

Les mobilités douces dans l'architecture structurelle du réseau de transports à Abidjan : entre marginalisation et insécurité

Emile Aurélien AHUA

emailoaurelien@gmail.com

Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
Université, CNRS, LETG, UMR 6554, F-44000, (Nantes / France)

Armel Dimitry Komanan YAO

k.yao@terrinoval.fr

TERRINOVA SARL (Abidjan, Côte d'Ivoire)

Résumé

Marginalisées dans les politiques de transports, les mobilités douces se présentent aujourd'hui comme un enjeu de développement, d'attractivité territoriale et un levier d'action dans la lutte contre le changement climatique. L'objectif de cette étude est d'analyser les incidences de l'exclusion de ces mobilités dans l'architecture structurelle du réseau de transports dans la ville d'Abidjan. Également, cette contribution propose des mécanismes pouvant permettre de reconsidérer les mobilités douces dans les politiques d'aménagement du réseau de transports. Pour mener cette étude, une enquête par questionnaire a été menée auprès de 126 acteurs de la mobilité douce via la méthode des parcours commentés et de l'observation participante. Aussi, des entretiens semi-directifs ont été effectués auprès des acteurs institutionnels et privés exerçant dans le secteur des transports. Les résultats obtenus au cours des investigations mettent en lumière une forte discrimination des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes dans l'organisation et la gestion des systèmes de transport. Celles-ci sont obligées de se réappropriier l'espace urbain avec tous les risques et dangers qui les accompagnent. Spatialement, dans la ville d'Abidjan, les quartiers populaires disposent de trottoirs et de rues de mauvaise qualité, ne facilitant pas les déplacements des usagers de la mobilité douce. Dans cette optique, des initiatives méritent d'être engagées afin de mieux intégrer les acteurs concernés dans la gouvernance des transports.

Mots clés : Abidjan, mobilités douces, réseau de transport, marginalisation, insécurité

Soft mobility in the structural architecture of the transport network in Abidjan: between marginalisation and insecurity

Abstract

Marginalized in transport policies, soft mobility is now seen as a development issue, of territorial attractiveness and a lever for action in the fight against climate change. The aim of this study is to analyse the impact of excluding these forms of mobility from the structural architecture of the transport network in the city of Abidjan. Also, this contribution proposes mechanisms that could enable soft mobility to be considered in transport network development policies. In order to carry out this study, a questionnaire survey was carried out among 126 soft mobility stakeholders using the commented route method and participant observation. Semi-structured interviews were also conducted with institutional and private players in the transport sector. The results obtained during the course of the investigations highlight strong discrimination against people with reduced mobility, pedestrians and cyclists in the organisation and management of transport systems. They are forced to reappropriate urban space, with all the risks and dangers that this entails. Spatially, in the city of Abidjan, working-class neighbourhoods have sidewalks and streets of poor quality, making it difficult for soft mobility users to get around. With this in mind, initiatives should be undertaken to better integrate the stakeholders concerned into transport governance.

Key word: Abidjan, soft mobility, transport network, marginalisation, insecurity

Introduction

En Côte d'Ivoire, depuis 1960, de nombreuses politiques ont été initiées en vue de faciliter la mise en œuvre d'un système de transport efficace, inclusif et durable. Toutefois, dans l'application de ces politiques de transports, la mobilité douce est toujours restée le parent pauvre. Plus précisément dans la ville d'Abidjan, les mobilités douces demeurent une préoccupation essentielle pour le développement socio-économique. Ainsi, travailler sur le réseau de mobilité douce renvoie à des considérations générales sur le système de transport (Y-H. Tseng, 2006, p.31). Théoriquement, les mobilités douces constituent à la fois des modes et des moyens de transport. Aujourd'hui encore, ce type de mobilité se trouve marginalisée dans les aménagements du réseau routier de la ville d'Abidjan. Dès lors, les populations abidjanaises concernées éprouvent de nombreuses difficultés dans leurs mouvements quotidiens. Cette problématique à la fois sensible et complexe a motivé les pouvoirs publics à réadapter de nouvelles politiques. Dans cette optique, l'on peut relever le Projet d'Intégration Port-Ville du Grand Abidjan, (PACOGA 2021), le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA), le Projet Abidjan Inter Modalité (AIM), le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS 2040), l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) et le grand Projet des Transports Urbains d'Abidjan (PTUA). Ces nombreux projets initiés ou en cours visant à renforcer les systèmes de transport et faciliter les déplacements des populations à mobilité réduite dans l'espace abidjanais sont le plus souvent moins opérationnalisés. Par exemple, la mise en place du BRT (Bus rapide transit) sur le corridor abidjanais Est-ouest de Bingerville à Yopougon ainsi que la construction des dispositifs de la mobilité douce prévue pour 2025 n'est pas encore effective. Pourtant, ils recouvrent des enjeux essentiels, notamment l'inclusion des personnes à mobilités réduites, des cyclistes et des piétons dans les systèmes de transport. Pour une meilleure opérationnalisation et intégration de ces mobilités douces, il importe donc de mener un diagnostic minutieux de l'architecture structurelle des transports à Abidjan. S'intéressant alors au problème relatif à l'exclusion des mobilités douces dans la structuration des systèmes de transport, cette recherche questionne les raisons de cette marginalisation. Dès lors, nous nous posons la question de savoir comment s'effectuent les mobilités douces dans l'architecture actuelle des transports dans la ville d'Abidjan. Quelles sont les conséquences de cette marginalisation sur les usagers de la mobilité douce ? Quelles politiques à mettre en œuvre pour une intégration de ces mobilités dans la ville d'Abidjan ? Ces différentes interrogations invitent à organiser notre travail en trois parties. D'abord, nous mènerons une analyse sur l'architecture des transports à Abidjan. Ensuite, une lecture sur les mobilités douces dans l'architecture des transports sera faite. Enfin, cette étude s'attachera à proposer des stratégies en vue d'une meilleure intégration des mobilités douces dans les systèmes de transports abidjanais.

1. Matériels et méthodes

Notre étude s'est effectuée dans la ville d'Abidjan, précisément dans les communes de Cocody, Yopougon, Plateau, Abobo, Port-Bouët, Koumassi, Adjamé et Marcory.

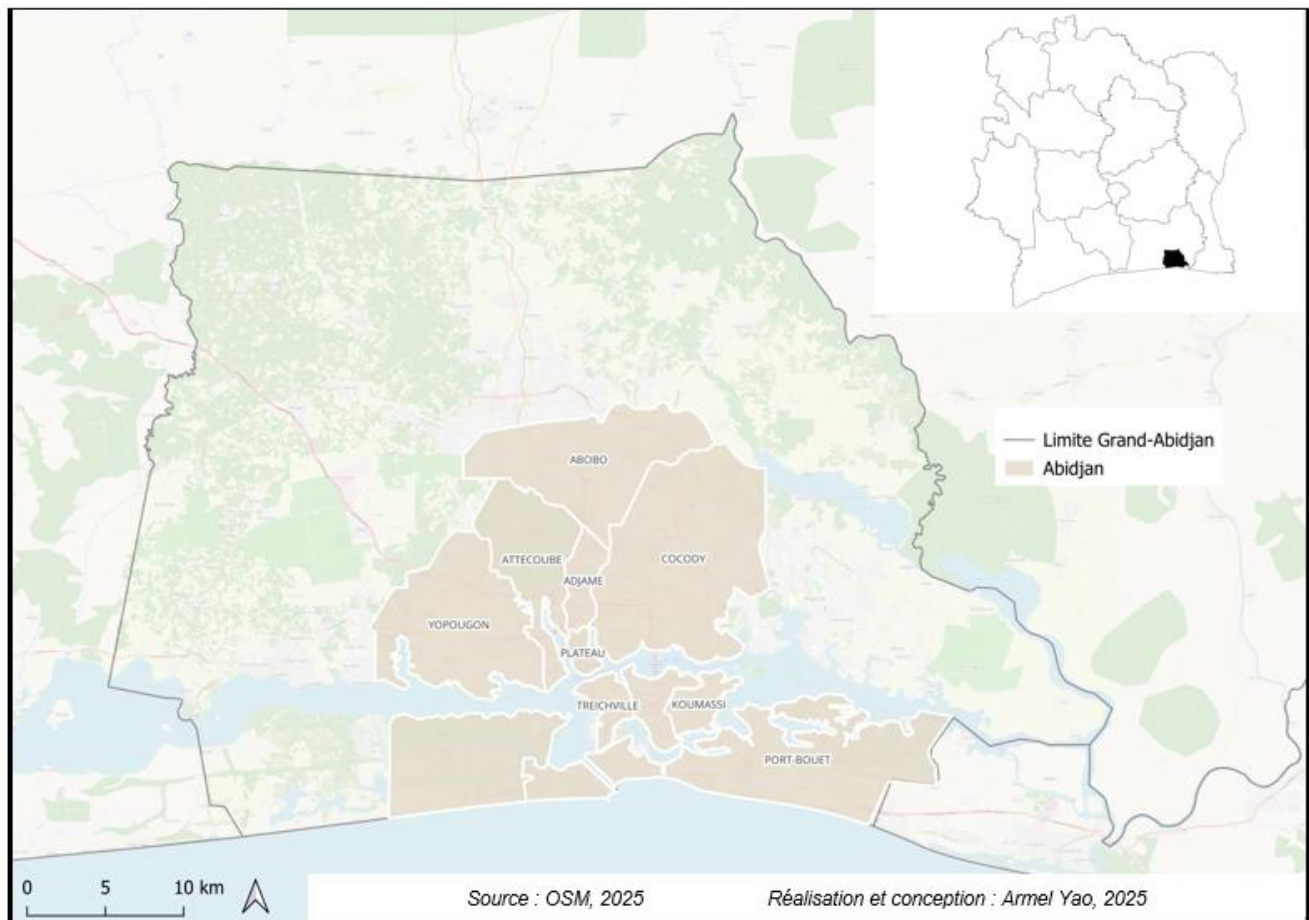


Figure 1 : Présentation de la ville d'Abidjan

Les transports ont une place majeure dans les modes de vie. Ils permettent de se rendre aux lieux de travail, d'études, d'achats ; de réaliser des démarches administratives ou de soin, de se rendre à des activités de loisirs, de voir ses proches, de prendre des vacances, etc. Ils représentent également des coûts pour les usagers, en termes monétaires et de temps passé (A. Bigo, 2020, p.15). Ainsi, l'étude de la mobilité dans un territoire dépasse le concept de transport uniquement, puisqu'elle englobe des réalités territoriales et des phénomènes qui évoluent constamment (R.R. Bessaï, 2022, p. 8). C'est dans cette optique que la mobilité urbaine ne cesse d'interpeller différents acteurs, notamment les chercheurs et les politiques. Cette thématique transversale, tant à l'échelle africaine qu'ivoirienne, demeure d'actualité. La question des mobilités urbaines dans les villes africaines continue de multiplier l'ouverture des champs nouveaux de réflexion par rapport au développement durable souhaité par tous les Etats. En Côte d'Ivoire particulièrement, la mobilité a fait l'objet de nombreux travaux scientifiques (I.D Kassi et K.D. Yeboua, 2023 ; F. N. Kouamé et P.I. Traoré, 2020 ; A.D. Echui, 2012 ; I.D Kassi, 2010). Une revue synthétique permet de se rendre compte que ces études ont abordé les questions relatives à la gestion des transports en commun, les mobilités des actifs, la congestion des transports, etc.

Il découle, d'une part, de cette revue de la littérature, une absence de travaux sur la mobilité douce. D'autre part, nous pouvons souligner que les méthodes et les outils d'analyse utilisés n'ont pas intégré, pour la plupart, les acteurs de la mobilité douce.

En réponse à cette remarque, la méthode utilisée dans cette étude s'inscrit dans une logique de renouvellement des approches susceptibles d'aider à la mise en place des politiques routières ou de transports adaptées, cohérentes, inclusives et participatives. La capacité à innover dans les aménagements des systèmes de transport et la valeur inclusive que doivent revêtir ces politiques expliquent le choix de la méthode mixte pour laquelle nous avons opté. Pour analyser cette question, il a paru nécessaire de juxtaposer des regards de chercheurs et de praticiens (structures spécialisées, acteurs institutionnels, etc.) afin de viabiliser nos propositions dans la recherche de solution vis-à-vis de la structuration des systèmes de transports. Plus complexe qu'elle ne paraît, l'étude des mobilités douces contient un processus méthodologique bien spécifique qui associe une enquête de terrain multiacteurs et des entretiens semi-directifs. Mais avant d'entamer la campagne de terrain, il était essentiel d'observer l'architecture globale des transports avant de définir les bases méthodologiques d'un choix raisonné.

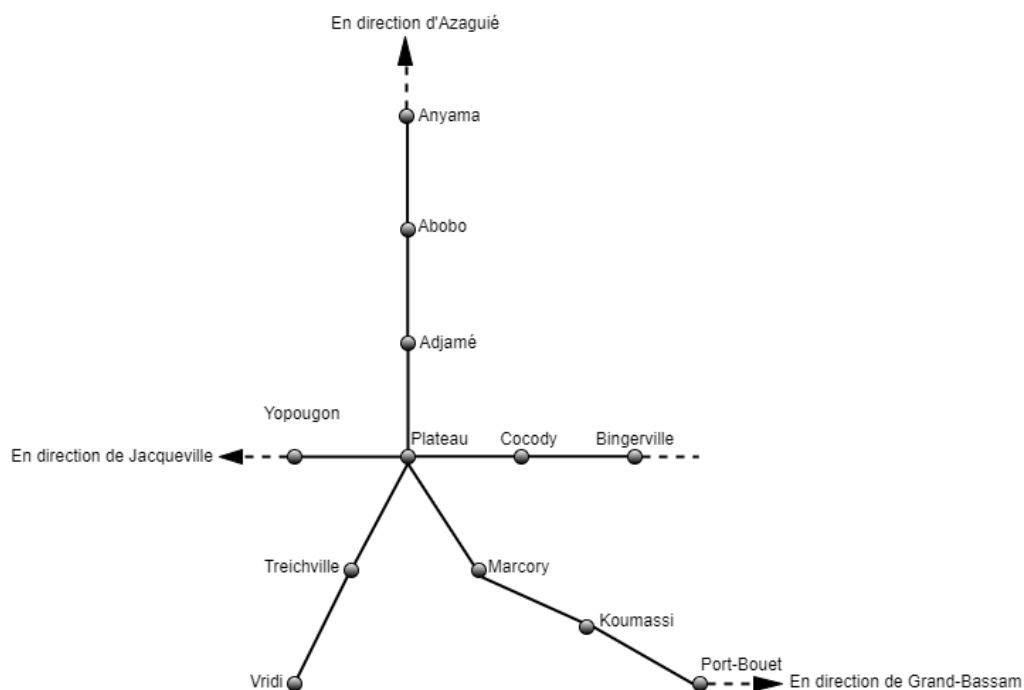


Figure 2 : Architecture du réseau principal de transports à Abidjan

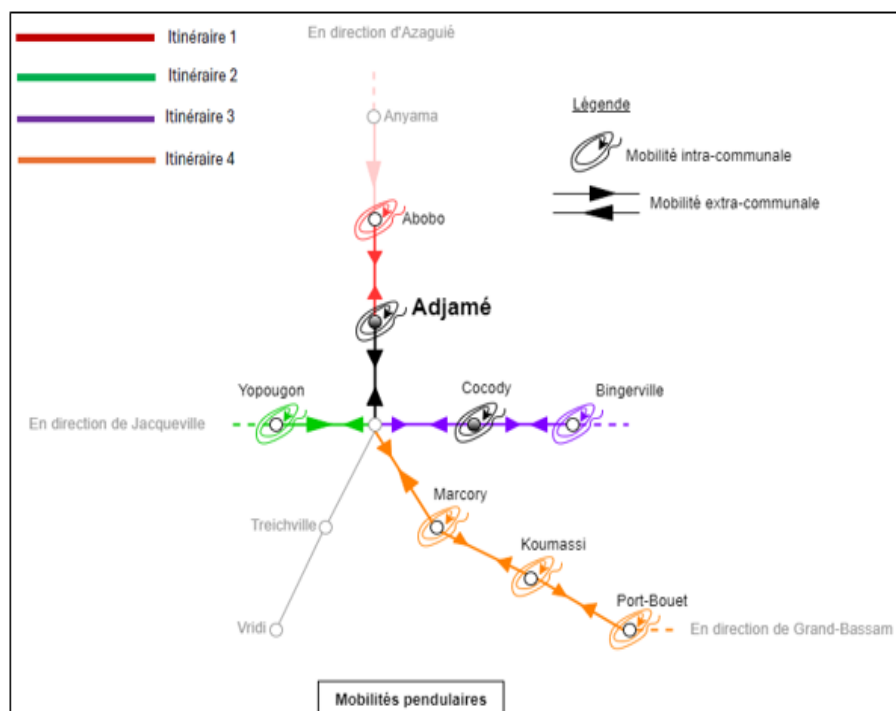
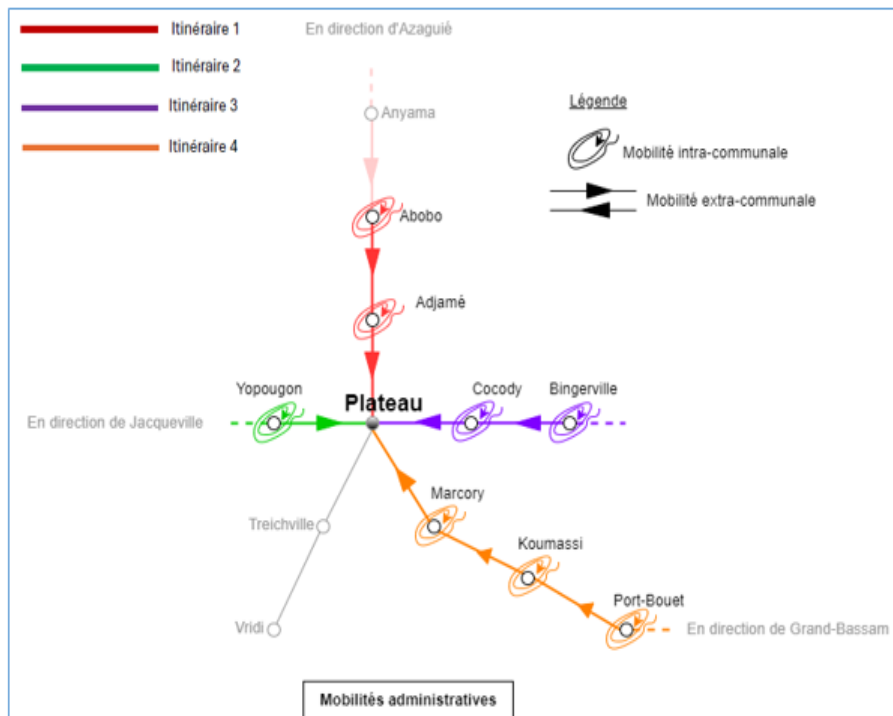
Source : TERRINOVA, 2025

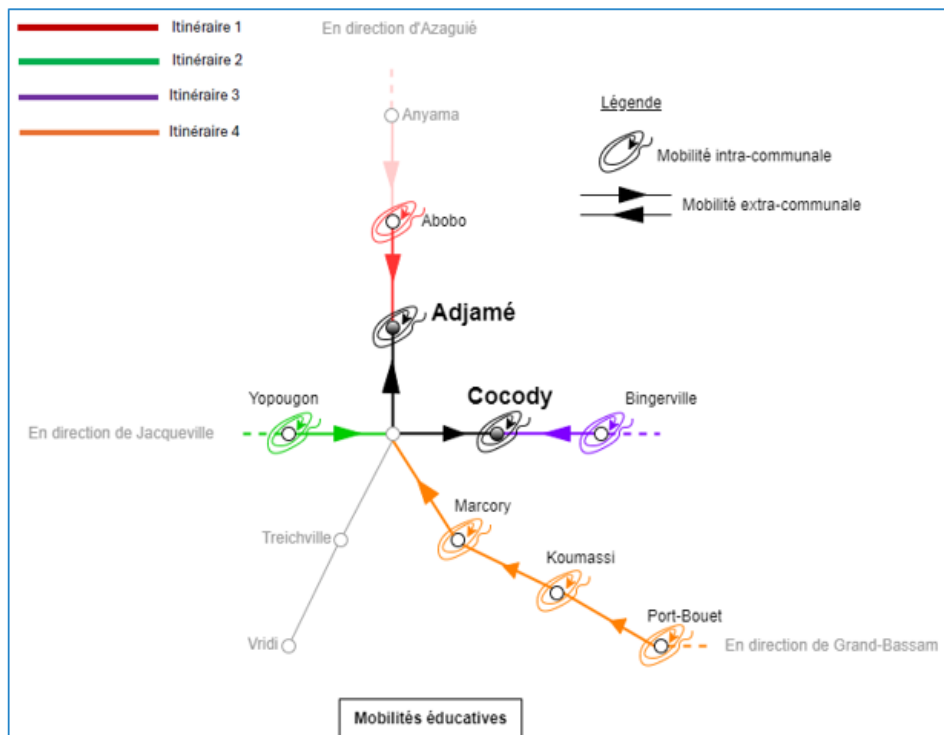
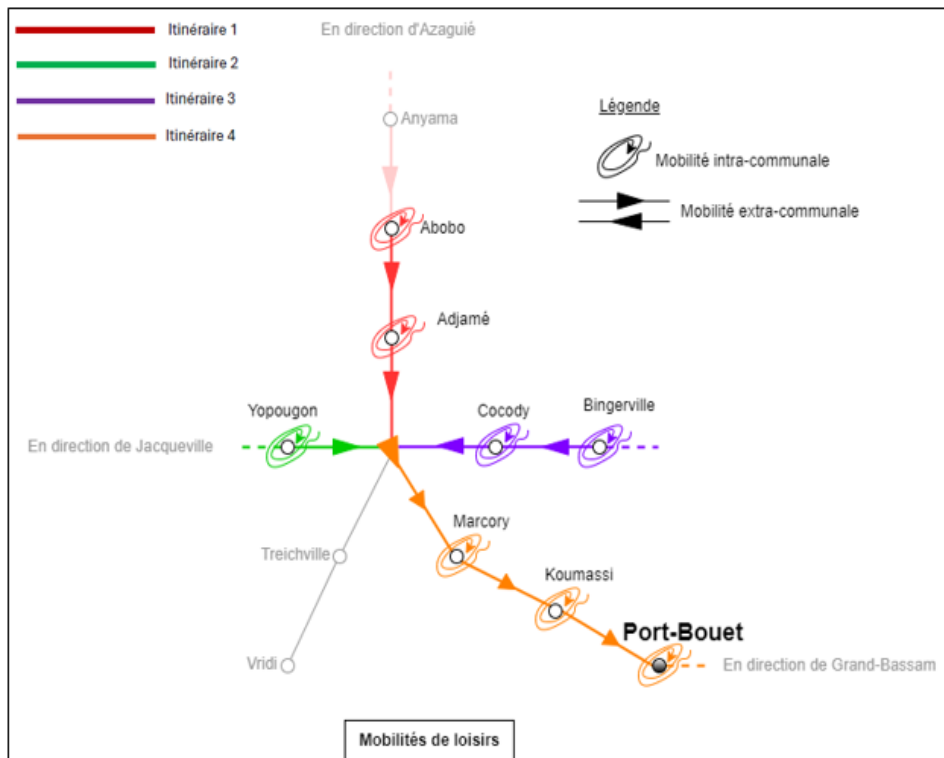
À partir de cette figure, nous avons pu remarquer que la compréhension des mobilités douces implique de les analyser sous plusieurs angles. Ainsi, pour mieux appréhender les mobilités douces, nous avons interrogé plusieurs populations selon différents motifs de mobilité qui les concernent. Entre autres, il s'agit des mobilités pendulaires dans lesquelles s'observent les déplacements dans le cadre du travail (1), de la satisfaction des besoins du quotidien comme faire des courses (1), faire le marché (1), aller à l'hôpital (1), etc. Celles qui concernent l'exécution d'une procédure administrative (2). Aussi, des déplacements éducatifs (aller à l'université) pour les étudiants (3), et enfin, nous avons les mobilités liées aux loisirs (4).

Sur ces considérations, nous avons dégagé différents itinéraires pour mener l'étude. Le choix de ces itinéraires dépendait du rôle des communes, de leur morphologie et de l'organisation sociospatiale. Nous avons délibérément choisi les communes du Plateau (commune

administrative), de Cocody (populations d'une haute classe sociale au nord d'Abidjan), de Marcory (populations d'une haute classe sociale au sud d'Abidjan), d'Abobo (population des classes sociales moyennes au nord d'Abidjan), de Yopougon (population des classes sociales moyennes à l'ouest d'Abidjan), de Port-Bouët (commune littorale), et d'Adjamé (commune commerciale ou des grands marchés au centre d'Abidjan).

Dans chaque commune, nous avons identifié un site de référence comme point d'ancrage. Il s'agissait soit d'un arrêt de bus, soit d'un lieu public (hôpital, boulangerie, université, marché, etc.). Les schémas suivants présentent l'ensemble des itinéraires par rapport aux différents types de mobilités que nous avons décidé d'étudier.





Figures 3 à 6 : Différents itinéraires de l'étude
Source : TERRINOVA, 2025

Dès lors que ces itinéraires ont été définis, il a été judicieux d'étudier les mobilités douces intracommunales (à l'intérieur d'une commune) et intercommunales (d'une commune à une autre) dans les deux sens (du point A à B et du point B à A de l'itinéraire choisi).

Pour chaque itinéraire, il était question, à partir de la technique des parcours commentés et d'une observation participante, d'interroger différents acteurs c'est-à-dire les cyclistes, les piétons et les PMR (personnes à mobilité réduite). Nous nous sommes efforcés de parcourir les itinéraires avec l'ensemble des enquêtés afin de nous imprégner nécessairement de la réalité des déplacements de ces acteurs vis-à-vis de l'architecture des transports. Cette stratégie d'enquête déployée a été effectuée sur trois mois. Nous avons bénéficié de l'accompagnement de la structure TERRINOVA spécialisée en data, géomatique, valorisation des territoires et prospective territoriale. Le tableau 1 présente le nombre de personnes enquêtées selon le type de mobilité et les différents itinéraires.

Tableau 1 : Nombre d'enquêtés selon l'itinéraire et le type de mobilité

Types de mobilités	Itinéraires		Nombre d'enquêtés		
			Cyclistes	Piétons	PMR
Mobilités pendulaires dans le cadre du travail ou de l'exécution de procédures administratives	1	Abobo -Adjamé– Plateau	6	9	4
	2	Yopougon – Plateau	2	3	2
	3	Bingerville - Cocody – Plateau	9	7	-
	4	Port-Bouët -Koumassi-Marcory-Plateau	3	3	1
Mobilités pendulaires dans le cadre de la satisfaction des besoins du quotidien (marché, hôpital, etc.)	1	Abobo – Adjamé	4	2	2
	2	Yopougon – Adjamé	2	8	2
	3	Bingerville - Cocody – Adjamé	12	7	1
	4	Port-Bouët -Koumassi-Marcory-Adjamé	1	3	2
Mobilités de loisirs (départ vers les places de jeux, cinéma, à la plage, etc.)	1	Abobo - Port-Bouët	2	-	1
	2	Yopougon - Port-Bouët	-	1	1
	3	Bingerville - Port-Bouët	2	-	1
	4	Marcory - Port-Bouët	1	-	1
Mobilités pendulaire destinées à satisfaire les besoins éducatifs (aller à l'école ou l'université)	1	Abobo – Cocody /Adjamé	1	5	2
	2	Yopougon – Cocody /Adjamé	-	-	3
	3	Bingerville – Cocody /Adjamé	2	2	2
	4	Port-Bouët-Koumassi- Adjamé/Cocody	-	2	2

Au total, nous avons interrogé 126 acteurs, soit 47 cyclistes, 52 piétons et 27 PMR. A la suite de cette première campagne de terrain, nous avons initié une collecte d'informations (rapports d'activités, interviews, conférences, etc.) mises à disposition par les structures en charge des transports et de l'aménagement routier (Fonds de l'Entretien Routier, le ministère des Transports, le ministère de l'Equipement et de l'entretien routier, La Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation, l'Office Ivoirien des chargeurs, etc.). L'ensemble des informations obtenues nous a permis de proposer des stratégies en complément des projets en cours. Lesquelles stratégies découlent d'un diagnostic du réseau de transports que nous avons effectué. La qualité des routes et la possible intégration des mobilités douces ont fait l'objet d'une notation, s'appuyant sur des critères que nous avons définis. Sur un total de 4 critères, les aménagements des itinéraires étudiés ont été notés selon qu'ils remplissent un critère (1 point pour chacun des critères) défini dans le tableau 2.

Tableau 2 : Critères de notation de la qualité des itinéraires étudiés

Différents critères de notation		
Aménagement trottoir pour la mobilité PMR	Aménagement trottoir pour la mobilité piétonne	Aménagement trottoir pour la mobilité des cyclistes
Espace (trottoir) aménagé (élargi et revêtement adapté) pour la mobilité des PMR	Trottoir élargi	Pistes cyclables séparées
Absence d'obstacle sur l'itinéraire (occupation anarchique)	Revêtement adapté (oui/non)	Arceaux, supports ou box vélo (pour stationnement des vélos en sécurité)
Présence de bornes et signalétique adaptées	Passages piétons sécurisés et/ou zones piétonnes	Bandes cyclables ou voies partagées
Présence d'équipements d'aide à la mobilité des PMR (bandes podotactiles, rampes d'accès, etc.)	Bornes et signalétique	Signalétique

A partir de ce tableau de critères, nous avons établi une classification de la qualité des différents aménagements routiers (bon, moyen, faible ou très faible). L'ensemble des données de terrain a été traité à partir des logiciels Excel, et Qgis. En nous appuyant sur cette notation, nous nous sommes attelés à proposer des stratégies en nous appuyant sur l'exemple de territoires développés en Europe (villes réputées pour avoir des systèmes efficaces de transport à l'exemple de la ville de Nantes en France et de Dublin en Irlande).

2. Résultats

2.1. Les mobilités douces dans le réseau de transports urbains à Abidjan

Dans ce premier point de nos résultats, nous présenterons les caractéristiques de la mobilité douce. Ensuite, nous décrirons l'architecture du réseau de transports de la ville d'Abidjan. Pour finir, nous montrerons la place de ces mobilités dans cette architecture.

2.1.1 Les caractéristiques de la mobilité douce : une diversité d'acteurs et de dispositifs

Les mobilités douces en milieu urbain sont considérées à la base comme l'ensemble des déplacements écologiques ou durables. En effet, il s'agit des déplacements qui n'émettent pas de gaz à effet de serre ou des polluants. Par rapport aux systèmes des transports africains, elles peuvent être considérées comme la mobilité des personnes vulnérables. Peu importe la connotation ou la définition qui leur sont attribuées, elles concernent trois types d'acteurs : les PMR, les cyclistes et les piétons. Si la mobilité douce est caractérisée comme celle des vulnérables dans le contexte africain, c'est parce qu'elle est perçue par l'opinion publique comme celle des personnes à faible revenu. Aussi, il importe de noter qu'on trouve parmi ces acteurs des personnes utilisant les fauteuils roulants, les malvoyants, les malentendants, les femmes enceintes, quelques malades, etc. Dans ce travail, nous avons désigné toutes ces personnes sous le vocable de UMD (Usagers de la Mobilité Douce). Par ailleurs, les mobilités douces, pour être effectives en milieu urbain, nécessitent des aménagements spécifiques, des espaces dédiés et des revêtements adaptés. Par exemple, il faut des installations urbaines qui sont spécifiques telles que les rampes d'accès qui facilitent le déplacement des personnes handicapées ou utilisant les fauteuils roulants ; les bandes podotactiles qui favorisent l'orientation des personnes malvoyantes sur les trottoirs et aux passages piétons ; les signalétiques comme les panneaux clairs et visibles qui véhiculent des informations en braille pour les malvoyants ; les places de stationnement réservées pour les véhicules des personnes handicapées ; les pistes cyclables aménagées, les signalétiques et les espaces-vélos pour les cyclistes, les trottoirs spécifiques aux piétons.

Ces installations sont essentielles pour garantir l'accessibilité et l'inclusion des UMD dans le réseau de transports urbains. Pourtant, ces dispositifs manquent dans la ville d'Abidjan. Concrètement, il devient indéniable de comprendre comment s'organise l'architecture des transports dans la ville abidjanaise.

2.1.2 L'architecture du réseau de transports à Abidjan : une exclusion des mobilités douces

Le système de transport abidjanaise est composé de routes primaires ou nationales (autoroutes), de routes secondaires et tertiaires (inter ou intracommunale). On y trouve de la signalétique visuelle (feu tricolore, panneau, bande passante, etc.). Il existe également des cassis ou dos d'âne et les ronds-points destinés à réduire la vitesse dans l'espace urbain. Excepté les klaxons des véhicules, il n'existe pas de signalétiques spécifiques aux malvoyants et malentendants. Aussi, on note une absence de l'ensemble des dispositifs précités dans le point précédent. Ceci étant, les mobilités douces ne sont pas intégrées dans la gestion des mobilités urbaines. La planche photographique 1 présente la structuration des voies dans la ville d'Abidjan.



Planche photographie 1 : Architecture des systèmes de transport dans la ville d'Abidjan
Source : AHUA Emile Aurélien, 2024

L'observation de ces routes qui sont aussi pratiquées par les UMD révèle une absence de revêtements adaptés, de signalétiques et de dispositifs (feu tricolore, passage piéton, de panneau, espace dédié aux PMR, etc.) pour la sécurité de ces derniers. Il en découle que les PMR et les cyclistes éprouvent plus de difficultés à pratiquer ces routes. Au regard de ces difficultés, quels moyens de contournement ou modes d'appropriation routière utilisent ces UMD pour se déplacer ?

2.1.3 La marginalisation des mobilités douces dans l'architecture de la mobilité à Abidjan : des aménagements inégaux qui redéfinissent les déplacements des acteurs

Les déterminants de l'accessibilité d'un lieu sont les suivants : le temps, le confort et le coût. Ces facteurs sont utilisés pour différencier les modalités d'un déplacement révélant la performance de l'offre de transport. Lors de l'enquête de terrain, nous avons pu constater que la mobilité douce est un mode de transport alternatif pour les populations n'ayant pas accès aux modes de transports existants par faute de moyens financiers. Cependant, ne pouvant pas se déplacer en toute quiétude et sérénité, ces UMD sont contraints de renoncer à ce mode

de déplacements. La figure 7 présente la proportion des différents modes de déplacements utilisés par les UMD pour pallier leur problème de mobilité.

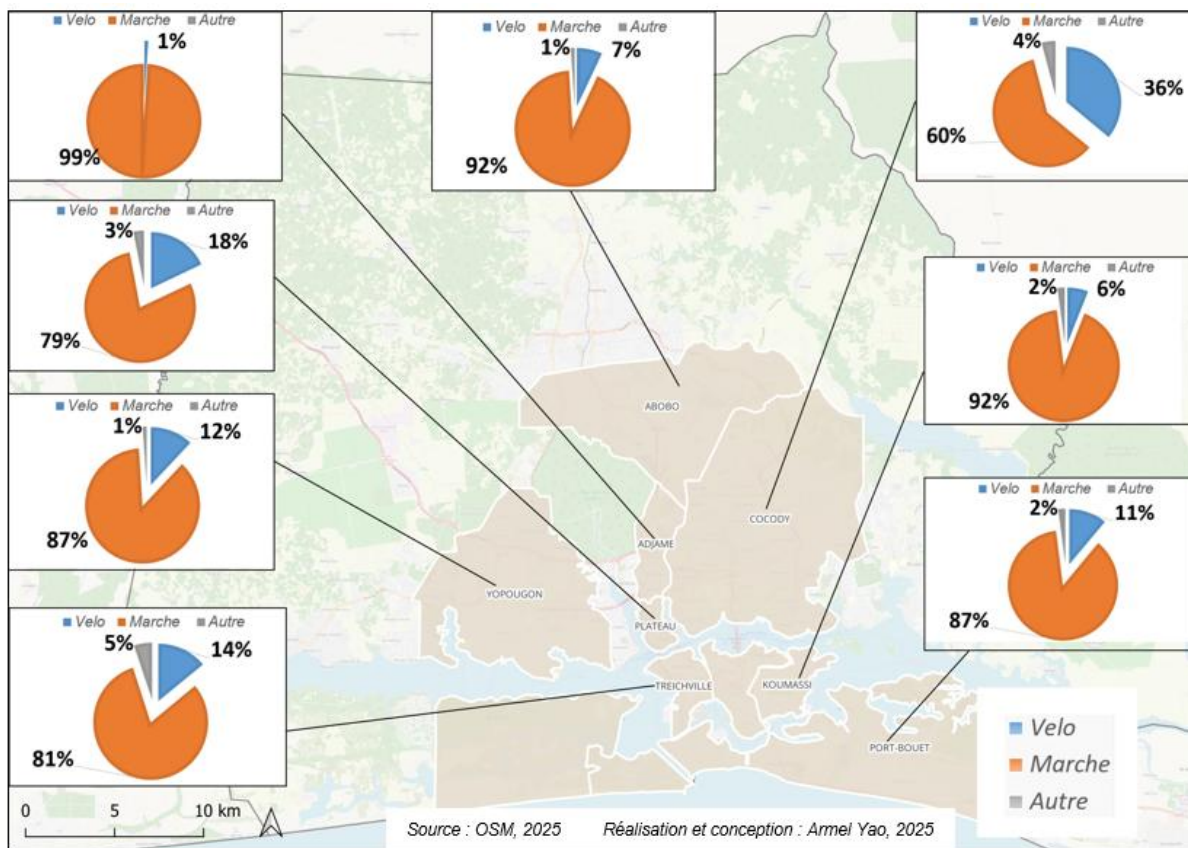


Figure 7 : Proportions des modes de transports doux utilisés par les UMD

Dans les communes du Plateau, de Port-Bouët, de Treichville et de Cocody, bien que nous notions une importante utilisation du vélo et d'autres engins roulants (trottinettes pour une faible part), la marche reste très dominante. Dans les autres communes, c'est plutôt la marche qui est le mode le plus utilisé. Cette situation contraignante pour les UMD leur permet de s'intégrer de manière informelle dans le réseau des transports abidjanais.

2.2. Les UMD eux-mêmes se font une place dans le réseau des transports : les origines d'un désordre urbain

Dans cette partie, l'accent est mis sur les effets de la structure routière sur les UMD. En outre, nous poserons un diagnostic du réseau urbain en vue de proposer un système d'intégration des mobilités douces.

2.2.1 Les effets de cette marginalisation sur les UMD

Au regard des difficultés à se déplacer par les modes de transports doux, les UMD se trouvent éprouvés entre gestion des urgences (administratives, médicales, etc.) et respect des timings (la ponctualité à des rencontres ou rendez-vous). De ce fait, ces derniers utilisent des méthodes parfois informelles ou inappropriées. Celles-ci s'identifient à travers les traversées risquées de la route, l'occupation abusive des espaces dédiés aux bus ou aux véhicules. Comme conséquence, on peut souligner les conflits physiques ou verbaux entre usagers de la route (stationnement d'un vélo à la place d'une voiture, présence de piétons malgré l'absence de trottoirs, etc.) et la prévalence des risques d'accident. De ce qui précède, il est clair que la sécurité des UMD est mise en question. D'ailleurs, un acteur interrogé s'est exprimé ainsi « *Il fallait que je prenne le risque sinon je serais en retard à un rendez-vous* »

urgent ». Ce verbatim demeure utile pour comprendre que les UMD ne respectent pas le Code de la route et traversent les voies de circulation de façon inappropriée et dangereuse. Face à ce besoin important de vouloir se déplacer sereinement par ce mode transport, les UMD prennent l'initiative de s'adapter ou de s'imposer dans le réseau de transport. Il est important pour les pouvoirs publics de sensibiliser les populations concernées sur les risques afférents à ce type de mobilité dans la ville d'Abidjan.

Par ailleurs, les UMD aux faibles revenus qui finalement utilisent de manière contraignante les VTC (Véhicule de Tourisme avec Chauffeur), les transports en commun, les taxis communaux et les véhicules personnels de leurs proches sous la forme d'emprunt, de location ou de service (accompagnement à un lieu donné par un tiers) sont obligés de dépenser énormément. La figure 8 montre respectivement le coût de l'utilisation de ces modes de déplacements dans le canevas d'une semaine selon le motif des déplacements.

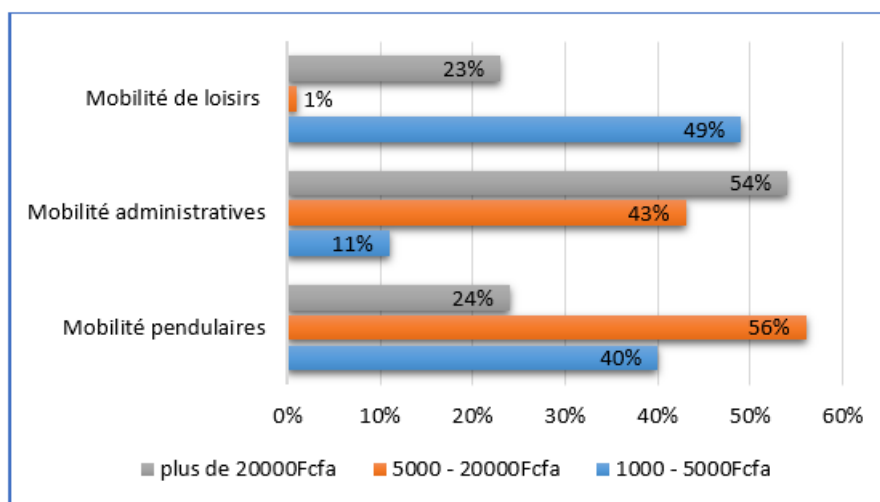


Figure 8 : Coûts des transports routiers utilisés par les UMD dans la semaine
Source : Enquête de terrain, 2024

L'analyse du graphique met en lumière que les mobilités liées aux besoins administratifs sont les plus coûteuses pour les UMD avec 54% de personnes dont les dépenses excèdent la somme de 20.000Fcfa (30euros). Par la suite, on trouve les mobilités pendulaires qui concernent 56% des acteurs dont les dépenses oscillent entre 5.000Fcfa et 20.000Fcfa (7 à 30euros). Enfin, les mobilités de loisirs ont les plus petits coûts. Ces données confirment que l'architecture du réseau de transports dans la ville n'est pas favorable aux populations ayant un faible revenu. Ces derniers dépensent entre 5.000Fcfa et 20.000Fcfa, là où le SMIG (Salaire minimum interprofessionnel garanti) est de 75.000Fcfa (soit plus de 40% des dépenses affectées aux transports). En tout état de cause, l'absence d'équipements pour les mobilités douces est une réalité qui confirme la forte marginalisation des UMD dans l'espace urbain.

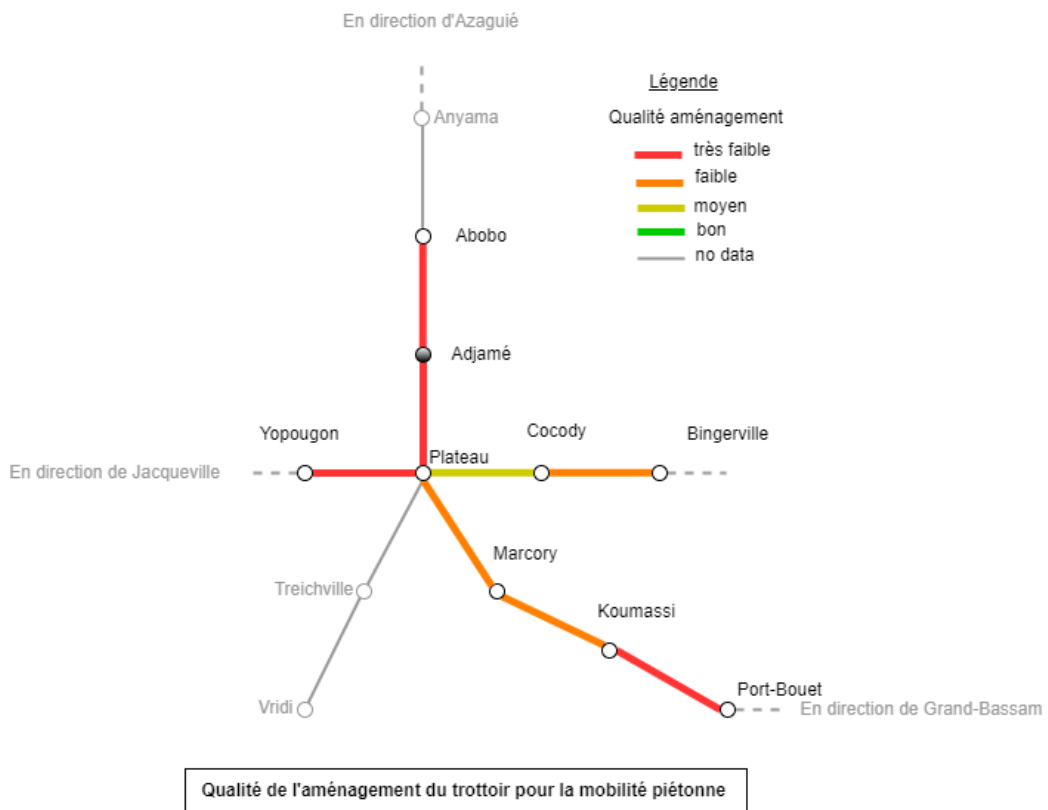
2.2.2 Diagnostic de l'état des routes et conception d'un réseau de mobilités douces

A partir de ce qui précède, il est nécessaire pour les pouvoirs publics de renforcer l'accessibilité à tous les espaces pour les UMD dans la ville d'Abidjan. L'accessibilité étant la mesure par laquelle un lieu peut être atteint en toute sécurité. Aussi, elle est l'expression des possibilités de déplacements assurées par le système de transport pour atteindre une ou plusieurs localisations afin de réaliser une ou plusieurs opportunités. Dans cette perspective, nous avons diagnostiqué et noté l'architecture du réseau des transports par rapport à la mobilité douce.

En effet, la prise en compte des mobilités douces comme leviers de valorisation territoriale et de développement est essentielle. Les analyses des différents réseaux de transports et de leur

qualité permettent d'orienter le choix modal et/ou la conception d'itinéraires selon des critères déterminés. Dans cette partie du travail, nous avons apprécié la qualité des tronçons qui composent les axes de mobilité douce dans la mesure où ils cochent les critères définis dans le tableau 2. Nous avons fait le choix d'évaluer la qualité globale du trajet entre le point de départ et d'arrivée en considérant uniquement les mobilités extracommunales (d'une commune à une autre).





Figures 9 à 11: Etat et qualité des routes par rapport à la mobilité douce
Source : TERRINOVA, 2025

Selon les figures 9, 10 et 11, les quartiers populaires des communes d'Abidjan sont les espaces les plus contraignants pour les UMD, contrairement aux communes de Cocody et Koumassi où les UMD s'efforcent de se déplacer. Il est bien clair qu'à travers ce diagnostic, les UMD doivent trouver une meilleure place dans la gestion des transports. Pour intégrer les mobilités douces, il faut promouvoir tous les modes alternatifs à la voiture et concevoir une ville où la voiture est de moins en moins nécessaire et moins polluante.

S'appuyant sur le principe de la multimodalité, la conception d'un réseau de mobilité douce devient impérative. Cette intégration potentielle de ces mobilités doit tenir compte de l'architecture actuelle du réseau de transport, d'où la présentation de la figure 10.

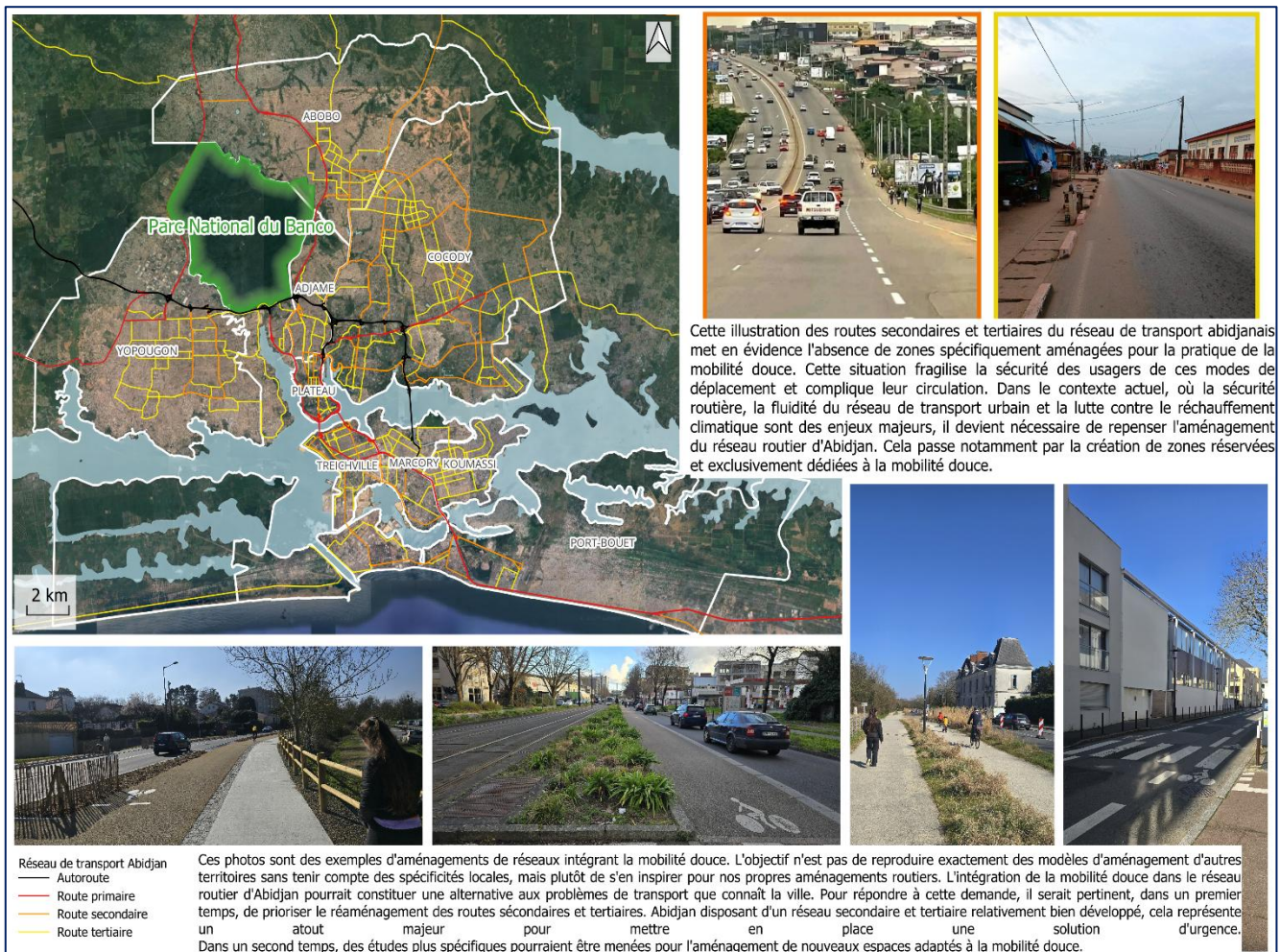


Figure 10 : Aménagement du réseau de transport à Abidjan et prise en compte de la mobilité douce

Relativement aux principales caractéristiques des communes et aux types de routes existantes, l'intégration des infrastructures propres aux mobilités douces doit permettre de connecter toutes les communes d'Abidjan. La mise en place d'un tel réseau permettra d'accorder une place aux UMD lors de leur déplacement. Une telle initiative, si elle est réalisée, est une aubaine pour réduire les inégalités, les insécurités et la marginalisation dont est victime ce type de populations.

3. Discussion

En Côte d'Ivoire, la pratique de la mobilité constitue un problème majeur pour les populations concernées et les municipalités. Cette situation semble être propre à l'Afrique subsaharienne.

En effet, les résultats de notre étude ont permis de comprendre que les difficultés des UMD dans la ville d'Abidjan sont multiples. 54% évoquent l'absence d'équipements et de pistes cyclables, 24% les questions de sécurité, 22% l'absence d'engins de la mobilité douce. Ces résultats sont en phase avec les travaux de M. Koevi et L. Dandonougbo (2024) sur la situation du vélo dans la ville de Lomé. Dans cette agglomération, la faible utilisation du vélo s'explique par ces mêmes motifs, notamment l'absence des pistes cyclables pour 99, 37% des rues et le mauvais éclairage des voies dans la soirée. Par ailleurs, un autre facteur très intéressant est relevé, il s'agit de la perception des habitants sur la pratique du vélo qui, pour 61% des riverains, est signe de pauvreté (M. Koevi et L. Dandonougbo, 2024, p.158). Ces perceptions sont également existantes dans les mentalités des populations maliennes et burkinabés (P. Pochet, 2002, p.4). V. Zogo et al, (2023, p.153), à travers l'exemple de la ville de Yaoundé au Cameroun, présentent des perceptions différentes. Selon leur étude, le choix de la marche est conditionné par des perceptions ou des facteurs qui se concentrent sur le temps de déplacement de l'individu, la proximité de la destination finale, le niveau de sécurité que l'individu attribue à son itinéraire, la présence des aires de détente le long de l'itinéraire, l'existence de mesures pour faciliter la marche et la présence d'éclairage le long des itinéraires. Ces résultats comparatifs traduisent la nécessité de sensibiliser les populations sur l'importance de la mobilité douce particulièrement du vélo à l'ère des grands défis énergétiques et environnementaux que les pays africains sont amenés à relever. A l'évidence, il faut sensibiliser sur une doctrine de la mobilité douce ou engendrer une conscience environnementale dans les mentalités des populations abidjanaises. L'intégration des mobilités douces est une aubaine pour préserver l'environnement, car ces modes de transports utilisés contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, en faisant 10 km de vélo par jour, soit 5 km aller-retour, l'on contribue à économiser 700 kilogrammes de CO2 en un an, ce qui a un impact positif sur la qualité de l'air que l'on respire (Service européen de l'énergie et de l'environnement, p.1).

Face à ces perceptions qui freinent la pratique de la mobilité douce dans plusieurs métropoles et capitales africaines comme Abidjan, les UMD ont recours à ces modes de transports de manière très contraignante. Concrètement, cela résulte des difficultés marquées d'accès aux lieux d'emploi et aux différents services et équipements urbains pour la majeure partie des ménages, auxquels l'étroitesse de leurs budgets offre peu de marges de manœuvre (L. Diaz olvera *et al*, 2005, p.145). A partir d'une enquête auprès d'une population diversifiée dans différentes capitales, L. Diaz olvera *et al* (2005) présentent des résultats qui ont permis de constater que dans les villes de Ouagadougou, de Bamako, de Niamey, de Dakar et d'Addis-Abeba, le pourcentage des populations qui ont recours à la marche pour se déplacer dépasse les 40%. L'étude a montré en outre que les populations qui se déplacent à pied sont très pauvres. Le cas de la ville d'Abidjan est similaire, car plus de la moitié des UMD enquêtés dans notre étude ont un revenu inférieur au SMIG. Sur ces considérations, la mobilité douce en Afrique continue d'être le reflet des marginaux. Dans la continuité des analyses qui précèdent, P. Pochet (2002, p.1) en s'inspirant de l'exemple des villes de Bamako, de Conakry et de Ouagadougou, affirme que la difficulté des UMD s'explique également par une difficile insertion de ces derniers dans un trafic urbain très dense et anarchique. Comme c'est le cas à Abidjan, dans ce type de réseau de transport, les UMD, malgré les risques d'accidents et d'insécurité, et en raison de contraintes budgétaires pour recourir aux modes de transport existant, utilisent les routes de manière informelle et dangereuse. C'est bien cette réalité que décrit L. Jourdan, (2023, p.45) en soulignant que les hommes ont été amenés ces dernières années, à réimaginer leur manière de se déplacer en ville en fonction de la variété de l'offre des transports et les différents contextes auxquels la société fait face. Si tel est le cas, pour y arriver, il faut créer les conditions à travers l'installation de dispositifs afférents à ce type de mobilité. À partir de ces exemples de marginalisation des UMD, il est clair que les politiques d'aménagements et de transports en faveur des mobilités douces auront une influence positive sur les pratiques des individus dans l'espace urbain. Les pouvoirs publics sont ainsi amenés à redéfinir les modes d'aménagement pour ce type de mobilité dans une perspective de gestion participative et d'inclusion (H. Gary *et al*, 2022, p.3). Plus loin en Amérique Latine, les

exemples sont salutaires et symboliques. Dans une logique d'écologisme et de santé durable, dans la ville de Bogota en Colombie, plusieurs infrastructures dédiées au vélo ont été construites malgré le contexte croissant des accidents de la circulation (M. Lucas, 2024, p.98). Des politiques qui témoignent d'une légitimation des mobilités douces en tant que modes de déplacement à part entière, puis en tant qu'outils pour l'aménagement d'une ville moins écologique et favorable au bien-être des habitants.

Dans le contexte africain, les politiques envisagées doivent principalement tenir compte de trois critères. La capacité à satisfaire un besoin de déplacement dans un temps minimal, un niveau de confort et de sécurité suffisant et un coût moins élevé de ces modes de transport (C. Lemaître, 2014, p.48). Ceci étant, la question des infrastructures de transport ayant progressivement laissé place à celle des déplacements quotidiens, puis à celle des mobilités, intègre non seulement, aujourd'hui, la dimension spatiale, mais aussi l'aspect social et temporel du mouvement pour chaque acteur (C. Féré 2011, p.47). En tout état de cause, il est bon de savoir que le développement de ces infrastructures nécessite pour la Côte d'Ivoire de lourds investissements.

Conclusion

Cette étude portant sur les mobilités douces s'est fixée pour objectif de mettre en relief la marginalisation de ce type de mobilité dans l'architecture globale du réseau de transports dans la ville d'Abidjan. L'absence d'outils de signalisation, d'espaces dédiés aux UMD expose les acteurs concernés à de nombreux dangers lorsque ceux-ci sont amenés à se déplacer. Malgré les nombreuses politiques de transport qui sont mises en œuvre, la mobilité douce est mise aux oubliettes. En conséquence, les UMD éprouvent aujourd'hui encore de nombreuses difficultés à se déplacer à Abidjan. Or, ce type de mobilité est une aubaine pour réduire les émissions de gaz dans la ville. Au regard des risques et des méthodes informelles que les UMD utilisent pour s'intégrer dans le système des transports, il convient aux autorités de repenser les modèles d'aménagements urbains, de revaloriser ces types de mobilités et de sensibiliser les UMD pour réguler les transports d'une manière plus inclusive. Sur ces considérations, nous pensons que favoriser l'accès pour tous et partout dans l'espace urbain, peu importe la capacité ou l'état physique par la mise en place d'une politique en faveur des mobilités douces, est une contribution notable au développement. Dans ce cadre, nous avons proposé un diagnostic destiné à aider les pouvoirs publics dans l'instauration d'une démarche innovante et inclusive dans l'écosystème des transports urbains. Traiter l'urgence de la question est une réponse adéquate aux problèmes de ponctualité, d'accident et d'inégalité dont les UMD souffrent.

Références bibliographiques

BESSAÏ Randa Rania, 2022, *La mobilité durable dans les petites villes : un objectif prioritaire ? Cas de Lavaur et de Saint-Sulpice-La-Pointe*, Mémoire de Master de l'Institut National Universitaire Jean-François Champollion, Mention Villes et environnements urbains, 64 p

BIGO Aurélien, 2020, *Les transports face au défi de la transition énergétique : Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, Thèse de doctorat en Sciences économiques de l'Institut Polytechnique de Paris, 340 p

CONVOLTE Aline, 2018, *Favoriser l'adoption des mobilités actives : Proposition d'une démarche de conception centrée usage pour accompagner un territoire dans l'élaboration de ses politiques de transport*, Thèse de doctorat en Génie industriel de l'Université de Lorraine, 404p

DIAZ OLVERA Lourdes *et al*, 2005, *La marche à pied dans les villes Africaines*, Revue des Transports, 2005-N° 429, ISSN 0564-1373, pp 24-31

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHE Pascal, 2005, *La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne*, Espace Populations Sociétés N° 1, pp 145-161

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHE Pascal, 2020, Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois in *Déclin et survie des mobilités automobiles ? Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, Vol 119-120, pp. 73-89.

ECHUI Aka Désiré, 2012, « *Le transport urbain à Abidjan face aux défis du développement durable* », Revue Géotrope, Université d'Abidjan, Numéro 02-2012, pp. 63 - 78

FERE Cécile, 2012, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable : La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme de l'institut d'urbanisme de Lyon, 445 p

GARAIX Thierry, 2007, *Étude et résolution exacte de problèmes de transport à la demande avec qualité de service*, Thèse de doctorat en Géomatique et informatique de l'Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 180 p

HACHED Wassim, 2019, *Ergonomie d'accès aux ressources de la vie quotidienne en mobilité douce : Application à l'Euro-métropole de Strasbourg*, Thèse de doctorat en Géographie/urbanisme de l'Université de Strasbourg, 386 p

JOURDAN Louis, 2023, *Les enjeux sociétaux de la mobilité douce et l'accompagnement de la communication numérique dans la stratégie d'une entreprise de mobilité*, Mémoire de master en Information et Communication de l'Université de Grenoble-Alpes, 90 p

KASSI-DJODJO Irène et 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

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

KASSI-DJODJO Irène, 2010, *Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan*, Les Cahiers d'Outre-Mer Revue de géographie de Bordeaux, 251 Juillet – Septembre 2010, pp 391 – 402

KOEVI Mawulolo et DANDONOUGBO Iléri, 2024, *Le vélo dans le district autonome du grand Lomé (Togo) : un mode de transport faiblement utilisé, », Revue Géotrope, Université d'Abidjan, Numéro 01-2024, pp. 148 – 160*

LEMAITRE Corentin, 2014, *L'influence des caractéristiques urbaines et de la volonté des décideurs sur la pratique du vélo dans les villes africaines*, Mémoire de master en Architecture et aménagement de l'espace, Ecole des mines de Nantes, 103 p

LUCAS Maëlle, 2024, *Bogotá à vélo : étude des pratiques et expériences de la mobilité cycliste en ville*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Rennes 2, 682 p

MEITE Youssouf, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat en Sociologie de l'Université de Strasbourg, 326 p

N'ZI Kouamé Ferdinand et TRAORE Porna Idriss, 2024, « *Pression démographique et crise des transports routiers à Abidjan* », Revue DELLA / AFRIQUE Volume 6 N° 17 - DOI10.5281/zenodo11124198, ISSN 2790-0584, ISSN 2790 - 0576, Vol.6, No 17, pp. 171 - 185

PIQUET Antoine, 2015, *Le renouveau des mobilités douces : Quels outils pour quels effets ?* Mémoire de Master, Université Toulouse II – Jean Jaurès, 50 p

PLAT Didier, 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*, Mémoire d'habilitation à diriger la recherche en Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 140 p

POCHET Pascal, 2002, V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Xavier Godard (dir), Ed Karthala ; Inrets, pp 343-355

TSENG Yi-Hui, 2006, *La mobilité douce, un vecteur de durabilité : Conception d'un réseau géographique pour la mobilité douce dans le cadre du projet « SI Mobilité » de l'Etat de Genève et d'un modèle conceptuel de recherche d'itinéraires pour piétons à l'échelle d'un quartier*, Mémoire de stage du certificat de spécialisation en géomatique, Département de Géographie de l'Université de Genève, 63 p

YEBOUA Koffi Denis et KASSI-DJODJO Irène, 2019, « *Dynamique urbaine et mobilité des actifs dans le district d'Abidjan* », Revue Géotrope, Université d'Abidjan, Numéro 02-2023, pp. 71 – 82

ZOGO Valérie Ongolo, NGAH EPO Boniface, MELI Clément Nodem, 2017, *La marche à pied dans les métropoles africaines : le cas de Yaoundé*, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Scientific Papers in Transportation, 72 | 2017, pp. 143-159

Webographie

www.terrino.com

[Ministère des Transports](#)

<https://www.energie-environnement.ch/climat-co2/alimentation-et-climat>