

APPROCHE AFOM DE LA PARTICIPATION CITOYENNE POUR UNE MOBILITÉ URBAINE INTELLIGENTE DANS LA COMMUNE DU PLATEAU

Affouet Anne-Marie N'DRI,

Enseignante-chercheure en Géographie, Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire) ndrimarie@uao.edu.ci

Résumé

Dans un contexte de concentration urbaine et de pression croissante sur les infrastructures de transport, la Commune du Plateau, cœur administratif et économique d'Abidjan, est confrontée à des défis majeurs en matière de mobilité. Pour répondre à ces enjeux, l'étude vise à analyser la participation citoyenne comme un moyen de construction d'une mobilité urbaine intelligente, en mobilisant l'approche AFOM. Les résultats montrent plusieurs atouts, dont une large couverture numérique (plus de 90 %) et une population jeune et connectée qui constitue un potentiel coproducteur de données essentielles. Toutefois, cette dynamique est freinée par une sous-utilisation des plateformes numériques, révélant une fracture à combler entre capacité technique et appropriation effective. Les opportunités offertes par la participation à la vie publique et les plateformes numériques existantes ouvrent des perspectives encourageantes, tandis que le manque de coordination institutionnelle demeure une menace qu'il convient de dépasser. Elle conclut à la nécessité de renforcer la culture citoyenne pour réussir la transition vers une mobilité durable.

Abstract

In a context of urban concentration and increasing pressure on transport infrastructure, the Plateau district, the administrative and economic heart of Abidjan, faces major mobility challenges. To address these issues, the study aims to analyze citizen participation as a means of building smart urban mobility, using the SWOT approach. The results show several advantages, including broad digital coverage (over 90%) and

a young, connected population that has the potential to co-produce essential data. However, this momentum is hampered by underuse of digital platforms, revealing a gap between technical capacity and effective appropriation that needs to be bridged. The opportunities offered by participation in public life and existing digital platforms open up encouraging prospects, while the lack of institutional coordination remains a threat that needs to be overcome. It concludes that there is a need to strengthen civic culture in order to successfully transition to sustainable mobility.

Introduction

La gestion de la mobilité urbaine constitue un défi majeur dans les capitales africaines à cause de la croissance démographique et de la complexité croissante des flux. Ainsi, la Commune du Plateau, cœur économique et administratif d'Abidjan, illustre parfaitement cette problématique. Il faut souligner que la concentration intense des administrations et services entraîne une congestion routière chronique, affectant la qualité de vie et la fluidité des déplacements, comme l'ont analysé BANÉGAS R. et WARNIER J.-P. (2001, p. 9) dans leurs travaux sur les nouvelles figures de la politique urbaine en Afrique. Par ailleurs, la culture citoyenne, notamment en matière de participation aux politiques publiques et de respect des règles de circulation, reste fragile, marquée par un incivisme persistant et une faible implication des habitants, comme le notent ATTAHI K. (2014, p. 120) et YAPI-DIAHOU A. (2009, p. 43). Malgré une couverture mobile élevée et une diffusion rapide des TIC (GSMA, 2025, p. 14), l'intégration de ces outils dans la gouvernance de la mobilité demeure limitée, phénomène souligné par MBODJ-POUYE A. (2019, p. 217). Il se pose alors un problème d'insuffisance de cette culture citoyenne, freinant la transition vers une mobilité urbaine intelligente et inclusive. Dès lors, comment la culture citoyenne dans la Commune du Plateau peut-elle être mise à profit pour une mobilité urbaine intelligente ? Cette question met en exergue deux interrogations secondaires : quelle

analyse AFOM peut-on faire de la participation citoyenne dans la gouvernance de la mobilité au Plateau ? Quelles stratégies peut-on mettre en place pour renforcer l'engagement des citoyens dans cette transition ? Cet article s'articule autour de deux points essentiels. Premièrement, il s'agira de présenter un diagnostic territorial de la culture citoyenne dans la Commune du Plateau, réalisé à travers une analyse AFOM. Enfin, la dernière partie analysera les défis à relever afin d'instaurer une gouvernance participative et numérique capable d'accompagner durablement la mobilité intelligente dans cette commune stratégique.

1. Méthodologie de recherche

La présente section méthodologique décrit les stratégies adoptées pour la collecte et le traitement des données mobilisées dans cette recherche. L'approche est fondée sur l'exploitation croisée de sources documentaires (données secondaires) et d'investigations empiriques (données primaires), afin d'offrir une vision riche et contextualisée de la problématique étudiée.

S'agissant des données secondaires, l'analyse repose sur une sélection thématique de documents pertinents, incluant des rapports institutionnels, des ouvrages académiques, des articles scientifiques, ainsi que des données de recensement accessibles en ligne. Ces documents fournissent des éléments essentiels sur la mobilité urbaine et la participation citoyenne à Abidjan, complétant l'approche régionale adoptée par I. TIENE et D. GNIGING (2024), qui mettent en avant l'importance du numérique dans les dynamiques urbaines.

Les données primaires ont été recueillies sur le terrain entre octobre 2024 et janvier 2025. Cette phase empirique a combiné des observations directes et des entretiens et une enquête par questionnaire. Pour appréhender les usages et comportements des acteurs urbains, des entretiens semi-directifs ont été effectués auprès de responsables institutionnels (direction des services

techniques de la mairie du Plateau, service mobilité de la mairie, Ministère des Transports, et AMUGA). Quant à l'enquête, elle a été administrée à deux types de populations : cinquante (50) résidents permanents du Plateau et cinquante (50) visiteurs quotidiens, sélectionnés selon un échantillonnage accidentel, conforme aux recommandations dans un contexte de base de sondage peu fiable (S. ROUET, 2018).

Les informations collectées ont fait l'objet d'un double traitement : un traitement statistique, réalisé avec Microsoft Excel et Sphinx, permettant la production de tableaux et graphiques synthétiques, et un traitement cartographique, à l'aide du logiciel ArcGIS, offrant une visualisation géographique des dynamiques observées dans la commune.

L'analyse s'appuie également sur la méthode AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces), outil stratégique largement utilisé en géographie urbaine. L'AFOM combine l'évaluation des ressources internes et des contraintes territoriales avec l'analyse des facteurs externes porteurs ou risqués, afin de formuler des stratégies efficaces (tableau 1).

Tableau 1 : Composants de la méthode AFOM

-	Atouts	Faiblesses
Opportunités	A-O (S-O) De quelle manière peut-on utiliser les atouts pour exploiter les opportunités de développement	F-O (W-O) De quelle manière peut-on dépasser les faiblesses afin d'exploiter les opportunités de développement
Menaces	A-M (S-T) De quelle manière peut-on utiliser les atouts afin de contrecarrer les menaces ?	F-M (W-T) De quelle manière peut-on dépasser les faiblesses afin de contrecarrer les menaces ?

Source : MAES Alain, 2013

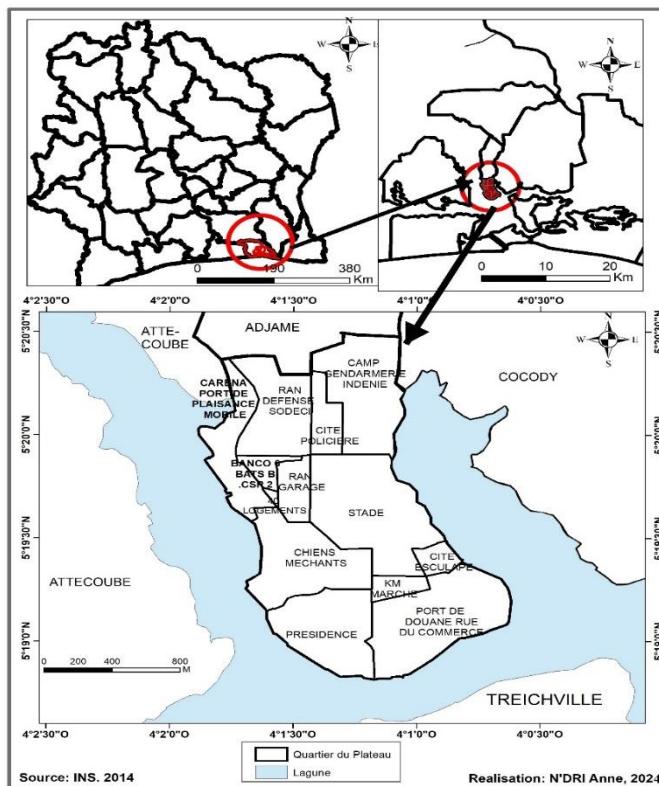
Cette matrice repose sur deux dimensions complémentaires : une lecture technique, objective, fondée sur les données statistiques et spatiales, et un diagnostic partagé, centré sur la diversité des perceptions des acteurs impliqués, favorisant une compréhension concertée des enjeux (N'DRI A.A.AM (202, p.51). L'outil permet notamment d'explorer les atouts susceptibles d'être mobilisés pour transformer les opportunités, les faiblesses à surpasser pour capitaliser sur ces mêmes opportunités, les menaces à anticiper en s'appuyant sur les atouts territoriaux, et les actions nécessaires pour atténuer les faiblesses face aux risques identifiés.

Au total, cette méthodologie articulée entre empirisme rigoureux et diagnostic stratégique offre un dispositif solide pour analyser la participation citoyenne dans la gouvernance de la mobilité urbaine à la Commune du Plateau, tout en proposant des pistes d'actions opérationnelles pour une mobilité intelligente et durable

- ***Présentation du cadre spatial***

Située au cœur de la capitale économique ivoirienne, la Commune du Plateau s'étend sur une étroite bande territoriale d'environ 2,5 kilomètres de long et 1 kilomètre de large. Véritable épicentre de l'activité économique et administrative d'Abidjan, elle se distingue par sa position géostratégique, à la fois centrale et symbolique dans l'organisation urbaine de la métropole (voir carte 1).

Carte 1 : Localisation de la zone d'étude



La carte 1 illustre que le Plateau constitue la commune la moins étendue du district autonome d'Abidjan. Localisée au centre de la capitale économique et au sud de la Côte d'Ivoire, cette entité territoriale couvre une superficie réduite de 3,945 km², soit l'équivalent de 394,5 hectares. Elle représente ainsi une infime portion de l'étendue totale de la ville d'Abidjan, évaluée à 422 km². Sur le plan démographique, les données de l'Institut National de la Statistique (INS, 1998, p. 8) indiquaient que la population du Plateau s'élevait à 10 365 habitants, soit environ 0,3 % de la population globale du district d'Abidjan à cette date. Cependant,

cette dynamique a connu une décroissance au fil des années : en 2014, la population communale est descendue à 7 488 habitants (INS, 2014, p. 1), marquant une diminution de 2 877 habitants. Cette tendance s'est poursuivie en 2021, avec un effectif de 7 186 habitants recensés (INS, 2021, p. 1). Malgré cette régression démographique, la Commune du Plateau demeure l'un des espaces les plus fréquentés du pays, avec une affluence quotidienne estimée à près de deux millions de personnes (Mairie du Plateau, 2020). Cette attractivité s'explique par la forte concentration d'infrastructures stratégiques, de sièges d'institutions, d'administrations publiques et privées, ainsi que d'activités commerciales et financières qui s'y déplient.

En effet, le Plateau abrite les principales représentations du pouvoir étatique et administratif de la Côte d'Ivoire. On y retrouve notamment le Palais présidentiel, plusieurs ministères, le Palais de Justice, l'Assemblée Nationale, l'État-major des Forces Armées, la Direction générale des Douanes, la Sûreté nationale, la Radiodiffusion nationale, ainsi que l'Hôtel du District. Par la loi du 10 octobre 1980, cette entité a été érigée en commune de plein exercice, bénéficiant d'un cadre administratif autonome, appuyé par la mise en place de divers services municipaux et étatiques. Compte tenu de son rôle stratégique et de son rayonnement fonctionnel dans le tissu urbain abidjanais, il devient essentiel de repenser les modalités de gestion de cet espace, notamment en matière de gouvernance de la mobilité urbaine. Comme le souligne A.-F. LOUKOU (2018, p. 3), l'intégration des technologies innovantes de la mobilité constitue une réponse pertinente aux défis contemporains. Par ailleurs, l'implication active des citoyens dans la régulation de cette mobilité s'avère tout aussi nécessaire pour favoriser une gouvernance inclusive et durable dans cette commune emblématique.

2. Résultats

Les résultats de cette recherche se déclinent en deux points. Ils débutent par un diagnostic territorial de l'implication citoyenne dans la gestion de la mobilité au Plateau et se terminent par une analyse des défis à relever pour une mobilité urbaine intelligente dans cette commune.

2. 1 Diagnostic du citoyen du Plateau dans un contexte de mobilité intelligente, à travers l'analyse AFOM

Faire un diagnostic du citoyen du Plateau, dans un contexte de mobilité intelligente, revient à définir les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces des comportements affichés par ces derniers.

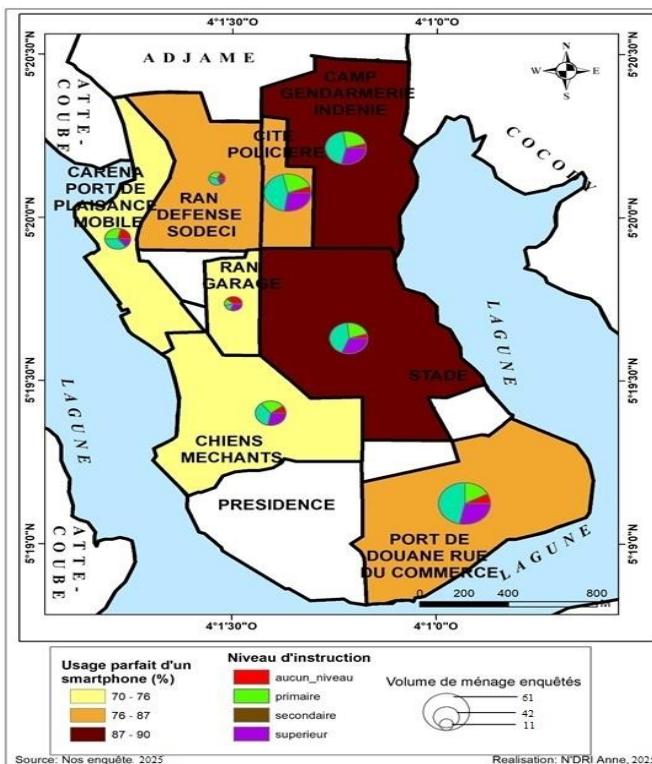
2.1.1 Atouts et faiblesses de la culture numérique citoyenne pour une mobilité intelligente

Les atouts de la culture numérique citoyenne au Plateau concernent le niveau d'instruction, la capacité d'utilisation d'un smartphone et une pluralité d'acteurs.

La pluralité d'acteurs dans la gestion de la mobilité dans la commune du Plateau constitue un véritable atout. Cela se manifeste à travers la mobilisation conjointe des acteurs institutionnels, c'est-à-dire la Mairie, le Ministère des Transports, District Autonome d'Abidjan et l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA). En plus de ces structures, l'on a les organisations de la société civile, les start-ups, les entreprises de transport et les citoyens usagers eux-mêmes. Chaque catégorie d'acteurs apporte une expertise spécifique : les institutions encadrent, les entreprises innovent, les chercheurs analysent et les citoyens contextualisent les besoins. C'est pourquoi il est important d'analyser le niveau d'instruction, car selon l'Indice de Développement des TIC (IDI), le niveau de compétence d'une personne en matière de TIC dépend de son niveau d'instruction et

de sa capacité d'adoption et d'appropriation du numérique (UIT, 2015). Ainsi, le niveau d'instruction des citoyens de la Commune du Plateau est un avantage à l'acquisition de compétences en matière de TIC (carte 2).

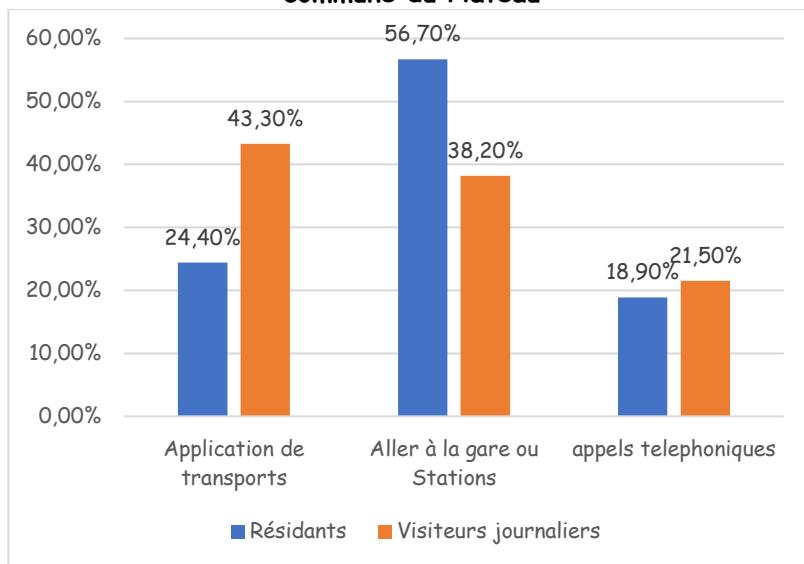
Carte 2 : Niveau d'étude et capacité d'utilisation d'un smartphone des citoyens du Plateau



À l'analyse de la carte 2 il ressort que dans la Commune du Plateau, le niveau dominant est le secondaire. En effet, 42,25 % des personnes enquêtées ont un niveau secondaire. Cette proportion est suivie du niveau supérieur qui concerne 27,49% des enquêtés.

Quant aux personnes qui ont le niveau primaire et celles qui n'ont aucun niveau, elles représentent respectivement 21,59% et 8,69% des personnes enquêtées au Plateau. Les proportions des personnes qui ont au moins un niveau d'étude au Plateau s'élèvent à 91,31%. Cela est un atout pour l'acquisition de compétences en matière de TIC, qui est le moteur de la mobilité intelligente. Cette compétence se perçoit dans la capacité d'utilisation d'un téléphone intelligent (smartphone) chez les citoyens du Plateau. Ici, la maîtrise parfaite d'un smartphone va permettre au citoyen de prendre une part active à la production des données routières. La sous-utilisation des outils numériques dédiés à la mobilité par les usagers du Plateau révèle un déficit d'appropriation technologique, entravant ainsi le développement d'une mobilité intelligente, inclusive et efficace. Elle se perçoit sur cette figure 2.

Figure 2 : mode d'accès aux moyens de transports dans la commune du Plateau



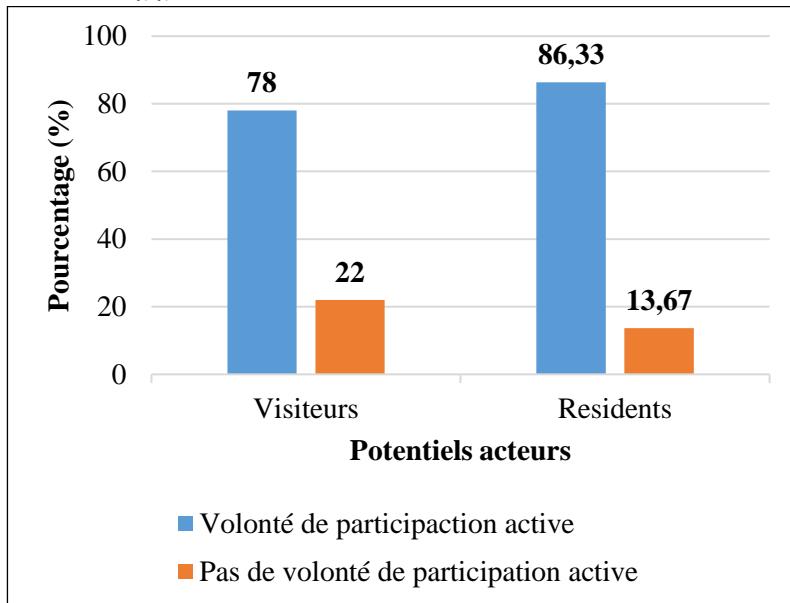
La figure 2 montre que la majorité de la population dans la Commune du Plateau se déplace vers les véhicules pour leurs déplacements. En effet, au Plateau, 56,7% des personnes qui ne possèdent pas de véhicule privé se rendent dans les gares et stations, ou encore au bord des voies pour avoir accès aux véhicules de déplacement. Quant aux personnes qui obtiennent un moyen de transport grâce à des appels téléphoniques, ils ne représentent que 14,6% des ménages de la Commune du Plateau. Les personnes qui utilisent les applications ou plateformes numériques pour la commande des véhicules de transport au Plateau représentent 24,4%.

Comparés aux résidents du Plateau, les visiteurs journaliers de la Commune utilisent un peu plus le numérique pour avoir accès aux moyens de transport, pour se rendre ou sortir du Plateau. En réalité, 43,3% font usage des applications de transport. Il est vrai que les visiteurs journaliers utilisent plus le numérique pour accéder aux moyens de transport plus que les résidents, mais la diversification du mode d'accès reste relativement faible.

2.1.2 Opportunités et menaces de la participation citoyenne au projet de mobilité intelligente au Plateau

La participation des citoyens à la vie publique constitue une réelle opportunité pour la mise en œuvre d'un projet de mobilité urbaine intelligente dans la commune du Plateau. En effet, elle favorise l'émergence d'un écosystème collaboratif et durable. Le citoyen du Plateau, souvent actif, instruit et connecté, représente une ressource stratégique pour la coproduction des données utiles à la régulation des flux urbains. Les consultations publiques, les forums communautaires organisés dans les mairies ou les associations de quartier, ainsi que les plateformes numériques telles que « Ma Mairie en ligne » ou les réseaux sociaux municipaux, permettent aux usagers de remonter en temps réel les dysfonctionnements liés à la circulation, à la voirie ou à l'accès aux transports en commun.

Figure 3 : Potentiels acteurs actifs à la mobilité intelligente dans la Commune du Plateau



Source : N'DRI Anne, 2020

À l'analyse de la figure 3, il ressort que la majorité de la population, dans la Commune du Plateau, est disposée à prendre une part active à la gestion d'une mobilité intelligente. En effet, au Plateau, 86,33% des ménages enquêtés ont une volonté de prendre part à la coproduction de données relatives au trafic routier, à travers leurs smartphones. Comparée aux résidents du Plateau, la proportion des visiteurs journaliers de la Commune, qui veulent contribuer à la production de données du trafic est de 78%. En vérité, les premières mesures de la ville intelligente se sont concentrées sur la distribution spatiale du capital humain, pour comprendre l'accroissement de la divergence entre des espaces. Pour rendre la Commune du Plateau plus attractive, il faut alors

avoir un objectif pour renforcer le capital humain et social de la population, qui est disponible et disposée à se mettre au service de la Commune.

En plus de la participation aux activités de la commune, les habitants du Plateau disposent de plusieurs plateformes numériques d'échanges. En réalité, il existe plusieurs groupes Facebook, tels que :

- Observatoire libre du Plateau, une plateforme de réseau social crée un écosystème de la liberté d'expression. Il compte à ce jour 920 membres ;
- Plateau ma Commune avec l'Odacieux crée en 2018, il rassemble 1269 membres, qui discutent des problématiques concernant le Plateau ;
- Ici, c'est Plateau, Plateforme créée en 2017. Il regroupe 1938 membres, qui se parlent en famille, sur l'intérêt commun qu'est le Plateau ;
- Groupe « Police municipale », avec 490 membres, donne des informations sur la sécurité de la Commune ;
- Communauté Burkinabé du Plateau, il regroupe la population burkinabé vivant au Plateau.

La réaction active de la population du Plateau à la vie publique et l'existence de ces plateformes d'échanges sont des opportunités pour la création de la mobilité. Le projet de mobilité intelligente doit être élaboré avec la participation de la société civile, en tenant compte de sa culture et de ses coutumes. Ainsi, la population doit être consultée dans la prise de décisions.

En ce qui concerne les menaces, plusieurs facteurs externes constituent des entraves majeures à l'implication active des citoyens dans la coproduction de données sur la mobilité, réduisant ainsi l'efficacité d'un projet de mobilité urbaine intelligente. Tout d'abord, le manque de coordination entre les institutions (mairie, ministère des Transports, District d'Abidjan, SOTRA, AMUGA, entreprises privées de mobilité) fragilise l'impact des initiatives participatives. Cette superposition d'acteurs, souvent cloisonnés,

conduit à des redondances ou à l'ignorance des alertes citoyennes. Le citoyen finit par percevoir une inefficacité du système et peut alors se désengager, faute de retour tangible sur ses contributions. Ce sentiment est renforcé par une culture administrative parfois verticale, dans laquelle les remontées d'informations venues « d'en bas » sont peu valorisées.

S'ajoute à cela un facteur d'ambiguïté dans la réglementation autour de la collecte et l'usage des données. Il s'agit de l'absence d'un cadre juridique clair sur la propriété, la protection ou l'exploitation des données collectées par les citoyens, génère des craintes de récupération politique ou commerciale, et donc une réticence à s'impliquer pleinement dans les dispositifs participatifs.

Enfin, la pression urbaine massive liée aux flux quotidiens estimés à plus de 2 millions de personnes par jour génère une saturation de l'espace public, une insécurité routière latente, et un stress urbain qui rend difficile la mobilisation citoyenne autour d'actions planifiées. Les citoyens, absorbés par la nécessité de se déplacer rapidement ou de travailler dans l'urgence, ne trouvent pas toujours le temps ou les moyens de s'engager dans des processus collaboratifs structurés. Ainsi, bien que la volonté de participer puisse exister, ces menaces systémiques externes freinent le rôle du citoyen comme acteur-clé de la gouvernance de la mobilité, réduisant la portée des démarches intelligentes et inclusives pourtant envisagées au Plateau.

Tableau 2 : Matrice du diagnostic de l'implication d'une mobilité intelligente au Plateau

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Niveau instruction et usage correct d'un smartphone - Pluralité d'acteurs de la mobilité au Plateau - Volonté de participation active de la population dans la création des données de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Fracture d'adoption des innovations entre quartiers du Plateau - Faible usage des plateformes numériques d'achat pouvant réduire les déplacements
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Participation de citoyens du Plateau à la vie publique de la Commune - Existence des plateformes collaboratives et du « partage économique » 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de coordination entre les institutions - Ambiguïté dans la réglementation autour de la collecte et l'usage des données - Pression urbaine massive liée aux flux quotidiens

Source : N'Dri Anne, 2020

2.2 Analyse des défis citoyens d'une mobilité intelligente au Plateau

Pour mieux percevoir les défis du citoyen pour la mise en place et la réussite d'une mobilité intelligente au Plateau, il a été nécessaire de faire une confrontation des éléments de ce diagnostic. Cela a permis de cerner comment l'on peut utiliser les atouts, pour

exploiter les opportunités, et contrecarrer les menaces et dépasser les faiblesses, afin de desceller les défis que les citoyens doivent relever pour la réussite d'une mobilité intelligente au Plateau.

L'un des défis centraux à la mise en œuvre d'une mobilité urbaine intelligente dans la commune du Plateau réside dans l'insuffisante adoption et l'appropriation limitée des outils numériques par une frange significative de ses usagers. Bien que cette commune abrite les institutions étatiques, les sièges d'entreprises et une population active largement connectée, une disparité subsiste entre les potentialités technologiques offertes et leur usage effectif par les citoyens, notamment les usagers quotidiens issus des couches populaires, les personnes âgées, ou encore les commerçants du secteur informel. Ce déficit d'appropriation se manifeste par une faible utilisation des plateformes participatives existantes (applications de transport, cartes collaboratives, canaux de remontée d'informations), mais aussi par une méconnaissance des opportunités qu'offre le numérique pour améliorer la mobilité et la qualité de vie urbaine.

Pour répondre à cette problématique, il devient essentiel d'adopter des stratégies inclusives et contextualisées visant à démocratiser l'usage des technologies. Une première piste consisterait à déployer des espaces de médiation numérique dans les lieux publics stratégiques de la commune : la gare Sud, la place de la République, le quartier des affaires, ou encore les halls des grandes administrations. Ces lieux serviraient non seulement à initier les citoyens à l'usage des outils numériques de mobilité (applications de cartographie, signalement des dysfonctionnements, consultation en ligne des décisions municipales), mais aussi à développer leur autonomie numérique.

Un second défi majeur tient au faible ancrage résidentiel de la population du Plateau, qui est davantage une zone d'activités qu'un espace d'habitation. Cette réalité affaiblit le sentiment d'appartenance et l'intérêt des usagers pour les décisions locales.

Pour y répondre, les autorités peuvent miser sur des stratégies d'engagement ciblé, en favorisant la participation des usagers temporaires (commerçants, travailleurs, transporteurs) via des enquêtes mobiles ou des kiosques citoyens interactifs dans les lieux à forte affluence comme la gare Sud, la Place de la République ou encore l'esplanade de la BCEAO. Cela permettrait de capter la voix de ceux qui vivent le Plateau sans y résider.

De plus, la fragmentation des initiatives participatives constitue un frein à la mobilisation collective. Pour y pallier, la commune pourrait instituer un cadre de dialogue multi-acteurs pérenne, réunissant les citoyens, les opérateurs de transport, les développeurs d'applications et les décideurs publics. La création de conseils citoyens consultatifs ou d'une plateforme numérique participative à l'image du projet « Ma ville demain » à Dakar offrirait une meilleure coordination des actions.

Enfin, le déficit de confiance envers les institutions reste un frein important. Trop souvent, les citoyens estiment que leur avis n'est pas pris en compte ou que les démarches sont bureaucratiques et inefficaces. Une stratégie centrale pour surmonter cette défiance consisterait à renforcer la transparence et la redevabilité à travers la publication régulière des résultats issus des consultations citoyennes, la valorisation des contributions dans les décisions prises et l'organisation de rencontres de suivi citoyen, où les acteurs institutionnels rendent compte publiquement de l'avancement des projets. Cela renforcerait progressivement la légitimité des démarches collaboratives et réengagerait les citoyens dans la gouvernance urbaine.

Ainsi, les défis que rencontre la participation citoyenne à une mobilité intelligente au Plateau ne sont pas insurmontables. Ils appellent une approche inclusive, progressive et contextualisée, plaçant le citoyen usager permanent ou transitoire au cœur des politiques publiques de mobilité.

Discussion

La pluralité des acteurs présents au Plateau, allant des institutions publiques aux opérateurs privés, en passant par les citoyens usagers, constitue un moyen stratégique majeur pour les dynamiques de mobilité urbaine intelligente. En effet, selon F. C. FALL (2021, p. 35), les civic tech africains (ensemble des technologies et outils numériques utilisés en Afrique pour renforcer la participation citoyenne) jouent un rôle crucial en tant que vecteurs d'inclusion sociale et d'innovation participative, car elles facilitent la co-création de services publics adaptés. Par conséquent, cette diversité d'acteurs facilite la coproduction de données, à condition que les citoyens soient mobilisés collectivement autour d'objectifs communs. Dans le même esprit, A.A.M. N'DRI (2022, p. 144) souligne que la présence d'une population connectée et relativement instruite dans un espace urbain comme le Plateau offre un potentiel certain pour alimenter les systèmes intelligents de transport avec des données locales fines et contextualisées.

Malgré ce potentiel, l'on note une faiblesse structurelle persistante. Il s'agit de la sous-utilisation des plateformes numériques par une part importante des habitants. À ce propos, S. Y. TAN et A. TAEIHAGH (2020, p. 42) indiquent que dans les villes des pays en développement, les outils numériques ne sont pas suffisamment appropriés par les citoyens. Cette situation limite considérablement leur rôle dans la gouvernance urbaine. Cette observation s'applique au Plateau, où de nombreux résidents, commerçants et visiteurs ne s'approprient pas encore les dispositifs numériques tels que les applications de signalement ou les cartes interactives censés leur permettre d'exprimer leurs besoins en matière de mobilité ou de contribuer à la régulation des flux urbains.

En revanche, l'existence d'un élan de participation à la vie publique, soutenu par des plateformes numériques, représente une

opportunité structurante pour l'avenir. À titre illustratif, l'application Ma3Route au Kenya, décrite par la Banque Africaine De Développement (2024, p.18-19), montre qu'une interface conçue pour recueillir les signalements citoyens sur la circulation a significativement amélioré la fluidité des déplacements à Nairobi. Par analogie, un tel modèle adapté aux réalités du Plateau permettrait non seulement d'encourager l'engagement des habitants, mais aussi de structurer une remontée continue de données en faveur d'une mobilité plus fluide et inclusive.

Toutefois, la concrétisation de cette vision se heurte à une menace institutionnelle majeure : le déficit de coordination entre les différentes entités impliquées dans la gestion de la mobilité. En effet, E. A. BOTCHWAY et ses collègues (2015, p. 56-57) alertent sur les effets néfastes de l'absence de gouvernance intégrée dans les villes africaines, où le manque de collaboration entre collectivités locales, opérateurs techniques et société civile entrave la structuration de dispositifs participatifs efficaces. Ce constat se vérifie au Plateau, où la multiplicité des acteurs sans réelle articulation fonctionnelle empêche l'émergence d'un cadre de gouvernance numérique cohérent et affaiblit, de ce fait, la confiance des citoyens envers les institutions.

Face à ces constats, plusieurs stratégies méritent d'être envisagées pour renforcer la participation citoyenne dans le processus de mobilité intelligente. En premier lieu, la mise en place de comités multi-acteurs inclusifs s'impose comme une nécessité. En effet, F. C. FALL (2021, p. 92) soutient que de tels dispositifs, réunissant citoyens, autorités locales, opérateurs de transport et spécialistes des TIC, offrent un espace de dialogue structuré propice à la co-construction des politiques publiques. Dans le contexte du Plateau, ces comités pourraient jouer un rôle clé en relayant les préoccupations quotidiennes des usagers (embouteillages, accessibilité, sécurité) tout en stimulant une culture du retour d'information continue entre la population et les institutions.

Par ailleurs, il apparaît tout aussi essentiel de renforcer les capacités citoyennes à travers des programmes de formation et de sensibilisation aux outils numériques. En effet, comme le rappellent S. Y. TAN et A. TAEIHAGH (2020, p. 43), dans les pays du Sud, le faible niveau de compétences numériques constitue un frein majeur à la participation citoyenne active. Ainsi, des ateliers pratiques dédiés à l'usage des applications mobiles de mobilité, à la cartographie participative ou aux plateformes de signalement devraient être organisés à des endroits stratégiques comme la place de la République ou la gare Sud du Plateau. Cela permettrait notamment aux jeunes, aux commerçants ou aux usagers des transports publics de s'approprier les outils leur permettant d'influer sur leur environnement urbain.

En complément, le développement d'une plateforme numérique locale, conçue spécifiquement pour le Plateau, représenterait une réponse pertinente. Cette plateforme pourrait intégrer une interface simple, peu consommatrice de données, multilingue et dotée de fonctionnalités vocales, pour s'adapter aux divers profils sociolinguistiques de la commune. L'exemple de Ma3Route, encore une fois, montre, selon la Banque Africaine De Développement (2024, p.19), que des outils pensés localement peuvent transformer les citoyens ordinaires en acteurs clés de la régulation des mobilités urbaines. En ce sens, un partenariat entre la mairie du Plateau, des start-up locales telles qu'INOVA, et des laboratoires de recherche en géomatique permettrait une co-création technologique efficace et durable.

Enfin, afin d'assurer la durabilité de ces initiatives, la mise en place d'un cadre de coordination institutionnelle apparaît indispensable. E. A. BOTCHWAY, E. O. et al (2015, p. 56) insistent sur le fait qu'une absence de coordination entre services publics engendre des redondances, des pertes d'efficacité et nuit à l'impact des initiatives participatives. Par conséquent, la Mairie du Plateau pourrait jouer un rôle central de médiation et d'animation, en fédérant autour d'elle les ministères techniques, les agences

urbaines comme l'AMUGA et les collectifs citoyens, en vue d'assurer un pilotage cohérent et inclusif de la mobilité intelligente.

Ces différentes stratégies, bien que distinctes dans leur mise en œuvre, se renforcent mutuellement. Leur articulation permettrait d'ancrer durablement la participation citoyenne au cœur des dynamiques de mobilité intelligente dans la commune du Plateau, tout en s'appuyant sur des fondements africains et endogènes validés par la recherche.

Conclusion

Pour finir, l'analyse AFOM de la participation citoyenne à la mobilité intelligente dans la commune du Plateau met en lumière un paysage riche et contrasté. Les atouts résident dans la pluralité d'acteurs engagés et dans une population disposant d'un potentiel numérique réel, prêt à être mobilisé pour la coproduction de données essentielles. Toutefois, cette dynamique est freinée par une sous-utilisation des plateformes numériques, révélant une fracture à combler entre capacité technique et appropriation effective. Les opportunités offertes par la participation à la vie publique et les plateformes numériques existantes ouvrent des perspectives encourageantes, tandis que le manque de coordination institutionnelle demeure une menace qu'il convient de dépasser. Les stratégies proposées, fondées sur l'inclusion multi-acteurs, la formation ciblée, le développement d'outils numériques adaptés et la coordination institutionnelle, forment un socle solide pour transformer ces défis en moyen d'innovation sociale et technique. Ce travail souligne ainsi l'importance d'une approche endogène, contextualisée et participative, essentielle pour une gouvernance urbaine intelligente et durable à Abidjan. Il serait pertinent d'approfondir l'étude à travers une analyse empirique des pratiques réelles des citoyens du Plateau face aux dispositifs numériques, en intégrant notamment les dimensions socio-culturelles et

économiques. Par ailleurs, la réflexion pourrait s'étendre à la collaboration intercommunale et régionale pour bâtir une mobilité intelligente intégrée, capable de répondre aux enjeux métropolitains croissants.

Références bibliographiques

- ATTAHI Karim**, 2014, *Mobilités, gouvernance et espace urbain à Abidjan*, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, *Revue Géographique de l'Afrique de l'Ouest*, vol. 4, pp. 110-130.
- BANÉGAS Roger, WARNIER Jean-Pierre**, 2001, *Nouvelles figures de la politique urbaine en Afrique*, Karthala, Paris, vol. 82, pp. 5-23.
- Banque Africaine de Développement**, 2024, *Mobilité intelligente en Afrique : rapport sur les technologies et la participation citoyenne*, BAD, Abidjan, 48 p.
- BOTCHWAY Edward Ayebeng, YEBOAH-BOATENG Ezer Osei, KWOFIE Titus Ebenezer**, 2015, *Challenges to Integration of Information Technology in Physical Infrastructure Development at the Local Government Level*, arXiv preprint, 34 p.
- FALL Cheikh**, 2021, *Civic tech et citoyenneté numérique en Afrique de l'Ouest*, AfricTivistes, Dakar, 150 p.
- GSMA**, 2025, *The Mobile Gender Gap Report 2025*, GSMA, Londres, 48
- TIENE Inza, GNING Djibril**, 2024, *Numérique et mobilisation citoyenne pour la gouvernance urbaine à Abidjan*, *Revue Côte d'Ivoire Smart Cities*, Abidjan, 35 p.
- LOUKOU Alain-François**, 2014, *AFOM et dynamique territoriale en Afrique*, Université de Bouaké, Bouaké, 67 p.
- MBODJ-POUYE Abdoulaye**, 2019, *Appropriation des TIC et dynamiques sociales en Afrique*, Karthala, Paris, 354 p.
- MEITE Youssouf**, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Université de Strasbourg, Strasbourg, thèse de doctorat, p. 122.

ROUET Sophie, 2018, Méthodes d'échantillonnage adaptées aux contextes africains, Éditions de l'Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 45 p.

N'DRI Affouet Anne-Marie, 2022, la Commune du Plateau (Abidjan) face aux défis de la ville intelligente, thèse unique Université Alassane Ouattara, p417.

TAN Si Ying, TAEIHAGH Araz, 2020, Smart City Governance in Developing Countries: A Systematic Literature Review, arXiv preprint, 56 p.

YAPI-DIAHOU Antoine, 2009, Urbanisation, citoyenneté et développement durable en Afrique de l'Ouest, L'Harmattan, Paris, 165 p.