

# Dynamique urbaine et mobilité des actifs dans le district d'Abidjan

---

**Koffi Denis YEBOUA**  
[yebouakoffi14@gmail.com](mailto:yebouakoffi14@gmail.com)

**Irène KASSI-DJODJO**  
[irenekassi@yahoo.fr](mailto:irenekassi@yahoo.fr)

Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY (Côte d'Ivoire)

## Résumé

Le district d'Abidjan connaît une forte expansion spatiale soutenue par la croissance démographique. Sa population est passée de 2.088 357 habitants en 1988 à 6.300.659 habitants en 2021. Cet essor démographique a conduit à l'extension spatiale du district d'Abidjan. Cette situation a eu pour corollaire l'allongement des distances de déplacements des actifs et l'évolution du système de transport. En outre, la spatialisation fonctionnelle des communes a amplifié les besoins en mobilité. La présente étude est un prétexte pour apprécier l'impact de la dynamique urbaine sur la mobilité des actifs. Une enquête au sein de 427 ménages a été effectuée pour identifier et analyser leurs pratiques de mobilité. Elle a été menée dans les communes de Bingerville, Treichville, Port-Bouët et Yopougon. Cette enquête nous a permis d'interroger 1 057 personnes dont l'âge est supérieur ou égal à 15 ans. Les résultats montrent que l'expansion spatiale urbaine démesurée a eu pour effet l'augmentation des besoins de mobilité des actifs. La répartition spatiale de la mobilité des actifs montre que les trajectoires sont à 34,90 % intra-quartiers, 28,50 % intra communales et 36,60 % intercommunales. Ces déplacements s'effectuent à 18,20 % en 1 trajet, 51,10 % en 2 trajets, 27,10 % en 3 trajets et 3,60 % en 4 trajets et plus. S'agissant des moyens de mobilité, la répartition modale montre que la marche est le mode le plus utilisé avec 42,80 % suivi des taxis communaux 21,20 %, des gbaka 13,30 % et des bus 12,50 %.

**Mots clés** : District d'Abidjan, dynamique urbaine, organisation spatiale, mobilité des actifs, transport urbain

## Urban dynamics and mobility of workers in the district of Abidjan

### Abstract

The district of Abidjan is undergoing an important spatial expansion boosted by the demographic growth. Its population increased from 2,088,357 in 1988 to 6,300,659 in 2021. This demographic boom led to the spatial expansion of the Abidjan district. The corollary of this situation has been the extension of commuting distances for workers and the development of the transport system. In addition, the functional spatialization of communes has amplified mobility needs. This study is an opportunity to assess the impact of urban dynamics on workers' mobility. A survey of 427 households was carried out to identify and analyze their mobility practices. It was conducted in the communes of Bingerville, Treichville, Port-Bouët and Yopougon. The survey allowed to question 1,057 people aged 15 and over. The results show that the disproportionate expansion of the urban space has the effect of increasing the mobility needs of working people. The spatial breakdown of workers' mobility shows that 34.90% of journeys are made within neighborhoods, 28.50% within communes and 36.60% between communes. Of these journeys, 18.20% involve 1 trip, 51.10% involve 2 trips, 27.10% involve 3 trips and 3.60% involve 4 or more trips. In terms of means of mobility, the modal split shows that walking is the most commonly used mode at 42.80%, followed by communal taxis at 21.20%, "gbaka" minibus at 13.30% and buses at 12.50%.

**Key words**: District of Abidjan, urban dynamics, spatial organization, workers' mobility, urban transport

### Introduction

L'urbanisation rapide est l'une des caractéristiques des pays d'Afrique subsaharienne. Elle se manifeste par une accélération démographique et spatiale. Comme c'est le cas en Côte

d'Ivoire où le taux d'urbanisation est passé de 32% en 1975 à 52,5% en 2021 (INS, 2021). Le district d'Abidjan n'est pas demeuré en marge de cette urbanisation car il connaît une forte expansion spatiale soutenue par une croissance démographique rapide, sa superficie est actuellement de 2 119 km<sup>2</sup> avec une population de 6 300 659 habitants (INS, 2021). Son périmètre s'étend aux dix communes de la ville d'Abidjan (Abobo ; Adjamé ; Attécoubé ; Cocody ; Koumassi ; Marcory ; Plateau ; Port-Bouët ; Treichville ; Yopougon) et à celles de ses marges périphériques (Anyama ; Bingerville ; Songon). Ce développement urbain est polarisé (I. Kassi, 2007, p.37 ; I. Kassi-Djodjo et al, 2016, p.77, O. Zoro, p.67, 2007, N. Zoro Bi, 2002p.2) et permet une hiérarchisation de l'espace (JICA, 2015, p.10). Cette extension spatiale allonge les distances de déplacement. Le zonage fonctionnel qui maintient la majorité des emplois au sud d'Abidjan et l'habitat au nord augmente les besoins en déplacement. Comment la dynamique urbaine impacte-t-elle la pratique de mobilité des actifs dans le district d'Abidjan ?

La littérature de façon générale aborde les questions de la mobilité à diverses échelles spatiales. Elle présente le développement urbain à la périphérie et le déséquilibre fonctionnel qui génèrent les besoins quotidiens de déplacements des citoyens (F. Yao, 2019, p.151 ; M. El Adib, 2017 p.76 ; I. Togola, 2021, p.86 ; M. Zouhoula Bi, 2012, D. Suka 2021, p.167). Cet article dont l'objectif est d'analyser l'impact de la dynamique spatiale du district d'Abidjan sur la mobilité des actifs s'appuie sur une approche systémique constituée de trois sous-systèmes qui sont : l'espace ; l'homme et le transport. Les interactions entre les éléments de ce système de mobilité ont permis d'analyser les effets de la dynamique urbaine sur la mobilité des actifs dans le district d'Abidjan.

## **1. Méthodologie de collecte des données sur la mobilité des actifs dans le district d'Abidjan**

Cette section présente les méthodes de collecte des informations, les matériels mobilisés pour l'acquisition des données et l'approche systémique de la mobilité des actifs.

### **1.1. TECHNIQUES D'ENQUETE**

La méthodologie employée est axée sur la recherche documentaire, l'observation de terrain et les enquêtes par questionnaire. La recherche documentaire prend en compte les ouvrages spécifiques abordant les questions de la croissance urbaine, l'étalement urbain, le transport et la mobilité urbaine. L'observation de terrain menée de mars à avril 2019 a été l'occasion de procéder à une reconnaissance de l'espace d'étude, à l'identification, la localisation des communes, quartiers et ménages à enquêter. Cette étape a permis également d'identifier les moyens de transport, les réseaux de desserte ainsi que les trajectoires de mobilité des actifs. Concernant l'enquête par questionnaire elle a été effectuée au sein des ménages. Le questionnaire a été administré aux membres des ménages dont l'âge est supérieur ou égal à 15 ans. Cette méthodologie a nécessité l'utilisation de la formule de Fisher pour obtenir la taille de l'échantillon des ménages à enquêter. Nous avons ensuite procédé à une répartition à part égal des ménages entre les communes. Ce sont au total 1057 actifs dont l'âge est supérieur ou égal à 15 ans qui ont été soumis à ce questionnaire. Les actifs de cette enquête proviennent de 427 ménages obtenus à l'issue de la formule de Fisher. Les ménages retenus ont été également répartis dans les communes retenues pour les enquêtes à savoir Bingerville, Treichville, Port-Bouët et Yopougon. Le choix des ménages s'est fait de façon aléatoire et les enquêtés ont été ceux qui se sont prêtés à notre questionnaire. Cette enquête au-delà de permettre la caractérisation sociodémographique et professionnelle des actifs, a été l'occasion d'identifier les moyens de transport utilisés, les itinéraires de desserte des transports et les motifs de déplacements. L'enquête s'est déroulée sur la période allant d'octobre à décembre 2020 et ont été complétées par l'exploitation de documents cartographiques du Centre National de Télédétection et d'Information Géographique (CNTIG). En outre, cette enquête a

nécessité l'utilisation de logiciels de traitement de données numériques et cartographiques. La saisie, le traitement et l'analyse des informations issues du questionnaire ont été effectués par le biais du logiciel Sphinx V5. Les données obtenues ont été restituées sous forme de tableaux et de figures. Le logiciel QGIS 2.18 a servi à la réalisation d'une carte d'illustration cartographique.

## 1.2. APPROCHE SYSTEMIQUE DE LA MOBILITE DES ACTIFS

Le cadre d'analyse de cette étude fait appel à la théorie des systèmes. L'approche systémique est fondée sur un ensemble d'éléments qui fonctionnent de manière unitaire et en interaction. Selon la définition J. Rosnay (1975), le système est un ensemble d'éléments formant un tout en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but. Dans cette étude sur la mobilité des actifs, la démarche systémique s'appuie sur un système composé de trois sous-systèmes : le sous-système spatial, le sous-système transport urbain, le sous-système mobilité et flux de déplacements. Le premier sous-système spatial est le district d'Abidjan (ses unités spatiales et fonctionnelles) qui est un espace attractif comprenant plusieurs sous-espaces (communes et quartiers). En effet, les différentes fonctions de cette unité spatiale amènent les actifs à se déplacer à différentes échelles dans le cadre de l'exercice d'une ou des activités socio-économiques et professionnelles. En outre, il est établi une corrélation entre l'explosion démographique dans le district d'Abidjan et celle de l'habitat du fait du développement des activités socio-économiques. En revanche, un tel processus dynamique conditionne en partie la structuration de la mobilité des actifs suivant la répartition spatiale. Cette distribution spatiale induit la pluralité des trajectoires de déplacements des actifs qu'influencent leurs pratiques de mobilité. Le deuxième sous-système, transport urbain, comprend les moyens de déplacement, les équipements et les infrastructures de transport. Il interconnecte les différentes unités spatiales par les lignes de dessertes entre elles. Le troisième sous-système est la mobilité des actifs et des flux de déplacements. Les lignes de dessertes permettent d'effectuer les différentes trajectoires dues à la matrice origine-destination des déplacements. Les moyens de transport interconnectent les différentes entités spatiales, les populations des activités socio-économiques par les différentes dessertes. Or, chacun de ces sous-systèmes peut être lui-même subdivisé en plusieurs sous-systèmes. Le rapport de convenance parfait, d'interdépendance et d'équivalence entre les composants du système s'appuie d'abord sur la dynamique spatiale du district, ensuite les facteurs de la mobilité des actifs et enfin la mise en relief du système de transport à travers l'utilisation des modes de transport dans la mobilité des actifs. Explicites ou implicites, les pratiques de mobilité des actifs sont influencées par chaque élément des sous-systèmes avec lesquels elles sont en relation et réciproquement. À cette fin, l'ensemble est régulé ou s'autorégule par des adaptations de déplacements successifs. Par ailleurs, on distingue une rétroaction qui renvoie à la répartition des actifs et les types de mobilité (à l'intérieur du quartier, entre les quartiers et entre les communes) dans le district d'Abidjan. Le changement d'échelle spatiale entraîne des flux de déplacement selon les trajectoires via le système transport urbain. Les différents moyens de déplacement permettent les pratiques de mobilité et la réalisation des mouvements de déplacements.

## 2. Déplacements des actifs dans le district d'Abidjan influencés par la croissance urbaine

Les résultats obtenus se structurent en trois parties majeures : d'abord la dynamique urbaine qui se caractérise par une croissance démographique, une rapide expansion spatiale et une spécialisation de l'espace urbain, ensuite, l'effet induit de l'expansion spatiale sur les déplacements des actifs et enfin la distribution des flux de mobilité des actifs. Cette partie rend compte également de l'organisation des modes de transport, la pluralité de trajectoires de mobilité des actifs et les coûts du transport lors de leurs déplacements.

### 2.1. DYNAMIQUE URBAINE DU DISTRICT D'ABIDJAN

La dynamique spatiale notre premier sous-système a été engendré par l'essor économique et la croissance démographique d'Abidjan. Elle s'est faite à un rythme élevé laissant apparaître une rapide extension et spécialisation de l'espace urbain.

### 2.1.1. Une croissance démographique favorisée par l'essor économique

Le district d'Abidjan se distingue des autres villes de la Côte d'Ivoire par une augmentation très rapide de sa population et se caractérise par une dynamique spatiale. Cette évolution s'est faite en plusieurs étapes suivant la mise en place des infrastructures et équipements socio-économiques que sont le chemin de fer (K. Coulibaly, 2012, p.61), le wharf de Port-Bouët en 1931, le port en eau profonde en 1951 (A. Hauhouot, 1973, p.157), etc. En revanche, ces différentes infrastructures économiques vont favoriser l'arrivée d'une main d'œuvre abondante à Abidjan. Cette croissance démographique relativement rapide est imputable à l'apport migratoire extérieur, à la migration interne (26, 40%, INS, 2014) et au croit naturel qui font doubler la population, en moins de trois décennies, passant de 3 120 417 habitants en 1998 à 6 300 659 habitants en 2021 soit 21,5% de la population totale du pays (INS, 2021).

**Tableau I:** Croissance démographique du district d'Abidjan de 1975 à 2021

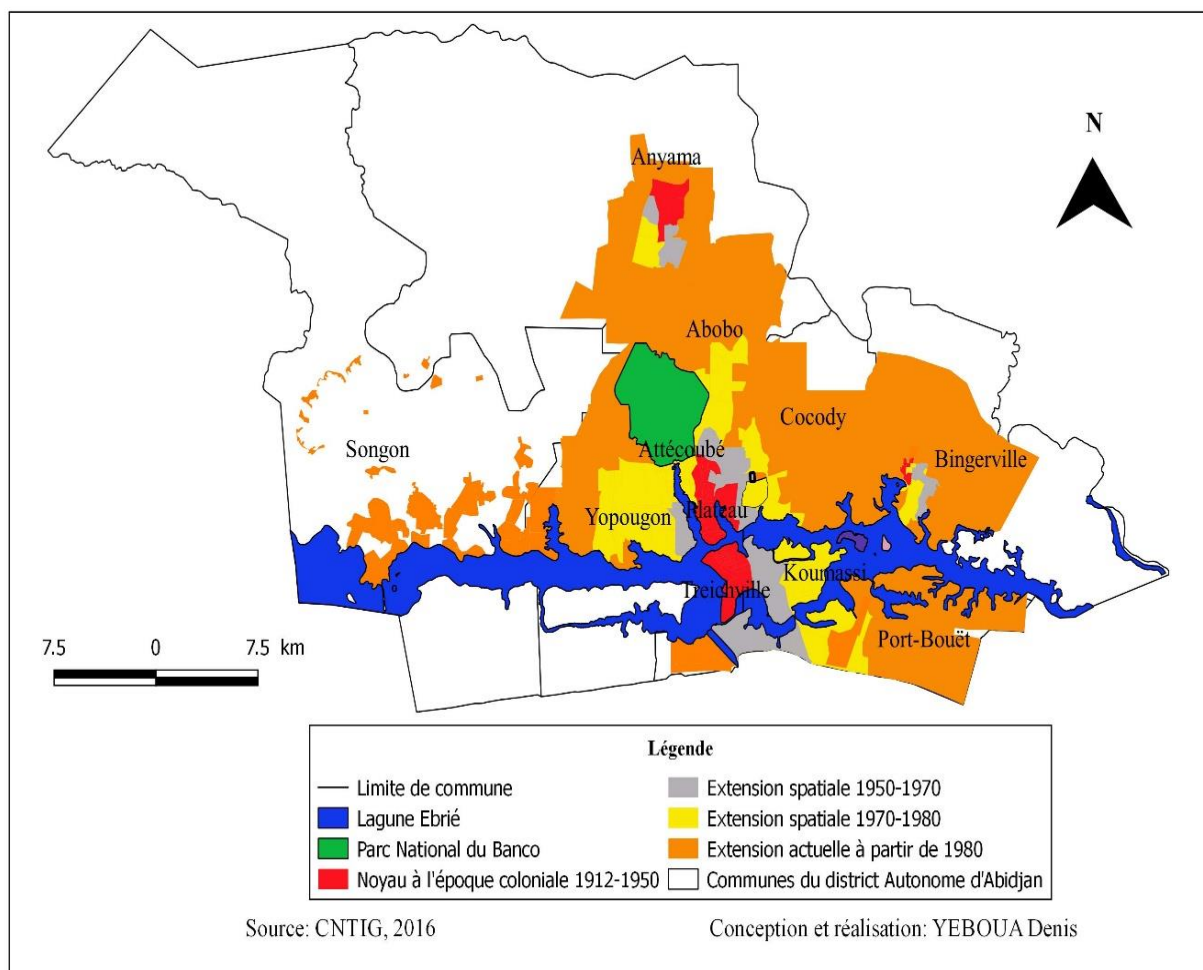
<b>Années</b>	<b>1975</b>	<b>1988</b>	<b>1998</b>	<b>2014</b>	<b>2021</b>
<b>Communes</b>					
<b>Ville d'Abidjan</b>	<b>949 000</b>	<b>1 929 079</b>	<b>2 877 948</b>	<b>4 395 243</b>	<b>5 616 633</b>
<b>Anyama</b>	34 896	71 776	142 679	148 962	389 592
<b>Bingerville</b>	25 500	38 623	56 356	91 319	204 656
<b>Songon</b>	-	48 879	43 434	56 038	89 778
<b>District d'Abidjan</b>	<b>1 009 396</b>	<b>2 088 357</b>	<b>3 120 417</b>	<b>4 691 556</b>	<b>6 300 659</b>

Source : INS, 2021

Le tableau I présente l'évolution de la population du district d'Abidjan entre 1975 et 2021. Elle a triplé en moins de vingt-cinq ans (25 ans) passant de 2 877 948 d'habitants en 1998 à 6 300 659 d'habitants en 2021. De 1988 à 1998, la population a augmenté d'environ 103 204 habitants par an soit 9,9%. De 1998 à 2014, la population est passée à 4 691 556 habitants soit environ 98 196 habitants par an ce qui représente une augmentation annuelle de 6,2%. Entre 2014 et 2021, elle est passée à 6 300 659 soit 229 871 (14,3%) habitants par an. Cette dynamique démographique est à l'origine de la dynamique spatiale. Le district d'Abidjan couvre une superficie d'environ 2 119 Km<sup>2</sup>. La mobilité quotidienne élevée des actifs est l'une des conséquences de cette dynamique spatiale qui caractérise le district d'Abidjan.

### 2.1.2. Une rapide extension spatiale et spécialisation de l'espace urbain

L'extension de l'espace habité est l'expression de la dynamique démographique que connaît la métropole ivoirienne. Elle s'est faite en plusieurs étapes induisant une augmentation des distances et de la mobilité des actifs.



**Figure1** : Extension spatio-temporelle des communes du district d'Abidjan

La figure 1 présente les parcelles par commune avec l'évolution spatiale de ses quartiers de 1912 à nos jours. Cette évolution chronologique permet de distinguer des phases successives. De 1912 à 1950, la ville coloniale était circonscrite autour de quatre quartiers : le Plateau réservé à l'administration et l'habitat des européens, Cocody Danga réservé également à l'habitat européen, Adjamé et Treichville sont les quartiers réservés aux autochtones. Cette période est marquée par la naissance des premiers taxis collectifs pour assurer le transport des travailleurs (I. Kassi, 2007p.40). De 1950 à 1970, la période de la ville portuaire. Elle est caractérisée par la création des quartiers comme Williamsville, Marcory, Koumassi, Zone 4, Attécoubé et Port-Bouët qui apparaît comme un vaste bidonville. Ce changement d'échelle a accentué les difficultés de déplacement des actifs dû à l'allongement des distances. Cette extension spatiale a influencé le développement des taxis collectifs (I. Kassi, 2007 p.37) et la mise en place d'un service de transport en commun assuré par la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) créée le 16 décembre 1960. Après la création de la SOTRA, les taxis collectifs ne sont autorisés qu'à exploiter les itinéraires non desservis par les autobus. Quant à la période 1970-1980, elle est caractérisée par un nouveau périmètre urbain et la modernisation du paysage urbain par un vaste programme de construction de logements économiques. Au nord, à Abobo, le paysage urbain est en partie transformé par les constructions de logements sociaux. Au sud, à Port-Bouët, l'habitat précaire est rasé et remplacé par un habitat moderne. Koumassi et Marcory sont partiellement construits. À l'est et à l'ouest, la Riviera, les Deux-Plateaux et Yopougon sortent de terre. Le développement urbain pendant cette période a eu un fort impact sur l'extension de la ville et la mobilité des

actifs. À partir de 1980, les villages Ebrié comme Anono, Bonoumin, Abobo Baoulé, Abobo-té, Niangon Lokoia sont phagocytés par la ville. En outre, les Sociétés Civiles Immobilières proposent des logements à la vente directe en réalisant des opérations aux Deux-Plateaux, à Angré, à Attoban (Zinzou I et II) à la Riviera, à la Djibi, à Yopougon (Mamie Adjoua) Niangon Nord (Lièvre Rouge, Cité Verte) et à la Palmeraie. Dans le même temps, au sud, Gonzagueville et Jean Foly sont transformés en de véritables banlieues grouillant de monde. L'occupation de l'espace continue avec d'importants projets comme celui de N'dotré au Nord et de la neuvième tranche à l'est. La ville s'avance vers Anyama, Bingerville et Songon.

L'organisation de la structure urbaine avec des lieux d'habitation de plus en plus distants de la localisation des pôles d'activité au centre-ville influe sur les déplacements qui deviennent de plus en plus longs. En plus, l'acquisition des terres soutenues par une demande importante des opérations de lotissement et construction de logements occasionne l'émergence des quartiers spontanés dévoreurs d'espaces. Cette structure urbaine se caractérise par un déséquilibre entre zones d'habitats et zones d'activités et comporte des spécificités en fonction de la subdivision de l'aire urbaine. Les anciens quartiers coloniaux qui forment le centre-ville (Adjamé, Plateau et Treichville) abritent les fonctions administratives, commerciales et les services. C'est à partir du centre-ville qu'évolue l'occupation de l'espace urbain. Le centre-ville est entouré des communes de Cocody, Koumassi, Marcory et Attécoubé qui abritent des zones résidentielles très différenciées par le paysage urbain avec une zone industrielle à Koumassi. La zone périphérique est une zone d'extension qui abrite des zones résidentielles et dortoirs très contrastées par leurs paysages. Elle est composée des communes d'Abobo avec une unité industrielle, d'Anyama, de Bingerville, de Songon et de Yopougon avec une zone industrielle. Ce zonage conditionne les pratiques de mobilité des actifs. Ce déséquilibre fonctionnel entre les communes génère différentes trajectoires de déplacements.

## 2.2. L'EFFET INDUIT DE L'EXPANSION SPATIALE SUR LES DEPLACEMENTS DES ACTIFS

La croissance spatiale rapide et ininterrompue agit sur le mode d'organisation du sous-système transport urbain. Elle génère une pluralité des trajectoires des actifs.

### 2.2.1. *L'effet de l'expansion spatiale sur l'organisation des modes de transport*

L'urbanisation qui s'accompagne d'un étalement spatial pose la question de l'organisation des modes de transport. Cette urbanisation extensive et dévoreuse d'espace occasionne une augmentation des besoins de mobilité et de transport. Face à cette situation, les modes de transport ont essayé d'adapter leurs différentes offres à la demande. Or, la mise en place des infrastructures et l'offre de transport ne suivent pas le rythme de l'urbanisation avec une importante demande de déplacements. Ce problème pose la question de desserte des quartiers périphériques où les grands réseaux de transport collectif ont du mal à faire face à la demande. Dans ces quartiers, les services des transports collectifs sont insuffisants et relèvent d'initiative privée. Cette privatisation a sans doute influencé l'organisation des transports collectifs et des services.

### 2.2.2. *Une pluralité de trajectoires des actifs*

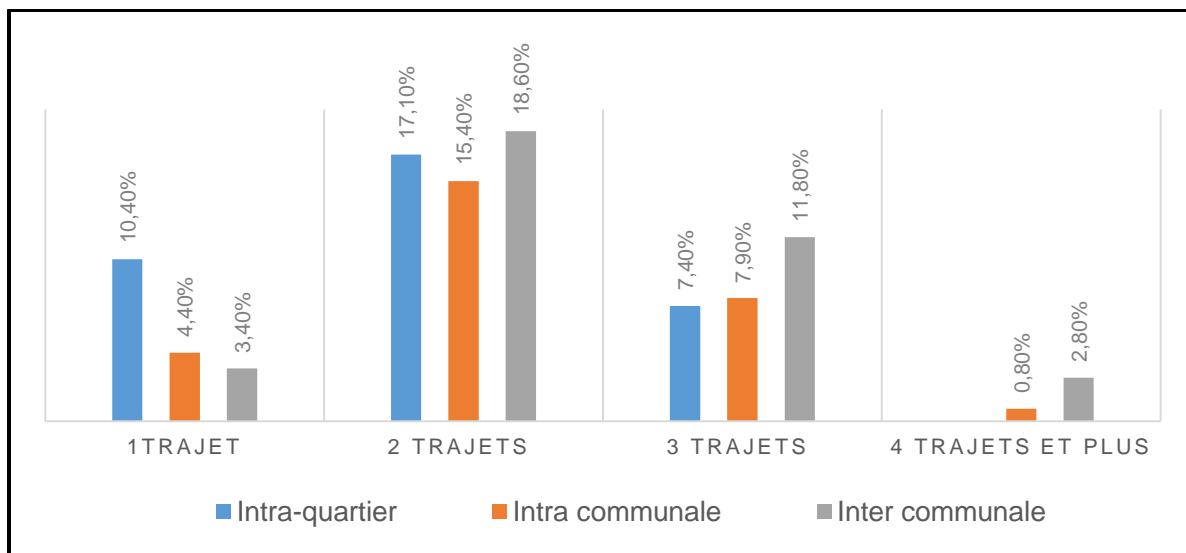
De la configuration des déplacements émerge des trajectoires avec différents moyens de transport. Une classification permet de regrouper les actifs. La répartition des trajectoires contribue à la distinction des déplacements. On note une répartition de la mobilité liée à la distribution des lieux d'habitation et de travail ou d'étude détaillée dans le tableau 2.

**Tableau II** : Répartition des moyens de transport selon la trajectoire spatiale des actifs

Destination Moyen de déplacement	Intra-quartier	Intra communale	Inter communale	TOTAL
Marche à pied	14,9%	12,0%	15,9%	42,8%
Vélo/ Moto	0,2%	0,6%	0,5%	1,3%
Voiture de service	-	0,1%	0,4%	0,5%
Car de ramassage	-	0,1%	0,3%	0,4%
Voiture personnelle	0,5%	0,6%	1,1%	2,2%
Autobus		4,4%	8,1%	12,5%
Bateau-bus		0,5%	1,5%	2,0%
Taxi communal	8,6%	10,3%	2,3%	21,2%
Gbaka/Hiace	3,8%	4,1%	5,4%	13,3%
Taxi compteur	-	0,7%	1,0%	1,7%
Taxi intercommunal		0,4%	0,9%	1,4%
Covoiturage		0,6%	0,3%	0,9%

Source : Yeboua Denis, enquêtes ménages, 2020

Le tableau 2 montre la répartition des trajectoires des déplacements des actifs en fonction des usages des moyens de transport. On distingue trois types de mobilité chez les actifs : une mobilité intra-quartier (34,90%), une mobilité intra-communale (28,50%) et une mobilité intercommunale (36,60%). Dans la structuration de la mobilité, les usages des moyens de déplacement par les actifs se font en fonction des trajets. Dans l'ensemble, les profils de déplacement de chaque actif sont rapportés à la chaîne d'utilisation des moyens de déplacement. Cette répartition montre que la marche à pied prédomine avec 14,90% dans la mobilité intra-quartier contre 8,60% en taxi communal et 3,80% en gbaka/Hiace (en référence à la marque du véhicule Toyota Hiace). La part élevée de la marche à pied chez les actifs s'explique également par la proximité de leur d'habitation de leur lieu d'emploi. Suivant les différents trajets, les actifs débutent généralement par la marche à pied le plus souvent pour se rendre dans un point d'embarquement des transports collectifs. En ce qui concerne la répartition modale de la mobilité intra-communale, la marche à pied chez les actifs représente 12,0% tandis que le bus représente 4,40% ; 10,30% pour les taxis communaux et 4,10% pour les gbaka. Quant à la mobilité intercommunale, les actifs effectuent généralement plusieurs trajets. Elle est réalisée à 15,90% par la marche à pied ; 8,10 en bus, 2,3% en taxi communal et 5,40% en gbaka. En ce qui concerne les autres moyens de déplacement, leurs parts sont sensiblement faibles. Le nombre de trajets de déplacement des actifs est plus important quand la destination est hors de leur espace de vie.



Source : Yeboua Denis, enquêtes ménages, 2020

**Figure 2** : Répartition des trajets selon la destination des déplacements

La figure 2 montre la répartition des trajectoires en fonction du nombre de trajets effectués au cours des déplacements. Cela dit, 18,20% des actifs enquêtés effectuent leur déplacement en 1 trajet correspondant 10,40% pour la mobilité intra quartier, 4,4% pour l'intra communale et 3,4% pour l'intercommunale. S'agissant des déplacements en 2 trajets, ils représentent 51,10% de l'ensemble des déplacements des actifs enquêtés dont 17,10% pour la mobilité intra quartier, 15,40% pour la mobilité intra communale et 18,60% pour la mobilité intercommunale. Quant au déplacement effectué en 3 trajets, il enregistre 27,10% des déplacements correspondant à 7,40% pour l'intra quartier, 7,90% intra communale et 11,80% intercommunale. Cette répartition montre que 0,80% de la mobilité intra communale et 2,80% de la mobilité intercommunale se font en 4 trajets et plus. Ce type de déplacements chez les actifs représente 3,60%. Ce sectionnement du déplacement des actifs en des trajets s'explique par l'insuffisance d'offres de transport au long court et aussi par des pratiques illégales des transporteurs privés qui eux-mêmes sectionnent les lignes pour des raisons de rentabilité.

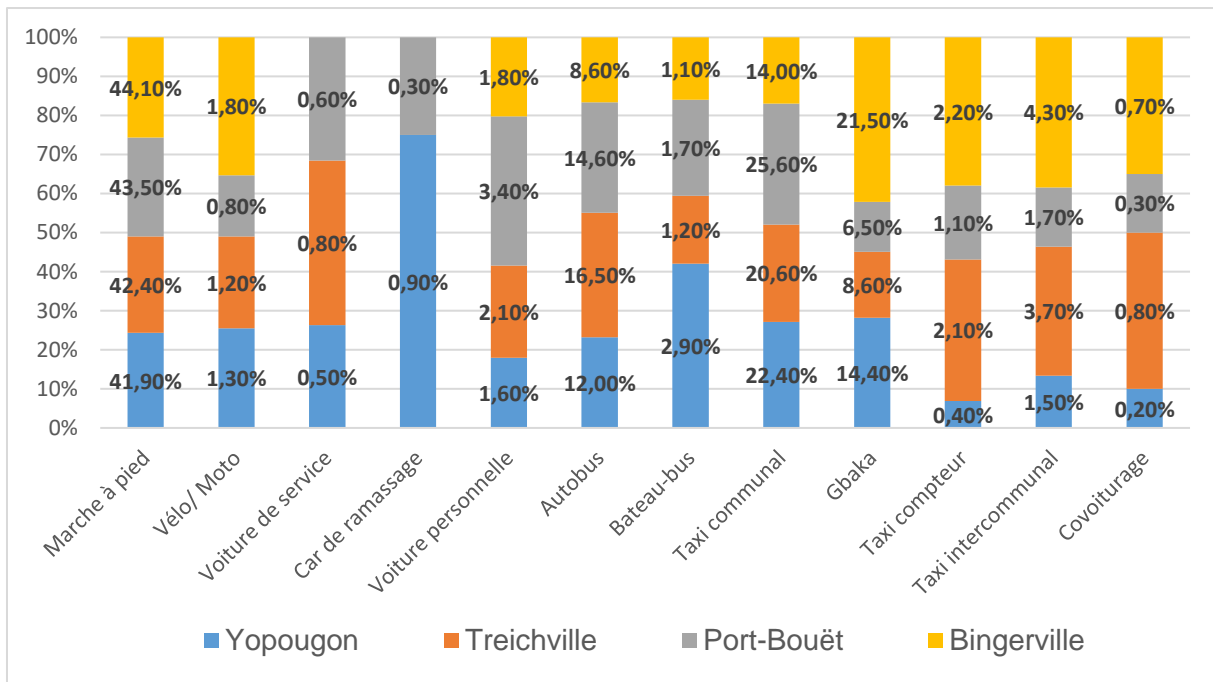
### 2.3. LA DISTRIBUTION DES FLUX DE MOBILITE DES ACTIFS

Le troisième sous-système de l'étude tient compte de la répartition modale des déplacements et des coûts de transport des actifs.

#### 2.3.1. La répartition modale des déplacements des actifs par commune

La répartition modale des déplacements dépend non seulement de l'accessibilité de l'espace communal (équipements, infrastructures et des offres de transport disponible) mais également des caractéristiques sociodémographiques et professionnelles des actifs. Du fait de ces conditions de mobilité différenciée, les actifs n'ont pas nécessairement les mêmes comportements de mobilité. Ainsi, les usages des moyens de transport par les actifs permettent de distinguer les traits communs et de mieux catégoriser les différences. Par exemple certaines communes bénéficiant des équipements et des services de transport lagunaire offrent davantage de possibilité aux actifs de ces communes par rapport à celle qui n'en disposent pas. Ce qui peut être à l'origine des usages différenciés des moyens de transport.





Source : Yeboua Denis, enquêtes ménages, 2020

**Figure 2** : Répartition modale des actifs selon la commune de résidence

Les données sur la répartition modale montrent que les taux d'utilisation des moyens de déplacement se différencient d'une commune à une autre. La présence et l'accessibilité aux offres de transport en termes d'infrastructures attirent les flux d'usagers. Mais, les pratiques de déplacement des actifs restent dépendantes de la marche à pied et des modes de transport collectif. Dans la commune de Treichville, au centre-ville, les actifs se déplacent plus en taxi communal 20,6% suivi du bus 16,5% et des minibus Hiace 8,6%. Pour ce qui concerne les communes périphériques de Port-Bouët et de Yopougon, les modes de transport les plus dominants lors des pratiques de mobilité des actifs sont les taxis communaux, les gbaka ou Hiace et le bus. À Port-Bouët 6,5% des actifs se déplacent en Hiace, 14,6% en bus et 25,6% en taxi communaux. Par contre à Yopougon, 14,4% des déplacements des actifs se font en gbaka et/ ou en Hiace, 12,0% en bus et 22,4% en taxi communal. Ces mêmes pratiques sont observées chez les actifs de la commune de Bingerville. Les gbaka représentent 21,5% des modes utilisés suivis des taxis communaux 14,0% et du bus 8,6% des déplacements. Par ailleurs, les modes de transport utilisé dans les zones périphériques ainsi que dans les zones centrales se traduisent spatialement de manière différenciée dans les communes. La répartition des usagers en fonction des moyens de déplacements par commune montre la prédominance des transports collectifs.

### 2.3.2. L'impact des coûts de transport sur les pratiques de déplacements des actifs

Les coûts de transport abordés dans cette étude concernent uniquement ceux des modes collectifs. Ces coûts connaissent régulièrement des augmentations. Il y a environ une décennie les lignes coûtant entre 100 et 150 FCFA sont aujourd'hui desservies moyennant un paiement compris entre 300 et 500 FCFA. Ces augmentations constantes sont de moins en moins supportables pour nombre d'actifs. Ces contraintes financières impactent inéluctablement les pratiques de mobilités des actifs désormais forcés d'opérer par stratégies dans leurs déplacements. Ces tarifs élevés se ressentent lourdement dans les budgets des ménages et représentent pour eux le troisième poste de dépenses à Abidjan (E. Koffi, 2013, p.208, 2011).

**Tableau III** : Répartition des coûts d'un déplacement selon le nombre de trajet

Coût du déplacement \ Nombre de trajets	Nombre de trajets				TOTAL
	1 Trajet	2 Trajets	3 Trajets	4 Trajets et plus	
Aucune précision	13,6%	-	-	-	13,6%
Moins de 500	0,8%	39,0%	9,8%	-	49,6%
De 500 à 1000	1,1%	7,3%	13,3%	3,6%	25,3%
De 1000 à 1500	0,9%	2,0%	1,2%	0,5%	4,5%
De 1500 à 2000	1,1%	-	0,3%	-	1,4%
De 2000 à 2500	0,8%	2,0%	-	0,2%	2,9%
De 2500 à 3000	0,2%	0,3%	0,2%	-	0,6%
3000 et plus	0,3%	0,6%	0,9%	0,3%	2,1%

Source : Yeboua Denis, enquêtes ménages, 2020

De ce tableau III, il ressort que 49,60% des actifs dépensent moins de 500 FCFA au cours d'un déplacement par personne. Ceux qui dépensent entre 500 et 1000 FCFA représentent 25,3% des actifs. Seulement une frange des ménages enquêtés, soit 11,5% dépensent plus 1000 FCFA au cours d'un déplacement et plus. Ces statistiques montrent les inégalités sociales qui peuvent avoir entre les actifs et par extension entre les ménages au sein du district d'Abidjan. Le poste de dépense transport des ménages étant important explique le fait pour certains d'opter pour des déplacements à pied afin de tenir dans ce budget. Ainsi, la proportion des actifs ayant recours à la marche se compte beaucoup plus parmi les ménages les moins nantis. Cette mobilité douce qu'on pourrait qualifier de « mobilité contrainte » s'observe à la pointe du soir sur plusieurs artères menant des zones d'emplois vers les zones d'habitation. Mobilité contrainte parce que les actifs qui la pratiquent n'ont pas d'autre choix que la marche.

### 3. Discussion

Les résultats de l'étude montrent que la dynamique spatiale du district d'Abidjan a un impact sur la mobilité des actifs. La croissance démographique d'Abidjan a été accélérée à cause de ses fonctions économiques, culturelles et politiques. Les résultats de cette étude sont en partie corroborés par ceux de D. Suka, (2021, p.66) à Lomé au Togo et D. Epstein, (2013, p.62) au Luxembourg où le contexte économique a contribué à l'accroissement démographique de ces villes. Quant aux résultats de D. Nassori, (2017, p. 120), ils indiquent que le développement économique des régions marocaines entraîne une augmentation de la taille de la population urbaine de manière significative. Ce croît démographique d'Abidjan booste fortement son expansion spatiale et l'éloignement du lieu d'emploi et de résidence des actifs. Que ce soit au niveau de sa croissance démographique qu'au niveau de son expansion spatiale, il est évident que la croissance urbaine fait exploser des besoins de déplacements des actifs entre espaces résidentiels et d'activités. Les résultats coïncident bien en des points avec d'autres recherches sur la dynamique urbaine et la mobilité. En effet, dans ces travaux la spatialisation fonctionnelle favorise des déplacements quotidiens des actifs et impacte l'organisation des transports urbains (I. Togola, 2021, p. 111, D. Faye, 2013, p.140, E. Koffi, 2013, p.226, .A. B, Faye, 2017 p.28). Le zonage fonctionnel induit une augmentation des besoins de déplacements des actifs (D. Nassori op.cit.). Cette mobilité présente une diversité de trajectoires tant au niveau spatial que des usages des moyens de transport. Quant aux habitudes de déplacements des actifs, elles sont décrites en fonction de la matrice origine-destination. Aussi, nos résultats révèlent que 34,90% des déplacements ont une trajectoire intra-quartier, 28,50% une trajectoire intra-communale et 36,60% une trajectoire

intercommunale. Le faible niveau d'équipements des actifs en moyen de transport les contraint à recourir aux services des transports collectifs ou à la marche. Il ressort également que 42,8% des déplacements des actifs se font par la marche à pied, suivi par les taxis communaux 21,2%, les gbaka 13,3% et les bus 12,5%. Ces résultats sont similaires à ceux de la JICA, (2013, p.98). Le statut socio-économique des actifs influence leur choix de mobilité. En effet, moins ils sont nantis plus ils optent pour des modes collectifs, moins onéreux que des transports individuels comme la voiture et le taxi. Toutefois, les pratiques illégales des transporteurs consistant à sectionner les lignes peuvent-être pour eux une contrainte supplémentaire (M. Kouassi-Koffi, (2016, p.102). Ainsi, l'augmentation des coûts du transport a des répercussions aussi bien sur le budget-transport des actifs que sur leurs pratiques de déplacement. Les dépenses en transport représentent un tiers du revenu mensuel et parfois plus pour des ménages qui comportent des individus en âge de se déplacer sur une grande distance comme l'a montré D. Suka, à Lômé au Togo (2021, p. 168). Comme à Abidjan, les dépenses importantes contraignent des actifs à adopter des stratégies d'adaptation dans leurs pratiques de mobilité sans cesse croissante en alternant la marche à pied à d'autres modes collectifs moins onéreux.

## Conclusion

La dynamique urbaine du district d'Abidjan est marquée par une croissance spatiale et démographique. Avec une superficie d'environ 2119 Km<sup>2</sup>, la dynamique spatiale d'Abidjan concourt à une augmentation des besoins en mobilité des actifs. Au niveau de l'organisation socio-spatiale, le maintien de la localisation des emplois au sud d'Abidjan et l'habitat au nord consacre la division de l'espace urbain et augmente les besoins en déplacement. La répartition des trajectoires des déplacements montre trois types de mobilité : une mobilité intra-quartier, une mobilité intra-communale et intercommunale. Aussi, au vu des résultats, la dynamique urbaine a influencé l'organisation des transports collectifs et des services. L'usage des différents moyens de transport se fait en fonction des ruptures de charge. Pour des raisons de rentabilité les transporteurs privés procèdent à des pratiques illégales par le sectionnement des lignes en des trajets. Ce sectionnement de déplacements des actifs en des trajets s'explique par l'insuffisance d'offres de transport au long court. Quant aux modes utilisés, les résultats obtenus montrent également que les actifs alternent à la marche à pied à d'autres modes de transport collectif. L'usage des modes de transport collectif nécessite des coûts qui connaissent régulièrement des augmentations. Ces augmentations se ressentent lourdement sur le budget de transport des actifs et sont de moins en moins supportables pour un grand nombre d'entre eux. Cette contrainte financière impacte directement les pratiques de mobilités des actifs qui adaptent leurs déplacements à leurs budget-transports.

## Références bibliographiques

COULIBALY Kélemory, 2012, « *De la gare de train au statut de ville : une dynamique du chemin de fer en Côte d'Ivoire* », In revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n°1, 2012 (EDUCI) pp. 61-67

De Rosnay Joel, 1975 : « *Le macroscopie : une vision globale* », In Paris, Editions Du Seul, 295p.

EL ADIB Mohamed, 2017, « *La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida: Cas des flux provenant de la banlieue* », Thèse de Doctorat de l'Université Cadi Ayyad, 263p.

EPSTEIN David, 2013, « *La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle : L'exemple des résidents actifs luxembourgeois* », Thèse de Doctorat de l'Université de Strasbourg, 303p.

FAYE Amady Baro, 2017, « Analyse de la mobilité urbaine et du système de tarification du réseau des minibus à Dakar », Mémoire de fin d'études de master 118p.

FAYE Djibs, 2013, « *Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis* », Thèse de Doctorat de Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 270 p.

HAUHOUOT Asseypo Diambra, 1973, « *Étude géographique des migrations quotidiennes de travailleurs à Abidjan. Abidjan* », In *Annales de l'Université*, Série G, tome V, p. 147-266.

INS, 2021, « *Recensement Général de la Population et de l'Habitation* »

JICA, 2013, « *Le projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan* », Rapport d'avancement, Volume 2, 431p.

JICA, 2015, « *Le projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan* », (Rapport final), 172p.

KASSI Irène, 2007, « *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan* », Thèse de Doctorat de l'Université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne France / Université d'Abidjan-Cocody, (Côte d'Ivoire) 312p.

KASSI-DJODJO Irène, TRAORE Porna Idriss, 2016 : La mobilité des actifs à Abobo : entre permanence des déplacements périphérique-centre et dynamique interne In « *périphérique abidjanaise en mouvement* » pp. 77-106

KOFFI Lath Franck Eric 2013, « *Etude géographique des migrations quotidiennes des travailleurs résident à la périphérie d'Abidjan : cas de Grand Bassam, Dabou et Bingerville* », Thèse de Doctorat de l'Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan 339P,

KOUASSI-KOFFI Amenan Micheline, 2016, « *Les mobilités scolaires à Anyama* », In « *périphérique abidjanaise en mouvement* » pp.93-106.

NASSORI Dounia, 2017, « *Dynamiques Urbaines et Développement Économique au Maroc* », Thèse de Doctorat de l'Université de Toulon, 158p.

SUKA Dela Kofi, 2021, « *Étalement urbain et problématique de la mobilité dans les métropoles d'Afrique Subsaharienne : étude de cas du grand-Lomé Au Togo* », Thèse de Doctorat Unique de l'Université de Lomé, 289p.

TOGOLA Issa, 2021, « *Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako* », Thèse de Doctorat de l'Université Félix Houphouët Boigny, 282p.

YAO N'guessan Fabrice, 2019, « *Dynamique urbaine et mobilité quotidienne dans la ville de Bouaké* », Thèse de doctorat de l'Université Alassane Ouattara de Bouaké, 399p.

ZORO BI Nagoné, 2002, « *et Mobilité à Abidjan*, In *acte colloque la mobilité urbaine pour tous*, CODATU X, Lomé au Togo, du 12 au 15 Novembre 2002, 7p.

ZORO Fofana Ouahilagnon, 2007, « *Dysfonctionnements urbains et mobilité des pauvres à Abidjan* », Thèse de Doctorat de l'Université de Creteil Paris XII, 427p.

ZOUHOULA BI Marie Richard, 2012, « *Dynamique urbaine et desserte des quartiers périphériques d'Abidjan* », 393p.