25, n° 1, pp. 9-29.

DE CERTEAU Michel, 1980. L'invention du quotidien. 1. Arts de faire, Gallimard, Paris.

DOUGLAS Mary, 1992. Risk and Blame: Essays in Cultural Theory, Routledge, London.

GODARD Xavier, 2008. Les transports urbains en Afrique subsaharienne : entre informel et régulation, Karthala, Paris.

HART Keith, 1973. « Informal income opportunities and urban employment in Ghana », *The Journal of Modern African Studies*, vol. 11, n° 1, pp. 61-89.

LEFEBVRE Henri, 1974. La production de l'espace, Anthropos, Paris.

LUCAS Karen, 2019. Transport and Social Exclusion, Routledge, London.

MOSER Caroline O. N., 1993. Gender Planning and Development: Theory, Practice and Training, Routledge, London.

NYAMAI Dorcas Nthoki, DIETRICH Chalil, DIETSCH Leonie Christina, MOTITSCHKE Lilli Marie & WIENAND Lena, 2024. « Mapping mobility in Namibia's secondary cities informal settlements: a case study of Rehoboth », *African Geographical Review*, vol. 44, n° 6, pp. 543-557. DOI : 10.1080/19376812.2024.2403610.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 1995. Anthropologie et développement : essai en socio-anthropologie du changement social, Karthala, Paris.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2021. La revanche des contextes : des mésaventures en ingénierie sociale en Afrique et au-delà, Karthala, Paris.

OPIYO Paul, SANTOS Rosemarie T., JOHNSON Ted et al., 2023. « Safety, health and environmental impacts of commercial motorcycles in Sub-Saharan African cities », Urban, Planning and Transport Research, vol. 11, n° 1. DOI : 10.1080/21650020.2023.2259233.

PARK Robert E., BURGESS Ernest W. & McKENZIE Roderick D., 1925. The City, University of Chicago Press, Chicago.

PERROW Charles, 1984. Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies, Basic Books, New York.

POPOOLA Ayobami Abayomi, AKOGUN Olawale, AKINYEMI Yingigba et al., 2024. « Perceived Workplace Harassment of Informal Public Transport Operators in Two African Cities », Ghana Journal of Geography, vol. 16, n° 2, pp. 30-38. DOI : 10.4314/gjg.v16i2.4.

SCHALEKAMP H. & BEHRENS R., 2013. « Paratransit regulation in sub-Saharan Africa: improving informal transport systems », Research in Transportation Economics, vol. 39, n° 1, pp. 13-21.

SIMONE AbdouMaliq, 2004. For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities, Duke University Press, Durham.

Annexe — Vérification au regard de la grille de rigueur

Rubrique	Critère	Avant correction	Après correction
Titre	Court et clair	Court : insuffisant	Titre clarifié et resserré

Résumé	Court, clair, explicatif	Explicatif : insuffisant	Objectif, méthode, résultats et portée explicites
Introduction	Objectif et fil conducteur	Objectif/plan insuffisamment explicites	Question, objectifs et plan explicites
Cadre théorique	Références récentes	À approfondir	Références récentes ajoutées et articulées
Méthodes	Précision de la démarche	Insuffisante	Sites, échantillon, collecte, analyse et limites précisés
Résultats	Cohérence avec le terrain	Incohérence 2/3 villes	Bouaké et Bondoukou harmonisées
Discussion	Synthèse, comparaison, critique	Insuffisante	Comparaison théorique et limites explicites
Conclusion	Portée utilitaire	Absente / insuffisante	Portée institutionnelle, urbaine et genrée ajoutée
Bibliographie	Normes, étayage, exactitude	Hétérogène	Format harmonisé et références citées ajoutées