

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS

La présente étude vise à approfondir nos connaissances en matière de migration pendulaire. De ce fait, elle se présente dans la logique du thème dans lequel nous nous sommes spécialisé depuis la maîtrise : le phénomène migratoire. Après les migrations scolaires à Dabou, nous nous intéressons à l'étude des migrations pendulaires dans le cadre de notre thèse.

Une migration pendulaire se définit comme l'aller et le retour quotidien d'une personne se déplaçant de son lieu d'habitat vers son lieu de travail (NOIN, 1995). Quelle est la nécessité de s'intéresser aux mouvements pendulaires ? Nous pouvons dire que c'est la spécialisation fonctionnelle croissante des diverses parties des zones urbaines qui en est le motif principal (NOIN, op.cité). Pour diverses raisons économiques, les emplois sont en effet concentrés dans certaines parties : dans le centre-ville pour les emplois tertiaires, le long des voies ferrées ou fluviales pour les emplois industriels. Les zones résidentielles sont au contraire très étalées parce qu'elles réclament des surfaces étendues ou parce que le coût du sol est moins élevé à la périphérie. Ces phénomènes migratoires ont les mêmes caractéristiques dans tous les pays développés comme en voie de développement. La Côte d'Ivoire, pays en voie de développement, ne reste pas en marge de ce phénomène urbain. Ainsi, l'une des caractéristiques les plus remarquables de la Côte d'Ivoire réside dans l'évolution rapide de sa capitale économique. Elle se traduit nettement par un déséquilibre entre la région d'Abidjan et le reste du pays. Avec ses dix communes, la capitale économique abrite à elle seule 20% de la population nationale et 60% de la population urbaine (INS, 1998). Sa démographie galopante et son extension spatiale ont eu pour corollaire l'allongement des distances entre les différents lieux d'habitation et les lieux de travail.

Depuis quelques années, les pouvoirs publics font des efforts permanents pour trouver des solutions aux problèmes urbains de la capitale économique. Mais, la capitale économique de la Côte d'Ivoire traverse une crise multiforme car une partie de sa population s'installe dans les villes périphériques et elle effectue des migrations pendulaires. Comment ce phénomène urbain est-il perçu ? Qui en sont les acteurs et animateurs ? Créent-ils de nouveaux espaces ? Voilà des questions fondamentales qui nous ont inspiré dans le choix de ce sujet qui s'intitule : « Etude géographique des mobilités pendulaires des travailleurs résidant à la périphérie d'Abidjan : cas des villes de Grand-Bassam, de Dabou et de

Bingerville ». Nos recherches ont de ce fait été orientées vers la notion de pôle de développement et de relations entre le pôle et son espace environnant, par l'appréciation du volume des flux de personnes. Notre définition est empruntée à BOUDEVILLE (in N'GOTTA N'GUESSAN, 1987), stipulant que la "périphérie" ou "région" d'Abidjan serait, de ce point de vue, le cadre autour d'un centre - ici Abidjan - où s'opèrent des relations pendulaires et à partir duquel peuvent naître des effets d'amplification des facteurs locaux de croissance économique.

Suivant ces critères purement socio-économiques, nous avons délimité un espace situé dans un rayon de 18 à 50 km autour d'Abidjan. Le critère de la distance répond à deux préoccupations. Les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou, sont devenues de véritables villes-dortoirs indispensables au fonctionnement de la ville d'Abidjan. Elles s'inscrivent également dans ce rayon. En résumé, la "périphérie" d'Abidjan correspond aux trois localités de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou. Nous avons laissé de côté Anyama pour des raisons économiques, de sécurité et du manque d'organisation du transport. Quant à Jacquville, la raison évoquée est aussi économique et la difficulté de communication routière entre cette ville et le reste de l'espace.

Alors, la compréhension et l'examen des problèmes que soulève ce sujet, a été possible grâce aux conseils et aux orientations avisés de notre encadreur. Nous tenons à lui exprimer toute notre reconnaissance et aussi notre gratitude. Nous pensons particulièrement à Monsieur ALOKO N'guessan Jérôme, Directeur de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), pour avoir accepté d'assurer la direction scientifique de ce travail.

Nos remerciements vont à l'endroit du Professeur YAO GNABELI Roch, pour sa disponibilité et d'avoir accepté de présider ce jury. C'est aussi pour nous, le lieu de remercier très sincèrement le Professeur ANOH KOUASSI Paul, Chef du Département de Géographie pour ses encouragements et sa constante assistance. Nous lui disons encore merci pour avoir mis sa confiance en nous pour la gestion de la salle informatique, appelée salle info 2. Au Professeur ALLOU Kouamé René, Maître de Conférences au département d'Histoire, nous voudrions manifester notre reconnaissance pour sa disponibilité. Nous remercions également le Professeur KOFFI BROU Emile, Maître de Conférences pour sa disponibilité et ses encouragements. Notre gratitude va également au Professeur ASSI-KAUDJHIS Joseph,

Maître de Conférences, pour sa disponibilité, sa générosité et ses critiques pertinentes dans la finalisation de ce document.

Nous ne cesserons jamais de remercier Monsieur N’GOTTA N’GUESSAN, Maître-Assistant, dont l’enseignement et les conseils ont rendu possible le présent travail. Il est l’un des enseignants qui nous a suivi tout au long de notre cycle universitaire, depuis la deuxième année jusqu’à notre thèse. Nous lui disons encore merci. Grand merci à Monsieur ESSAN Kodia Valentin, Maître Assistant à l’IGT pour ses conseils. Il a orienté nos premiers pas dans la recherche. Monsieur SERHAN Nasser, Maître Assistant à l’IGT, pour sa disponibilité et ses conseils utiles. Il a aussi assisté nos premiers pas dans la recherche, nous lui disons sincèrement merci.

Nos remerciements vont aussi à l’endroit des Docteurs LOBA Akou, KASSI Irène et KONAN Kouadio Eugène, Maîtres-Assistants à l’IGT, pour les encouragements et les conseils qu’ils n’ont jamais cessé de nous prodiguer. Surtout, au Docteur KASSI Irène qui n’a ménagé aucun effort pour nous assister du début comme à la fin de notre thèse. Nous lui disons sincèrement merci. Nous remercions également tous les autres enseignants de l’IGT qui ont d’une manière ou d’une autre contribué à notre formation. Aussi, tenons-nous à remercier tout le personnel administratif et technique de l’IGT. A tous nos amis, nous tenons à témoigner notre reconnaissance pour leurs marques d’amitiés et leurs mots d’encouragements. Nous pensons particulièrement à messieurs MAFOU Kouassi Combo et BOSSON Eby Joseph, Docteurs à Daloa et Abidjan, sans oublier BANH Daouda, Doctorant en Sciences de Gestion à l’université FHB. Nos remerciements vont aussi à l’encontre de toutes les autorités administratives et politiques qui ont contribué à la construction de cette recherche. Il s’agit notamment de:

- Monsieur Bernard Douabou GNINIA, Préfet du département de Grand-Bassam
- Monsieur ZOUGBO Léon Ahipo, Préfet du département de Dabou
- Monsieur BEUGRE Djoman, Maire de la commune de Bingerville, ainsi que son premier adjoint Monsieur AKOSSO Koutouan.
- Monsieur N’GUESSAN Luc, Directeur des services techniques de Bassam
- Monsieur BOKA, Directeur des services techniques de Bingerville
- Monsieur NOMEL, Directeur des services techniques de Dabou

Sans oublier tous les chefs de gares des villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou qui n'ont ménagé aucun effort pour nous donner tous les renseignements dont nous avons besoin.

Notre sincère gratitude à l'endroit des parents et amis : nous pensons à notre regretté père, feu KOFFI Akessé François qui nous a quitté juste après l'obtention de notre diplôme de DEA. Nous lui dédions cette thèse. Nous pensons aussi à NADIE Angeline notre tendre et chère mère, KOFFI Akesby Luciano, KOFFI Yayo Francis, KOFFI Ayou Marie Carole, KOFFI N'gouan Laurentine, KOFFI N'gouan Elvis, KOFFI N'gouan Christelle, TANOH Soma Gisèle, OUALLO Fernand, ALLOBO Dely Honorat et feu AKEGNAN Augustine. Nous pensons également à CISSE Seydou, AMANI Ousmane, KOUACOU Franck Olivier, YAO Loukou N'da Olivier et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à nous apporter aide et assistance.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE.....	5
RESUME.....	7
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	9
COMPREHENSION DU SUJET.....	12
REVUE DE LITTERATURE.....	15
PROBLEMATIQUE.....	31
OBJECTIFS.....	32
METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	33
RESUME DE LA METHODE.....	51

Première partie : Les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.....53

Chapitre 1 : Le logement considéré comme facteur essentiel des mobilités pendulaires.....	55
I- Abidjan: une politique de l'habitat au service du plan urbain.....	55
II- le choix du logement dans les nouvelles zones d'accueil.....	72

Chapitre 2 : La distance comme facteur explicatif de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.....	93
I- Le facteur distance influencé par la proximité de la ville d'Abidjan.....	93
II- Les déplacements domicile-travail effectués par tous modes motorisés.....	117

Deuxième partie : La réponse des transports à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien.....127

Chapitre 3 : Un transport collectif à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien.....	129
I- Les caractéristiques sociodémographiques et économiques des actifs migrants.....	129
II- Transports collectifs, offres et difficultés en zones périurbaines.....	154

Chapitre 4 : Organisation et fonctionnement du transport dans la fluidité des mobilités pendulaires.....	177
I- Organisation et fonctionnement des transports.....	177
II- Les stratégies de conquête de la clientèle.....	198
Troisième partie : Impacts socio-spatiaux des mobilités pendulaires dans les villes périphériques.....	205
Chapitre 5 : influences des mobilités pendulaires sur les budgets familiaux des actifs et sur les structures démographiques des villes périphériques.....	207
I- Le coût de la mobilité quotidienne pour les travailleurs migrants.....	207
II- Les influences sociales dans les mobilités pendulaires.....	213
III- Les facteurs de l'évolution des villes périphériques.....	218
Chapitre 6 : L'impact des mobilités pendulaires sur la structuration spatiale des espaces urbains.....	233
I- La géographie du paysage urbain des villes périphériques.....	233
II- Evolution et caractères des villes périphériques.....	249
III- Impact des transports de liaison inter-urbaine sur la structuration spatiale des espaces urbains.....	258
CONCLUSION GENERALE.....	281
BIBLIOGRAPHIE.....	287
ANNEXE.....	307
TABLE DES MATIERES.....	336

RESUME

Au prisme de la diversité des relations qui existent entre Abidjan et ses villes périphériques, les mobilités pendulaires constituent un élément majeur dans ces relations. L'objectif poursuivi par cette recherche vise à contribuer à la connaissance des mobilités pendulaires entre la métropole d'Abidjan et les villes périphériques que sont Grand-Bassam, Bingerville et Dabou.

Les résultats de cette étude montrent que quoique séparée d'Abidjan par des sites peu urbanisés au début des années 1980, Bassam, Bingerville et Dabou constituent le point d'appui naturel des extensions de la métropole abidjanaise vers le nord et l'est. En effet, ces villes s'urbanisent assez rapidement aujourd'hui et leur évolution actuelle est stimulée par le dynamisme structural et fonctionnel de la capitale économique. Ainsi, fortement soumises à l'influence économique et commerciale d'Abidjan, ces villes subissent à quelques niveaux de leur structuration spatiale, les contre coup des problèmes que pose la non-maîtrise de l'urbanisation entre autre, celui de la consommation d'espace et de l'insuffisante production de logement à Abidjan. Du coup, ces localités situées sur le front d'urbanisation d'Abidjan sont intégrées à sa propre dynamique, en tant que point de départ et de chute d'importants mouvements pendulaires, favorisés par la qualité du réseau de communication. L'étude souligne qu'avec le développement et le relatif accès aux moyens de locomotion, la distance semble ne plus être un réel obstacle à la mobilité des populations. Aussi, la fréquence de ces mouvements pendulaires a tendance à s'accroître avec le dynamisme des transports.

L'approche méthodologique repose sur une recherche documentaire, sur l'observation directe, et sur des enquêtes conduites à l'aide de questionnaires. Nous tenterons à travers cette étude, d'analyser l'intensité des déplacements pendulaires entre Abidjan et sa périphérie et d'identifier l'impact de ces déplacements au niveau socio-spatial des villes concernées.

Mots clés : Mobilité pendulaire, gares routières, villes périphériques, Abidjan, Côte d'Ivoire.

Geographical study of commuting workers living on the outskirts of Abidjan: Case Grand-Bassam, and Dabou Bingervil

ABSTRACT

To the prism of the diversity of relations that exist between Abidjan and its peripheral cities, pendular mobilities constitute a major element in these relations. The objective of this research is to contribute to the knowledge of commuting mobility between the metropolis of Abidjan and the peripheral cities of Grand-Bassam, Bingerville and Dabou.

The results of this study show that although Bassam, Bingerville and Dabou were separated from Abidjan by sites that were not very urbanized at the beginning of the 1980s, they constituted the natural base for extensions of the Abidjan metropolis to the north and east. Indeed, these cities are urbanizing quite rapidly today and their current evolution is stimulated by the structural and functional dynamism of the economic capital. Thus, strongly subject to the economic and commercial influence of Abidjan, these cities suffer at some levels of their spatial structuring, the counter-effects of the problems posed by the lack of control of urbanization among other things, Space and inadequate housing production in Abidjan. As a result, these localities located on the urbanization front of Abidjan are integrated into its own dynamics, as the starting point and the fall of important pendular movements, favored by the quality of the communication network. The study stresses that with the development and the relative access to the means of locomotion, the distance seems to be no longer a real obstacle to the mobility of the populations. Also, the frequency of these pendular movements tends to increase with the dynamism of transport.

The methodological approach is based on a literature search, on direct observation, and on surveys conducted using questionnaires. Through this study, we will attempt to analyze the intensity of commuting between Abidjan and its periphery and to identify the impact of these displacements on the socio-spatial level of the cities concerned.

Keywords: Pendular mobility, bus stations, peripheral cities, Abidjan, Côte d'Ivoire.

SIGLES ET ABREVIATIONS

A.C.D	: Arrêté de Concession Définitive
A.E.E	: Agence Européenne de l'Environnement
A.G.E.F	Agence de Gestion Foncière
A.G.E.R.O.U.T.E	: Agence de gestion des Routes
B.C.E.O.M	: Bureau Central d'Etudes pour les équipements d'Outre-Mer
B.I.T	: Bureau International du Travail
B.N.E.T.D	: Bureau National d'Etude Technique et de Développement
C.C.T	: Centre de Cartographie et Télédétection
C.E.D.E.A.O	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
C.E.R.T.U	: Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
C.I.C.R.E.D	: Comité International de Coopération dans les Recherches en Démographie
C.F.A.O	: Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest
C.N.G.R.CI	: Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire
C.S.A.F	: Cissé Saliou et Frères
D.C.T.T	: Direction Centrale des Transports Terrestres
D.C.G.Tx	: Direction de Contrôle des Grands Travaux

D.E.P	: Direction des Etudes et de Programme
D.I.P.E.S	: Direction de l'Informatique, de la Planification, de l'Evaluation et des Statistiques
D.R.A.S.T	: Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques
E.R.P	: Etablissement recevant du public
I.N.S	: Institut National de la Statistique
M.T.D	: Middel Transport de Dabou
M.T.P.T	: Ministère des Travaux Publics et des Transports
O.H.E	Office des Habitations Economiques
O.R.S.T.O.M	: Office de Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer
O.S.E.R	: Office de Sécurité Routière
O.S.H.E	Office de Soutien de l'Habitat Économique
P.A.S	: Programme d'Ajustement Structurel
P.D.C.C	: Projet de Développement des Communes Côtières
R.G.P 1975	: Recensement Général de la Population
S.A.F.C.A	: Société Africaine pour le Financement du Crédit Automobile
S.C.O.A	: Société Commerciale de l'Ouest Africain
S.I.C.O.G.I	: Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière
S.I.C.T.A	: Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobile et Industriel
S.I.H.CI	: Société Immobilière d'Habitation de Côte d'Ivoire

- S.N.T.M.V.C.I** : Syndicat National des Transporteurs des Marchandises et Voyageurs
de Côte d'Ivoire
- S.N.T.T.C.I** : Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire
- S.O.G.E.F.I.H.A** : Société de Gestion Financière de l'Habitat
- S.O.T.R.A** : Société de Transport Abidjanais
- S.U.C.CI** : Société d'Urbanisme et de Construction de Côte d'Ivoire
- U.T.D** : Union des Transporteurs de Dabou
- U.T.G.B** : Union des Transporteurs de Grand-Bassam
- Z.A.D** : Zone d'Aménagement Différé

JUSTIFICATION DU SUJET

Le déplacement quotidien des travailleurs vers leur zone de travail, appelé aussi migration ou mobilité pendulaire, se définit comme le déplacement journalier de population des grands centres urbains entre les lieux de résidence et les lieux de travail (NOIN, 1995). Ce mode de vie se développe dans les grandes villes et se fonde sur la structuration des paysages urbains. Cependant, un constat est fait dans les villes en développement en général, celui d'un déficit d'informations sur les besoins de déplacements des populations actives. Il s'agit entre autres des déplacements pendulaires et de leurs évolutions dans le temps, les déterminants principaux de leurs comportements de mobilité et d'usage des modes de transport.

En effet, les transformations socio-économiques qui ont affecté la Côte d'Ivoire au cours des années 1960 ont suscité des migrations intenses à travers l'ensemble du pays. D'une manière générale, celles-ci sont traduites par la concentration accrue des populations dans la basse côte avec Abidjan comme principale destination. La dislocation du réseau urbain a profité exclusivement à la ville d'Abidjan, qui, grâce à son port, à son aéroport international et à son rôle de capitale économique, est devenue une ville macrocéphale marquée par plusieurs réalités. Selon INS (1998), la ville d'Abidjan concentre 20% de la population nationale et 60% de la population urbaine et regroupe l'essentiel des entreprises industrielles (plus de 70%). Elle abrite aussi les institutions financières, les grandes sociétés commerciales, les grandes administrations étatiques et le carrefour routier le plus actif. Malgré ces avantages et atouts, la ville d'Abidjan traverse une crise multiforme et ne répond plus aux besoins des populations. La métropole abidjanaise reste toujours la ville d'accueil mais de nos jours, de nombreux citoyens préfèrent s'installer dans les villes périphériques telles que Grand-Bassam, Bingerville et Dabou. Ces villes périphériques, situées dans l'aire d'influence de la ville d'Abidjan, semblent connaître un intérêt particulier pour des populations abidjanaises en quête de besoins. Aujourd'hui, du fait du positionnement de ces villes et des effets pervers de la croissance démesurée de la ville d'Abidjan, Grand-Bassam, Bingerville et Dabou deviennent des satellites de la capitale économique.

Au fil des années, les relations qui s'établissent entre ces villes et la ville d'Abidjan nécessitent des mouvements pendulaires de grande importance. D'une manière générale, ces mouvements pendulaires semblent avoir pris une ampleur considérable dont les manifestations les plus évidentes se traduisent par:

- une recherche constante de logements adéquats dans les nouvelles zones d'accueil ;
- une couche socioprofessionnelle importante en exode quotidien ;
- un dynamisme de l'usage des modes de transport.

Alors la question de recherche qui se pose, est la suivante : pourquoi les mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie gagnent-elles en intensité ?

DEFINITION DE QUELQUES TERMES ESSENTIELS

Quelques définitions des termes suivants nous paraissent très importantes pour la compréhension de cette étude (périphérie, banlieue, migration pendulaire, accessibilité).

Périphérie ou banlieue :

Denise PUMAIN (2006), définit dans « Dictionnaire La ville et l'Urbain » la banlieue comme un territoire autour d'une ville (à l'origine distance d'une lieue). Selon la proximité de la ville, on distingue la proche banlieue (communes limitrophes de la ville-centre = 1ère couronne) et la lointaine banlieue (auréole de communes périphériques = 2e couronne). En d'autres termes, les communes de la banlieue proche sont celles qui sont incluses dans l'unité urbaine, c'est-à-dire la métropole Abidjan. Les communes de la banlieue lointaine sont plus éloignées mais fortement dépendantes toujours de la métropole abidjanaise. Ainsi, pour la compréhension de cette étude, nous nous sommes intéressés aux villes de la banlieue ou périphérie lointaine d'Abidjan que sont, Grand-Bassam, Bingerville et Dabou.

Pour l'auteur, le terme « banlieue » reste très marqué dans sa signification par la période au cours de laquelle les banlieues se sont formées autour des villes, en général aux XIX^e et XX^e siècles. Durant cette phase de formation, les banlieues sont fortement dépendantes de la ville-centre. Elles croissent rapidement et souvent dans le désordre, y compris celles les moins nobles ou les plus polluantes. D'où la connotation parfois négative du terme, dans le monde latin. Au contraire, le monde anglo-saxon a intégré plus rapidement les aspects positifs de la banlieue sur le plan résidentiel.

Que renferme le terme migrations alternantes (mobilités pendulaires ou quotidiennes) :

Le français belge définit les migrations pendulaires comme les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail. Les migrations pendulaires représentent un quart de la mobilité d'un jour de semaine aux Etats-Unis, un tiers environ dans les pays européens développés, la moitié dans les pays en voie de développement. Au préalable, nous tenons à préciser notre choix pour l'expression mobilité pendulaire plutôt que migration pendulaire. Avec Hervé Le Bras (2002), nous considérons que « le terme de mobilité s'applique à tout changement de lieu. On peut être mobile au cours d'une heure, d'une journée (s'il s'agit de déplacement domicile-travail, on parle de mouvement pendulaire), d'une semaine, d'un mois (par exemple, lors des congés), de plusieurs mois (migrations saisonnières) ou changer de résidence sans penser à retourner d'où l'on vient. Dans ce dernier cas seulement, on parle de migration ».

La principale caractéristique des mobilités pendulaires est leur concentration dans le temps, aux heures de pointe, la majorité des horaires de travail étant semblables dans une agglomération. Les mobilités pendulaires représentent ainsi la majorité (60% environ) de la demande déplacements en heure de pointe. Comme les réseaux de transport doivent être dimensionnés en fonction de cette demande de pointe, la connaissance précise des mobilités pendulaires est fondamentale pour le planificateur. Les mobilités pendulaires sont dues, avant tout, à la répartition géographique différente des résidences et des activités. Les activités étant plus nombreuses au centre, les mobilités pendulaires concernent surtout les habitants de la banlieue. En effet, entre la ville d'Abidjan et sa périphérie lointaine, la durée moyenne de chaque déplacement domicile-travail est moins d'une heure.

Accessibilité :

L'accessibilité selon Denise PUMAIN (2006), est liée à l'exercice de la centralité, et se développe généralement en rapport avec elle, grâce à l'aménagement d'infrastructures de communication. Elle se mesure par des indices qui se réduisent parfois à déterminer l'importance d'un carrefour (nombre de voies convergentes) mais qui sont généralement des sommes pondérées et normalisées de distances entre un lieu et les autres lieux du système considéré (par exemple les nœuds d'un réseau). A l'intérieur des villes comme entre les villes, les distances d'accès sont relatives à un mode de communication donné et sont souvent

évaluées en coût, ou en temps de parcours. Dans cette étude, nous constatons que les villes périphériques, situées dans l'aire d'influence de la ville d'Abidjan qui concentre la majorité des activités et des emplois, sont accessibles à tout instant grâce à un temps de parcours et des systèmes de transports relativement favorables.

REVUE DE LITTÉRATURE

La littérature sur les études de migrations est abondante. Celle relative aux migrations pendulaires l'est également. En se fondant sur différents travaux pour répondre à notre question centrale, notre revue de littérature sera organisée autour de trois axes:

- la question du choix du logement dans les migrations pendulaires ;
- l'offre de transport dans les migrations pendulaires ;
- l'impact des migrations pendulaires au niveau socio-spatial des villes.

1- La question du choix du logement dans les migrations pendulaires

Le besoin de logement est l'élément majeur à l'origine de l'étalement urbain. Les facteurs déterminants, sont le lieu de résidence et le statut d'occupation. L'habitat est un indicateur et un révélateur des structures des sociétés urbaines. Par contre, les choix de localisation résidentielle et les marges de manœuvre des ménages varient en fonction des revenus et du marché du logement (MENNA-BARRETO SILVA, 2000). Pour la majorité des migrants et quelle que soit leur strate sociale, les choix résidentiels sont influencés aussi par l'importance des réseaux familiaux. Dans les villes en développement, l'accession à la propriété reste une contrainte chez la population de la classe populaire. En Côte d'Ivoire, le coût du marché immobilier précisément dans les villes environnantes d'Abidjan, a entraîné une ruée de population dans l'espoir de se loger convenablement. Par ailleurs, cette raison du choix de logement dans les villes proches de la capitale économique selon HAUOUOT (1974), reste un facteur très favorable dans les relations entre Abidjan et sa périphérie. Dans cet axe, nous essayerons d'une part de montrer que l'étalement des grandes villes en général, a poussé certains ménages à résider vers les villes environnantes des grands centres urbains et d'autre part, d'analyser les relations et les liaisons existantes entre le pôle d'activité et la périphérie.

1-1- Le processus d'étalement urbain des grandes villes et les migrations pendulaires

1-1-1- Le processus d'étalement urbain des grandes villes

a- Le cas de la ville d'Abidjan

Des spécialistes des études foncières tels que COMBY.J et PIRON.O (1997 et 2008), ont montré que « beaucoup de ménages s'installent dans la périphérie pour éviter le coût élevé des logements à la métropole. En effet, en Côte d'Ivoire, selon A.M KOFFI (2007), les extensions urbaines de la capitale économique Abidjan engendrent une intense spéculation foncière et immobilière au cœur du pays « Ebrié ». Pour l'auteur, en quatre décennies, la capitale économique ivoirienne a ainsi « phagocyté » 27 des villages Ebrié, faisant d'eux des quartiers totalement intégrés dans le paysage urbain. Dans son analyse, l'auteur soutient que la proximité de la ville d'Abidjan accélère la modernisation progressive du cadre de vie rural et contribue ainsi à accroître la pression foncière. Les terroirs ruraux cèdent progressivement la place à de nouveaux espaces urbains. Une course s'engage alors entre les promoteurs immobiliers et la nouvelle bourgeoisie urbaine qui investit dans le foncier périurbain, à la recherche de placements financiers rentables et sécurisés. Les réserves foncières des villages deviennent, en conséquence, des enjeux pour la ville. Ainsi, des espaces, anciennement destinés aux cultures cèdent la place aux constructions immobilières. L'auteur termine son analyse en affirmant que la forte demande urbaine inscrit ces villages dans une logique de spéculation foncière. LOBA (2009) atteste qu'aucun plan d'urbanisme n'est définitif quand il s'agit d'un pôle de forte croissance économique et démographique comme Abidjan. Selon lui, les perspectives décennales du développement d'Abidjan montrent que cette ville s'étendra graduellement par cercle concentrique. Il termine en soutenant que, Bingerville sera intégré de façon plus nette à la capitale économique aux alentours de 1995 et Dabou d'ici 2015 environs, à condition que Songon se mue en centre urbain et connaisse une croissance urbaine exponentielle.

ANTOINE Philipe (1996), affirme à son tour que depuis la fin des années soixante-dix les revenus des ménages abidjanais ont stagné voire diminué. De nombreux Abidjanais, ne pouvant plus faire face aux dépenses de logement ont certainement changé d'habitat. La mobilité de la population entre types d'habitat s'est probablement amplifiée. L'habitat économique n'est plus destiné au grand nombre de personnes. Parfois il perd de son caractère

individuel, et les classes moyennes ne se concentrent plus dans ce type d'habitat. Pour KOUAME Albert (1991), plusieurs traits ont caractérisé ainsi l'effet de la crise sur les conditions d'habitation. On le voit, les adaptations sont nombreuses et la crise semble modifier fortement les modes d'habiter à Abidjan. Selon LOBA (2009), l'emploi est un facteur déterminant dans la dynamique des espaces urbains. Pour l'auteur, à court terme, les migrations professionnelles liées à la proximité d'Abidjan ont engendré l'occupation de nombreux lotissements. Finalement, la périphérie commence à connaître des destins différents qui ne tiennent pas seulement au lotissement, mais aussi des caractéristiques démographiques qui jouent un rôle décisif (BRUNETTE, 2009). COULIBALY.K (2008), soutient à son tour, qu'il y a un lien entre l'augmentation de la population d'Abidjan et les villes de sa périphérie. L'auteur poursuit en disant qu'Anyama joue le rôle de ville relais d'immigration et de ville dortoir pour les travailleurs d'Abidjan. Abondant dans le même sens, LOBA (op.cité) affirme que Bingerville et Dabou hébergent bon nombre de travailleurs abidjanais. Pour lui, environ 1/5 de ces actifs résidents de ces localités sont employés à Abidjan parce que selon l'auteur, ces deux localités sont reliées à Abidjan par des voies nationales et départementales.

Selon WOLF (2006), l'ampleur des transports individuels comme la voiture depuis le milieu du 20^e siècle, a permis aux humains d'accéder à des territoires. Ces facteurs parmi d'autres ont favorisé l'étalement des villes comme mode de développement du tissu urbain, que ce soit en Amérique, en Europe ou en Afrique dans une moindre mesure. C'est dans cette optique qu'HAUHOLOT (1974), donne le temps de parcours que mettent les travailleurs migrants pour se rendre dans leurs différentes zones d'activité. Pour l'auteur, les engins collectifs et les véhicules personnels font le trajet en une demi-heure ou trois quarts d'heures et un aller-retour quotidien en moyenne.

1-2- Migrations résidentielles à l'origine de la dynamique urbaine

L'exode urbain correspond aux mouvements de population des villes intérieures ou faisant partie de l'aire métropolitaine, dicit MERLIN (2009). BERGER (2004), retrace les décennies de périurbanisation en France et les stratégies des ménages en quête de logement à partir des années 1970. Cette recherche éclaire sur les dynamiques spatiales et prend en compte le facteur de mobilité résidentielle et quotidienne. En Algérie également, le phénomène de périurbanisation dans les grandes villes pose la question du déroulement de la mobilité quotidienne des périurbains et de leurs besoins. REBOUHA (2010) soutient que le

changement du lieu de résidence implique le changement des pratiques de mobilités pour toutes les catégories d'âge de genre, de niveau d'éducation ou de revenus. Actuellement, la périphérie immédiate d'Oran connaît une densification de ces espaces par la multiplication d'opérations d'habitat comme la construction de logement social, de logement social participatif, de logement promotionnel et de logement évolutif. Les besoins de déplacements varient alors avec la position sociale de l'individu. La localisation de la résidence exerce son effet sur les pratiques de déplacement. Pour AMMASSARI (2004), la mobilité a toujours constitué un aspect important de la vie des gens, qu'elle soit liée au travail ou à d'autres facteurs. La situation dans ces deux contextes est l'un des déterminants les plus importants de la mobilité des populations influencée à la fois par des facteurs économiques, démographiques, sociaux, culturels et environnementaux. Deux recherches ciblées sur l'agglomération lyonnaise, ont été réalisées par la D.R.A.S.T du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (France). Elles visent à mieux comprendre les interactions entre localisation et mobilités au sein des agglomérations en vue d'expliquer l'allongement important des distances de migrations alternantes. La première de ces deux recherches a adopté deux niveaux d'analyse. Le premier, communal, a permis de mieux comprendre l'impact de ces mobilités sur les migrations des dynamiques urbaines en termes résidentiel et économique. Il en ressort que la distance de la commune du domicile au centre des villes reste un élément déterminant dans la formation des distances domicile-travail.

Les turbulences communales décrites par les types d'évolution de la croissance de population communale et celle des profils économiques des actifs de la commune ont une influence sur la mobilité domicile-travail. Ces turbulences sont des simples changements d'ordre numérique (croissance de la population ou équilibre entre habitat et emploi). Le second, portant sur les migrations alternantes de différents groupes sociaux, a permis de pointer l'importance des critères de localisation résidentielle des ménages dans l'allongement des migrations alternantes. Les différentes catégories socioprofessionnelles ont un comportement de plus en plus homogène, si bien que trois facteurs d'allongement des distances apparaissent déterminants, dans cet ordre : les migrations résidentielles centrifuges, le logement en maison et la profession. Alors, la localisation par rapport au lieu de travail s'effectue par ailleurs en des lieux privilégiés qui pour certains semblent constituer de véritables pôles secondaires, caractérisés par des atouts classiques d'accessibilité, de marché et de coût mais également par des facteurs de qualité (de vie, de locaux...).

Depuis deux décennies, l'analyse quantitative de la mobilité résidentielle urbaine privilégie la dimension temporelle, laissant en suspens la question ancienne du choix du lieu, de la destination du changement de résidence [SIMMONS, 1968]. Une des raisons de cette prédominance du temps sur la localisation pourrait se trouver dans le fait que les progrès les plus substantiels de la recherche sur la mobilité sont à mettre au crédit de l'analyse statistique biographique [BRUN, 1993]: elle repose précisément sur l'emploi des modèles de durée [COURGEAU, LELIEVRE, 1989]. C'est ainsi que se sont trouvés privilégiés les facteurs ou variables associés aux trajectoires biographiques: étapes de cycle de vie, carrière professionnelle ou histoire familiale. La plupart des analystes français ont longtemps partagé la conviction que la localisation importait peu dans le choix résidentiel urbain [BRUN, 1990]. Pourtant, des travaux plus récents, sur une vingtaine de métropoles du Sud et du Nord, suggèrent que « la localisation est bien une variable essentielle des stratégies résidentielles, traduisant les différentes échelles des pratiques spatiales des citoyens, dont on ne saurait réduire le rôle à celui de relais des autres attributs du logement» [BONVALET, DUREAU, 2000]. Cet argument sera développé à propos de la ville de Bogota, dont les mobilités résidentielles ont fait l'objet d'une enquête biographique en 1993. Bien sûr, le désir de changer de lieu de résidence n'est qu'un élément parmi d'autres.

Quant à CLAVAL (1981), il expose les théories du champ urbain. Ce dernier est défini comme un champ de valeurs décroissantes avec l'éloignement par rapport au centre-ville, qui mesure en chaque point, les avantages de localisation par rapport au potentiel d'intersection sociale que procure la ville. LEVY et DUREAU (2002) notent que le mouvement de déconnexion entre lieu de travail et lieu de résidence s'est accru en Europe de l'Ouest. Pour les auteurs, les liens entre ces formes de mobilité sont en effet devenus plus complexes. Le rôle de l'emploi dans la stratégie de mobilité résidentielle reste un facteur prédominant dans les migrations à longue distance. Ces mutations questionnent la nature même des mobilités et la pertinence de leur mise en relation. La deuxième partie de leur ouvrage s'intéresse au lien mobilités spatiales et recompositions urbaines, en particulier au travers des navettes domicile-travail. Une augmentation des distances de ces navettes est ainsi mise en évidence, alors que dans le même temps leur durée augmente moins rapidement. Cette situation s'explique notamment par l'amélioration des performances des transports en commun et l'évolution des choix modaux des individus. Les stratégies résidentielles tendent donc à s'autonomiser par rapport au lieu de travail sous l'effet des mutations de la société, de l'emploi et des structures sociales. ADAMO (1996) s'appuyant sur l'exemple de Niamey, note qu'il faut distinguer

deux types de mobilités dans les migrations de travail, à savoir la mobilité sociale et la mobilité résidentielle. La mobilité sociale est une notion complexe qui doit servir à expliquer à la fois la stratification et la hiérarchisation des individus dans une société dont elle détermine l'organisation. La mobilité résidentielle quant à elle, est induite par plusieurs facteurs qui concourent à la prise de décision d'une migration qui suppose que l'écart séparant les avantages entre le lieu de résidence et un nouveau lieu est grand. Ainsi, les avantages peuvent être perçus à travers la distance qui sépare le lieu de travail et le lieu de résidence. RAVALET (2003), s'appuyant aussi sur l'exemple de Niamey stipule que travailler et vivre dans la capitale devient une préoccupation pour certains travailleurs. En effet, ils sont confrontés de plus en plus à des difficultés. Comme principale difficulté, le revenu moyen de certains travailleurs et le coût élevé de la vie dans la capitale ne permettent pas à une certaine catégorie de citoyens de vivre normalement à la capitale.

Selon BRUNETTE (2009), les mouvements résidentiels et quotidiens, au sein même de l'espace urbain, contribuent à leur tour à la recomposition du peuplement à différentes échelles de temps. Pour l'auteur, la géographie de la ville est vécue, fabriquée, perçue par des habitants en mouvement. Car ils contribuent ainsi à recomposer le peuplement et donc leur propre environnement. Plusieurs choix y participent: celui du logement, de l'infrastructure, et d'une distance au lieu de travail, mais aussi celui d'un environnement social ou familial.

1-3- Les relations existantes entre le pôle d'attractivité et la périphérie

1-3-1- Métropolisation et espaces périphériques

La métropolisation est un phénomène économique et une dynamique spatiale de concentration des personnes et des activités dans les villes les plus importantes ainsi qu'un processus de sélection des territoires (MERCIER, 2007). Or pour l'auteur, dans cette logique de différenciation des systèmes urbains, quelle est la place des petites et moyennes villes? En effet, si on considère la métropolisation comme l'affermissement du poids démographique et économique du sommet de la hiérarchie, que reste-t-il aux espaces non métropolitains? La métropolisation est un concept utilisé pour décrire l'évolution urbaine des pays économiquement avancés. Elle se caractérise par le renforcement du poids des grandes agglomérations qui concentrent de plus en plus les personnes, les capitaux, les biens matériels et immatériels (LEVY et LUSSAULT, 2003 ; LEROY, 2000). Certains auteurs mettent

l'accent sur le processus de « renforcement des fonctions économiques en matière de décision, de direction, de gestion des systèmes économiques, de leur concentration dans quelques pôles urbains majeurs » (BONNEVILLE, 1993). Nombreux sont ceux qui soulignent que les facteurs favorisant certains centres urbains (au détriment d'autres) sont liés aux stratégies d'implantation des entreprises, notamment celles de services. L'approche économique est donc largement privilégiée dans l'étude de la dynamique de métropolisation (VELTZ 1996 ; LACOUR et PUISSANT, 1999). Certains auteurs tels que DUPONT et PUMAIN (2000) disent qu'on ne peut aborder l'effet de taille sur les dynamiques métropolitaines et les facteurs de transformation sans évoquer par ailleurs les effets de structure des populations. Selon ces auteurs, des changements dans les structures des populations entraînent des évolutions dans la distribution des densités et l'expansion spatiale, même en l'absence de changement de comportement des individus et des ménages. En particulier la montée des classes moyennes en ville, avec leur désir partagé d'accession à la propriété, peut expliquer certaines dimensions importantes de la dynamique d'une métropole comme son expansion périphérique sous forme de lotissements planifiés.

Concernant les métropoles du sud, VENNETIER (1991) atteste que l'urbanisation en Afrique tropicale est marquée par une macrocéphalie. Abondant dans le même sens, KESSIDES (2006) note que les grandes villes ou métropoles sont les entités les plus productives dans les pays disposant d'une saine gestion urbaine et ce, pour plusieurs raisons, notamment leur capacité à faire coïncider l'offre et la demande d'emploi. Selon l'auteur, la plus grande ville (quelle que soit sa taille en valeur absolue) contribue de manière disproportionnée à l'économie nationale. Dans bien de pays en voie de développement, en Afrique en particulier, c'est la qualité de la gestion urbaine qui représente l'enjeu principal pour concrétiser le potentiel des villes, quel que soit le nombre d'habitant. Pour DELAUNAY (2002), une métropole génère un territoire en extension, à la morphologie complexe, formant un système structuré de lieux, de flux de réseaux, de densités, de fonctions. Analyser la ville, oblige d'abord à la décomposer sur l'échelle spatiale. Le premier, l'expansion spatiale de la ville, revêt selon les métropoles des configurations singulières : processus de « périurbanisation » et de « rurbanisation », créations de villes satellites... avec des conséquences sur le peuplement et le rôle dévolu au centre. Cette dynamique du peuplement est bordée par les densités résidentielles, mais aussi celles plus éphémères de la mobilité quotidienne, ou du vécu et de la pratique de la ville. L'usage des territoires métropolitains, les formes de sociabilité et d'identités citadines qui en découlent, débouchent sur la notion

d'espace vie, sur la mise en réseaux des lieux en particulier par les mobilités et sur les migrations. ATTAHI (2001) stipule qu'au sein des grandes villes, les quelques villes côtières qui ont su imposer leur rôle de « tête de pont » pour l'intégration au marché régional et global s'affirment comme de véritables métropoles. Dakar, Douala et Abidjan, qui dominent d'importants maillages régionaux, deviendront à l'horizon 2020 de véritables mégalo-poles à côté de Lagos, la seule mégalo-pole actuelle de la région. En Côte d'Ivoire, ATTA (2000) confirme ce constat en montrant qu'Abidjan, ville macrocéphale, écrase les autres villes par sa primauté démographique, dans un pays où le taux d'urbanisation est passé de 12,70 % en 1960 à 47 % aujourd'hui. La petite bourgade d'Abidjan avait à peine 23.000 habitants en 1930 ; 60.000 en 1948 ; puis 130.000 en 1965. En 1970, on compte 600.000 abidjanais qui deviennent 1 million en 1975, alors que ce chiffre ne devait être atteint qu'en 1980. Selon ATTA (1978), de tous les ressorts qui président à cette poussée urbaine, l'immigration est certainement celui qui frappe le plus par son ampleur d'une part, par le bariolage de la population et par l'existence de quartiers de tous niveaux socio-économiques qui en résulte d'autre part. Dans cette publication, l'auteur essaie de montrer l'importance de la ville de Bouaké par rapport à Abidjan. Pour lui, tout comme Abidjan, Bouaké est la seule ville de province à concentrer le plus grand nombre d'entreprises industrielles. C'est un grand pôle d'attraction pour la zone de savane, elle est soumise de ce fait à une croissance rapide. Cependant pour l'auteur, les perspectives d'emploi ne lui permettent pas de jouer le rôle de la métropole régionale. Bouaké est ainsi une ville vulnérable comme les autres, une ville de migration et de passage contrairement à Abidjan qui est une ville solide, résistible par sa capacité à maintenir cet afflux de population.

Les espaces périphériques contrairement représentent l'ensemble des zones où l'on observe des phénomènes de croissance démographique et une production de logements neufs sous des formes variées (DUPONT, 2000). Selon la définition du dictionnaire de la langue française, la périphérie est un ensemble des quartiers éloignés du centre ville, et qui a pour synonyme « Banlieue ». Pour CHABOT (G) et BEAUJEU-GARNIER (1967), la banlieue ou la périphérie est le prolongement d'une ville. Il est difficile à définir car il s'agit d'un phénomène plus qu'une détermination spatiale. GEORGES (1970) soutient que chaque localité de banlieue, tout en ayant une personnalité juridique d'une circonscription de plein exercice avec sa municipalité, sa compétence propre, n'est bien qu'une partie des attributions de la ville. Il ajoute par ailleurs que la périphérie se compose d'unités urbaines incomplètes. Elles sont reliées organiquement par des liens de complémentarité avec la ville. Ces liens se

matérialisent par des déplacements journaliers de populations actives entre chaque localité de banlieue et la ville principale ou d'une ville à l'autre. Par l'observation et la quantification des mouvements quotidiens des populations migrantes qui entrent et sortent d'Abidjan, on constate que cette ville a des relations étroites avec son espace périphérique.

Les périphéries des grandes villes se recomposent aujourd'hui dans leur tissu social, dans leur structure économique et dans leur organisation spatiale, en fonction de processus généraux liés à la mondialisation (Programme PERISUD, 2001). L'originalité commune des périphéries des métropoles des Sud tient à la vitesse et à l'ampleur de leur urbanisation, à la croissance et à la mobilité de leurs populations, à l'apparition de nouvelles stratifications sociales et divisions spatiales. Mais des recompositions similaires dans leurs formes, dans leurs structures et dans leurs pratiques, ne doivent pas non plus occulter la diversité des Sud. Le fait que des pays émergent et d'autres peinent à décoller a des conséquences multiples sur les dynamiques des périphéries (Programme PERISUD, op.cit). Selon ZANHOUYA (82), l'espace périphérique de la métropole abidjanaise est composé de Grand-Bassam, Bingerville, Anyama et Dabou. L'auteur note que la transformation de cet espace périphérique dépend de la facilité des relations avec le centre. Les flux permanents et les déplacements pendulaires des populations actives se limitent à cet espace périphérique. Par leurs fonctions urbaines, ces localités périphériques sont liées de façon nécessaire et indispensable à la capitale économique ivoirienne.

1-3-2- La distance, base de la théorie des lieux centraux et facteur déterminant dans les relations pôle d'attractivité et périphérie

Dans sa réflexion, DIRENY (2000) affirme qu'avec les nomades dans les sociétés préhistoriques, la distance consiste à un aller. Pour l'auteur, dans les sociétés historiques ou sédentaires, la distance comporte un aller et un retour. La distance est donc devenue, pour l'homme, une contrainte de la quotidienneté qui participe à la vie active. Elle comporte des coûts dont les coûts de déplacement des personnes. Ces coûts sont variables et sont en règle générale aussi élevés que la distance à franchir (DIRENY, op.cité). Contrecarrer les coûts de la distance fait naître chez l'homme, l'idée d'agglomérer autour d'un espace vital à son existence. Sous l'effet de générations, de nouvelles vies urbaines prennent de la propension à

travers un élément central. « L'élément peut-être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (...).

L'accessibilité est une condition majeure » (DIRENY, 2000). Les vies urbaines ou les nouvelles villes ne sauraient être conçues de façon indépendante par la ville originelle incarnent le Centre. Le centre regroupe traditionnellement les lieux du pouvoir, les mouvements, les commerces rares et de nombreuses activités spécialisées. Son rôle est double : il permet aux habitants de s'identifier à la communauté des citoyens d'une même ville ; il constitue pour le visiteur une image résumée de la ville. En raison de sa position et de son aire d'influence, ce centre constitue aussi la Métropole régionale d'un réseau de villes lesquelles s'auto-influencent tout en exerçant elles-mêmes leur influence sur des zones restreintes. C'est dans ce contexte que J. BEAUJEU a parlé de centralités de premier, deuxième et troisième modes. Abondant dans le même sens P. MERLIN et F. CHOAY avancent que "la centralité peut être unique (agglomération) ou polynucléaire (conurbation). Elle varie en fonction des changements techniques, économiques ou politiques". Selon M. POLESE, l'agglomération géographique des populations dans des villes tire, dans un premier temps, ses origines de la possibilité qu'elle donne aux agents économiques de réduire leurs coûts de transport et d'interaction sociale. « En effet, l'ensemble des problèmes urbains, les localisations de diverses activités et des logements impliquent des problèmes de déplacement. Plus s'accroissent les unités urbaines en dimension et en complexité, plus s'approfondit la ségrégation fonctionnelle de l'espace et plus les liaisons internes prennent de l'importance». Selon ASCHER, « La crise des transports urbains, écrit-il, est donc d'abord le produit de la crise urbaine dans son ensemble. Elle présente une acuité particulière dans la mesure où la majeure partie des déplacements dépend du choix de localisation.». Donc les coûts qu'entraîne la distance engendrent une localisation qui évoque toujours l'esprit de centralité géographique sous-tend la fulgurance du temps par rapport au centre des activités, et des besoins ou intérêts de la population urbaine. La maximisation des déplacements ou de préférence la maximisation du rendement de chaque déplacement, voilà ce qui ressort de l'esprit d'agglomération : corollaire du principe de la centralité géographique. Qualifié de théorie des places centrales ou des lieux centraux, ce principe réfère à la compétence des pouvoirs publics qui, seuls ont les moyens et la capacité d'organiser l'espace pour pouvoir permettre aux actifs du transport en commun à réduire le temps de voyage et atteindre leur destination à moindre coût.

En effet, dans ses travaux de recherche, ZANHOUYA (1981), montre l'importance des relations entre Abidjan et sa périphérie à travers les systèmes de transport. Il soutient que : les flux permanents et les déplacements pendulaires des populations actives se limitent à Grand-Bassam, Bingerville et Dabou. Selon leur intensité, ils attestent du degré de dépendance de ces villes de banlieue vis-à-vis d'Abidjan. Poursuivant toujours dans son analyse, l'auteur affirme que les trafics sont denses de 5 heures à 8 heures et de 17 heures à 19 heures. L'absence ou la diminution des flux entre 9 heures et 16 heures traduisent parfaitement le comportement des travailleurs de la périphérie. Ils quittent leurs domiciles au lever du jour et les regagnent à la tombée de la nuit. La durée des trajets compromet le retour chez soi à midi, même quand on possède une voiture personnelle. Pour l'auteur, les temps de parcours normaux sans embouteillage sont entre 30 et 45 minutes entre Abidjan et les villes périphériques. HAUHOUOT (1974), affirme que le choix du logement, pour la majorité des actifs, réside dans un équilibre des intérêts. Ces intérêts selon l'auteur, peuvent se résumer par la possibilité d'être à l'heure indiquée sur les lieux du travail, par la possibilité d'atteindre rapidement les grands centres. Pour lui, la question des transports reste un facteur très favorable dans les relations entre Abidjan et périphérie. Cependant, les nécessités du transport ne peuvent être seules à donner l'orientation urbaine : loyers, accession à la propriété foncière et bien d'autres exigences apportent leur contribution à cette évolution.

2- L'offre de transport dans les migrations pendulaires

La ville et les transports sont indissociables. Toute ville suppose un besoin de mobilité pour la résidence, le travail, les achats, les loisirs. L'évolution démographique et l'évolution spatiale (étalement urbain) se traduisent dans l'espace par l'ampleur et l'amplitude des déplacements. Le développement des villes est conditionné par les transports et les divers modes qui ont apporté leur contribution à la constitution des paysages urbains actuels (POULIOT et DANSEREAU, 1997). Dans leur ouvrage « transports et développement économique », les auteurs soutiennent que la dissociation croissante entre le lieu de travail et le lieu de résidence est grandement due à l'essor des transports motorisés (c'est-à-dire les transports collectifs ou la voiture privée). Le transport joue donc un rôle de catalyseur dans ces migrations. Les voies de communication ou plus précisément la mobilité sont une incitation au développement. Alors que certaines régions profitent du facteur transport pour se développer, d'autres moins bien nanties ou mal desservies par les transports stagnent ou régressent (POULIOT et DANSEREAU, op.cité). Selon WOLFF (2006), les humains ont maintenant accès à des

territoires qui autrefois restaient inaccessibles. Cette situation contribua à une appropriation territoriale grandissante. Pour lui, ces facteurs parmi d'autres ont favorisé l'étalement des villes comme mode de développement du tissu urbain, que ce soit en Amérique ou en Europe dans une moindre mesure. KASSI (2007), abonde dans ce sens en affirmant que l'étalement urbain apparaît à la fois comme cause et conséquence des moyens de transport et vice versa. Pour l'auteur, la problématique des transports populaires à Abidjan est le fait de plusieurs facteurs conjugués. Les dimensions géographiques et démographiques sont susceptibles d'expliquer le contexte général. DIRENY (2000), affirme que les zones d'attraction souvent liées aux moyens de transport sont des territoires à partir desquels une majorité de la population se déplace pour des motifs variés de travail, d'achats, de visites et de loisirs. La théorie de REILLY établie en 1930 pour le Texas, permet d'établir le "point d'indifférence" entre les deux zones.

DEMORAES (2004), stipule que le système de transport est le moteur de la mobilité. C'est grâce à lui que peuvent s'opérer les déplacements de la population dans le système urbain. Il possède sa structure propre et dépend d'autres sous-systèmes, d'autres éléments qui forment son environnement systémique (occupation des sols, distribution de la population, configuration de l'espace urbain, contexte économique...). L'auteur poursuit son analyse en prenant l'exemple de Quito, la capitale du Pérou. Il dit que pendant les vingt dernières années, un grand nombre de changements sont survenus entre la périphérie et la capitale Quito, ayant aujourd'hui des implications notoires tantôt positives, tantôt négatives (mise en place d'un système de transport en commun intégré, municipalisation des compétences en matière de transport...). ZAHVI (1976) élabore une théorie sur les budgets-temps consacrés au transport. Pour lui, la comparaison des budgets temps de transport avec la performance des systèmes d'offre de transport des pays, permet d'avancer que le budget temps de transport n'est pas aussi sensible qu'on pourrait l'entendre aux améliorations des conditions de transport. Malgré une grande diversité des systèmes de transport, les budgets temps divergent relativement peu. Cette situation est d'autant plus visible lorsque l'on observe les distances moyennes parcourues. Ces dernières sont plus importantes lorsque les systèmes de transport sont efficaces, jusqu'à quinze fois plus grandes, mais les budgets temps varient très peu, en comparaison. Alors que l'amélioration des distances et l'augmentation des distances sont significatives, les budgets temps de transport quant à eux fluctuent relativement peu.

3- l'impact des migrations pendulaires au niveau socio-spatial des villes

3-1- Au niveau social

Comme on le sait déjà, l'étalement urbain entraîne des migrations pendulaires : ce sont deux phénomènes intimement reliés. Parmi les recherches intéressantes, il faut souligner les contributions d'Helen F. LADD (1999), rédactrice de *Population growth and the costs of providing public services*, CARRUTHERS et GUDMUNDUR (2003), rédacteurs de *Urban sprawl and the cost of public services*, ainsi que les coauteurs de l'article *Les migrations alternantes à Montréal*, Ph. APPARICIO et Gi. GREGOIRE (2009). Tous traitent à leur façon des migrations pendulaires.

La première recherche, celle de LADD se penche sur la répercussion première des migrations pendulaires, c'est-à-dire l'augmentation des coûts. Selon l'auteur, deux écoles de pensées s'affrontent quant aux coûts reliés aux variations de densité de population sur un territoire urbain donné. Plusieurs chercheurs croient qu'une très forte densité de population réduirait les coûts associés aux services municipaux tandis qu'une très faible densité de population les ferait inévitablement augmenter. Suite à une recherche exhaustive, Helen F.LADD a trouvé, tout comme CARRUTHERS et GUDMUNDUR (2003), qu'il s'agit plutôt d'une relation inverse (APPARICIO et al, 2009) : c'est donc dire que les coûts diminuent lorsque la densité commence à être plus forte, mais ils ré augmentent si la densité devient trop forte. Elle nous informe également que le problème principal associé à la densité de population provient d'une croissance trop rapide de cette dernière. Quant à HAUHOUOT (1974), il soutient que l'influence d'Abidjan sur les villes périphériques est très importante et se situe à trois niveaux : économie monétaire, migration quotidienne et approvisionnement des marchés.

3-2- Au niveau spatial

3-2-1- Impact de l'offre de logement sur l'espace urbain

La plupart des approches précédentes reposent sur l'idée d'un individu rationnel qui, en fonction de l'évolution de sa famille et de son revenu, cherche à adapter au mieux le type, la

localisation et la taille de son logement. La dimension spatiale n'est pratiquement pas prise en considération au sens géographique du terme. Cependant, l'importance de la distribution spatiale du parc de logement n'est plus à démontrer. En effet, l'espace urbain n'est pas neutre, car il est à la fois « un produit social, un milieu, et un enjeu pour les habitants comme pour les acteurs du logement et de la ville » (AUTHIER, 2001). Les relations entre catégorie sociale, parc de logements, espace urbain sont un élément essentiel des études sur la division sociale de l'espace ou sur la ségrégation socio-spatiale. Ces travaux débouchent sur l'analyse de la mobilité, qui n'est pas seulement étudiée à partir des déplacements des hommes, mais aussi à partir des variations du stock de logements du parc. Un des aspects les plus intéressants est de suivre avec précision les processus d'urbanisation et les phénomènes de valorisation et de dévalorisation des différents segments du parc. On se rend compte ainsi du rôle des différents parcs dans la mobilité résidentielle des ménages aux différentes étapes du cycle de vie. Les travaux de Levy mettent bien en évidence les différences entre cursus résidentiels en fonction de la classe sociale et des contextes d'habitat (LEVY, 2000). On saisit l'intérêt de ces recherches qui abordent conjointement l'évolution du parc de logements et celles des ménages. Elles montrent bien comment les trajectoires résidentielles des individus font évoluer la structure de l'espace résidentiel et comment, dans le même temps, l'espace résidentiel contraint et oriente les choix résidentiels des actifs.

Selon REBOUHA (2010), les grandes métropoles maghrébines absorbent continuellement de nouveaux espaces. Il est constaté que ces localités d'habitation dans la périphérie se caractérisent par un déficit d'équipement socio-économique et par le manque de pôles économiques et tertiaires qui seraient nécessaires à réduire les dépendances par rapport à la ville-centre. De plus, l'étalement démesuré de la périphérie est en opposition avec les évolutions de la ville-centre et ses quartiers : vieillissement démographique et faible taux de croissance de population. Concernant la périphérie d'Oran, la population est caractérisée par un net renouvellement démographique rajeunissant la population globale et par de forts taux de croissance de population (SOUIAH, 2005). Les recherches sur le Maghreb abordant la dynamique urbaine et ses modes de recomposition montrent que la ville dans son accumulation des modes d'occupation du sol de manière successive a fait renforcer la ségrégation sociale (TROIN, 2000). Prétendre mettre un frein à l'étalement urbain n'est pas une mince tâche à réaliser, et pour y arriver il faut être guidé par les principes d'aménagement durable du territoire et par les retours d'expérience concluants. Les principes d'aménagement durable du territoire visent à reconfigurer l'organisation du territoire, préserver

l'environnement et impliquer les citoyens dans l'élaboration de plans d'aménagement (BRUNETTE, op.cité). L'Etat a aussi sa part de responsabilité dans l'organisation actuelle de nos villes. Préconisant l'accès à la propriété pour dynamiser le marché immobilier, l'accessibilité et l'attractivité des banlieues s'est retrouvée exacerbée par des offres meilleur marché en comparaison avec ce que pouvait proposer le centre-ville, moins abordable. Une mobilité grandissante a aussi rendu les régions périphériques plus facilement accessibles, et ce, grâce aux infrastructures construites (WOLFF, 2006). Nous assistons ainsi à un cercle vicieux de l'étalement urbain présentant une boucle de rétroaction qui est sans fin. Plus de motorisation amène une extension du marché foncier et une dilution spatiale des fonctions urbaines (BOCHET, 2005).

D'autres acteurs du monde de l'aménagement du territoire ont aussi un rôle à jouer dans le façonnage actuel des villes. Les municipalités voient plutôt d'un bon œil l'arrivée de nouvelles familles et l'instauration de nouveaux projets immobiliers sur leur territoire. Cette situation garantira ainsi de nouvelles entrées de taxes municipales, un développement de l'espace inhabité et une dynamisation des activités sur leur territoire. Les promoteurs immobiliers acquièrent de grands terrains qui sont par la suite subdivisés en lots (WOLFF, op.cité).

3-2-2- Transports et espace urbain

Les transports organisent et structurent l'espace (POULIOT et DANSEREAU, 1997). Au-delà de son objectif majeur qui est d'assurer le déplacement des biens et des personnes, de nos jours, un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais aussi un puissant facteur d'aménagement de l'espace (KASSI, 2007). La planification des transports influe sur la localisation des habitants, des activités et des autres équipements. Son importance tient aussi aux rapports entre croissance urbaine et développement des réseaux. Mieux, les transports peuvent être un des moyens d'orienter la croissance spatiale de la ville (KASSI, op.cit). Au plan géographique, leur installation joue un rôle capital en tant que catégorie d'occupation du sol. La localisation des équipements dépasse le cadre des transports proprement dits et devient l'un des éléments structurants du milieu urbain. Dans ce cas la ville et le milieu urbain en général apparaissent comme le lieu indiqué pour la mise en pratique des diverses innovations dans le domaine des transports. Dans leurs travaux recherche, DIECKET

(2010), MEMEL (2007) et MEL (2010), montrent comment le transport à travers les différentes gares officielles et non officielles structure l'espace urbain de la métropole abidjanaise et sa périphérie. Selon KASSI (2007), la spatialisation des transports à la périphérie constituait une problématique entre le développement de la périphérie et celui des transports collectifs. Pour l'auteur, de cette relation, on se demandait si le développement de la périphérie concourait au développement de ces transports ou vice versa, mais également si leur essor contribuait à solutionner les problèmes de mobilité des populations à travers les transports collectifs.

En conclusion

Nous remarquons que, la plupart des dynamiques territoriales observées et étudiées s'inscrivant dans l'idée de mouvement, est une voie de déplacement qui relie différents lieux du territoire. WIEL corrobore ce constat par l'affirmation suivante : « Les diverses formes de dynamiques territoriales induites par l'évolution de la mobilité en général se déclinent principalement à deux échelles du territoire concerné : à l'échelle de la zone d'emploi (nouvelle échelle urbaine pour de nombreux auteurs) et à l'échelle régionale et au-delà » (WIEL, 1999). A l'échelle urbaine, trois types de dynamiques territoriales majeures peuvent être amorcées ou amplifiées par la mutation des pratiques de mobilité pendulaire. Primo, l'accroissement de la mobilité est à la fois, cause et conséquence de l'étalement urbain. D'une part, les mutations de la mobilité expliquent l'étalement urbain puisque les ménages acceptent des déplacements domicile-travail et une mobilité quotidienne plus longue en distance (mais pas nécessairement en temps) sur le lieu de vie. D'autre part, les évolutions de la mobilité s'expliquent partiellement par l'étalement urbain, soit à se déplacer quotidiennement vers les grandes villes, soit plus sûrement à résider dans la périphérie. Cette situation explique par ailleurs l'importance prise par les déplacements urbains de périphéries en métropoles. Secundo, les mutations de la mobilité résidentielle engendrent « une partition de l'espace notamment urbain, en unités de voisinage » (WIEL, 1999, op. cit.). Il s'agit d'un éclatement des lieux de résidence et d'emploi du fait de la disparition des contraintes liées à l'accessibilité aux lieux. Tertio, il apparaît que les nouvelles pratiques de mobilité résidentielle génèrent une « concentration spatiale de la précarité et de la richesse » (WIEL, 1999, op. cit.).

Concernant le transport, POULIOT et DANSEREAU (1997), dans leur ouvrage « transports et développement économique », soutiennent que la dissociation croissante entre le lieu de travail et le lieu de résidence est grandement due à l'essor des transports motorisés (les transports collectifs ou la voiture privée). Le transport joue donc un rôle de catalyseur dans ces migrations. Au total, les résultats des diverses recherches parcourues (relatives aux mobilités pendulaires), nous montrent que l'explication de l'intensité des mouvements pendulaires entre Abidjan et sa périphérie se trouve donc dans le choix du lieu d'habitation des populations et de l'usage des modes de transport qui en découle.

PROBLEMATIQUE

L'histoire des villes montre l'interdépendance étroite entre le développement des réseaux de transport et celui de l'espace urbain, en termes d'extension, de densification et d'évolution des activités urbaines. Les différentes formes de ville sont donc étroitement liées aux modes de transport qui y sont développés et inversement. L'accroissement démographique très rapide des villes des pays en développement s'accompagne d'un étalement urbain sans précédent et d'une forte hausse de la demande de mobilité. La conception de ces villes, souvent organisées en pôles fonctionnels, impliquent des migrations pendulaires de plus en plus importantes. En effet, la ville d'Abidjan est un exemple remarquable pour l'explication de ce phénomène urbain qui a pris une ampleur considérable de nos jours.

Devenue capitale politique et économique en 1934, la métropole ivoirienne est aujourd'hui considérée comme la deuxième plus grande ville de la sous-région ouest africaine après Lagos au Nigeria. La croissance urbaine sans précédent d'Abidjan accroît de manière exponentielle les besoins de déplacements, alors que les transports ont de plus en plus de mal à les satisfaire (KASSI, 2007). La ville connaît au plan spatial un développement rapide. Sa superficie a été multipliée par 4 de 1965 à 1989, soit de 3 700 ha à 16 000 ha environ (BNETD, 1997), et demeure la ville ivoirienne la plus étendue. Son extension spatiale a eu pour corollaire direct l'allongement des distances entre Abidjan et ses villes périphériques. Cette croissance de la ville d'Abidjan est d'abord liée au rôle économique qu'elle joue depuis l'époque coloniale. Dotée d'infrastructures et d'équipements socio-économiques (port, aéroport, chemin de fer, routes, commerces, Banques etc.), la ville d'Abidjan est un point privilégié d'attraction pour les populations. A l'origine de ce rayonnement spectaculaire, la Côte d'Ivoire était il y a plusieurs décennies, un pays à la pointe en matière de logement social, avec une politique de construction portée par des structures comme la Sicogi (Société ivoirienne de construction et de gestion immobilière) et la Sogefiha (Société de gestion financière de l'habitat). Mais les années 1980-1990, marquées par la récession économique et les programmes d'ajustements structurels, ont rendu l'État incapable de continuer à soutenir ce secteur, laissant au privé le soin de s'en occuper. Ce dernier cependant, s'est surtout concentré sur les logements d'un certain standing, destinés aux milieux plutôt favorisés. De nos jours pourtant, les besoins sont énormes. La ville d'Abidjan traverse une crise urbaine des

plus importantes et voit une partie de sa population s'installer dans les villes périphériques telles que Grand-Bassam, Bingerville et Dabou.

Ces villes situées respectivement à environ 45, 18 et 50 Km d'Abidjan, sont des villes historiques du sud de la Côte d'Ivoire. Du fait de leur localisation à la périphérie d'Abidjan, ces villes bénéficient d'un statut particulier. Grand-Bassam, Bingerville et Dabou qui constituent le point d'appui naturel des extensions de la métropole abidjanaise vers le nord et l'est, abritent de nombreux travailleurs abidjanais en exode quotidien (HAUHOUOT, 1974). La relative disponibilité en espaces urbanisables et l'existence d'un réseau routier facilitant leur accès, sont les principales raisons qui ont fait d'elles des villes satellites. En effet, la spécificité de ces villes est d'avoir connu une évolution très rapide, soit caractérisée par une population en très forte croissance, soit caractérisée par des activités économiques diverses et soit par un rapide étalement de leurs espaces. D'ailleurs leurs potentialités agro-industrielles sont une aubaine pour la création d'emplois et la multiplication des services en milieu urbain. Situées sur le plus important axe routier reliant la capitale économique au reste du pays, Grand-Bassam et Dabou possèdent un ancien wharf qui leur confère localement une fonction de port lagunaire. Ces atouts ont contribué au rayonnement de ces villes et font d'elles des pôles de croissance. Mais le développement démesuré de la capitale économique semble compromettre leur élan. Ainsi, fortement soumises à l'influence économique et commerciale d'Abidjan, ces villes subissent à quelques niveaux de leur structuration spatiale, les contre coup des problèmes que pose la non-maîtrise de l'urbanisation de la capitale économique. Du coup, ces localités situées sur le front d'urbanisation d'Abidjan sont intégrées à sa propre dynamique, en tant que point de départ et de chute d'importants mouvements pendulaires.

Dans cette étude, nous tenterons d'analyser les facteurs qui sont à la base de l'ampleur des mouvements pendulaires. Pour ce faire, notre problématique peut être résumée comme suit. Pourquoi les mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie gagnent-elles en intensité ? De cette question principale découle les interrogations suivantes :

- Quels sont les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires ?
- L'offre de transport répond-t-elle à la demande née de ces déplacements pendulaires entre Abidjan et les villes concernées ?
- Quels sont les impacts de ces mobilités pendulaires au niveau socio-spatial des villes concernées ?

I-LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

1- Objectif général

Cette étude vise à contribuer à la connaissance des mobilités pendulaires entre la métropole d'Abidjan et les villes périphériques que sont Grand-Bassam, Bingerville et Dabou.

2- Objectifs spécifiques

- Rechercher les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou
- Analyser l'offre des transports par rapport à la demande née de ces déplacements pendulaires
- Identifier les impacts socio-spatiaux de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou

II- II-METHODOLOGIE DE RECHERCHE ET D'ANALYSE

Une méthodologie a été élaborée pour répondre aux différentes préoccupations exposées dans cette étude. Dans ce sens, nous avons entrepris des recherches approfondies, en vue de récolter les données indispensables à l'avancée de nos travaux. La méthode de travail s'articule autour des axes principaux suivants:

- 1. la présentation des hypothèses de travail;
- 2. l'identification de la démarche

A- La présentation des hypothèses

a)- Hypothèse conceptuelle : notre thèse

Si les migrations pendulaires entre Abidjan et sa périphérie gagnent en intensité c'est parce que les modes de vie sont plus souples dans les villes périphériques en matière du coût des

logements et d'un secteur de transport dynamique qui permet de relier à tout moment la capitale économique grâce aux principaux axes routiers.

b)- Hypothèses testables

1- Le logement et la distance sont des facteurs essentiels qui permettent d'expliquer l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou.

2- L'offre de transport faite par les transporteurs présents dans les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou correspond de plus en plus aux besoins des travailleurs migrants.

3- L'intensité des mobilités pendulaires engendre des coûts sur les budgets familiaux des actifs migrants et ne peut être dissociée de la transformation actuelle de l'espace urbain des villes périphériques.

B- L'identification de la démarche

La démarche méthodologique s'articule autour des éléments essentiels suivants :

- définition de l'espace de d'étude et des échelles ;
- l'identification des variables d'étude ;
- la méthode de collecte des informations ;
- le traitement des données recueillies.

1)- Définition de l'espace d'étude et des échelles

1-1- L'espace d'étude

Les villes de Bassam, Bingerville et Dabou constituent notre espace d'étude ainsi que la ville d'Abidjan qui représente l'espace d'arrivée. Situées à respectivement 38, 18 et 45 Km de la métropole abidjanaise, ces villes sont considérées comme des satellites d'Abidjan, d'où des résidences pour des populations actives en exode quotidien. Ces villes comprennent

respectivement 10, 16 et 11 quartiers selon les données de nos enquêtes effectuées sur le terrain et représentent l'espace de départ.

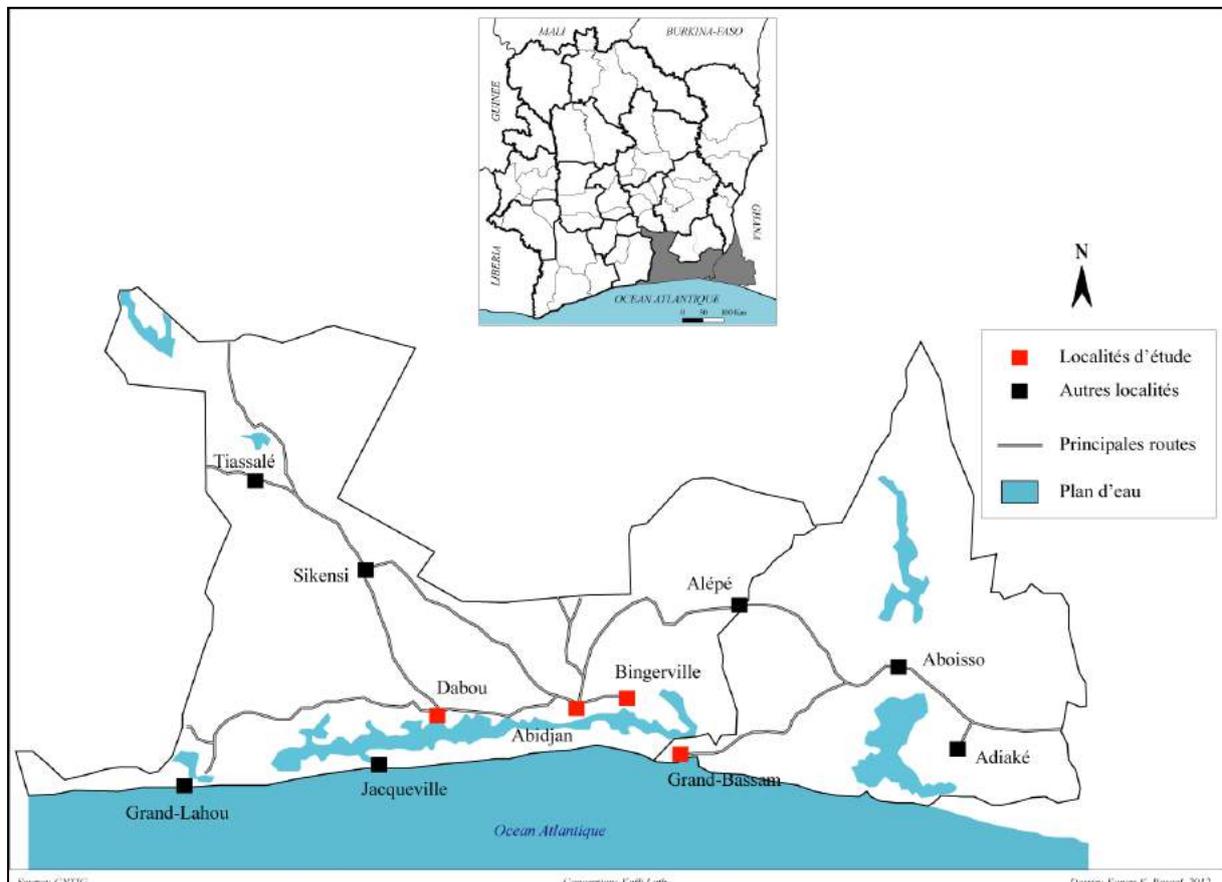
1-2- Détermination des échelles d'études

On les définit comme les différentes échelles de collecte et de traitement des informations. Nous avons choisi quatre échelles d'étude. Les quatre niveaux d'étude sont : la ville, le quartier, les gares routières et la composition socioprofessionnelle des actifs migrants.

1-2-1- La ville

Il s'agit d'étudier la ville ici en tant que lieu de résidence et lieu de travail des actifs migrants. Nous montrerons aussi, comment l'urbanisation rapide des villes périphériques a été favorisée par l'influence de la ville d'Abidjan.

Carte N°1 : Localisation de la zone d'étude



1-2-2- Les quartiers

Il s'agit à ce niveau de voir la typologie de l'habitat à travers les différents quartiers des villes étudiées. Cette étude avait pour objet de montrer l'évolution de l'habitat à travers la qualité des maisons qui représentent le cadre de vie des actifs migrants.

1-2-3- Les gares routières

Il s'agit à travers les différentes gares routières des villes concernées de mesurer l'ampleur des mouvements pendulaires. Il s'agira pour nous, de recenser tous les travailleurs possibles en exode quotidien et voir l'animation du transport sur les lieux de départ et d'arrivée. C'est le lieu d'observer ces différentes gares dans l'organisation spatiale de ces villes.

1-2-4- La composition socioprofessionnelle des travailleurs migrants

Il s'agit à travers l'inventaire des lieux de travail d'avoir une précision des catégories socioprofessionnelles en exode quotidien. L'organisation et la structuration de ces catégories socioprofessionnelles permettront de mieux appréhender cette population active à travers les déplacements pendulaires.

2)- Description et étude des variables d'analyse

Le choix des variables d'analyse est conditionnée par la nécessité de vérifier les hypothèses afin d'atteindre les objectifs que nous nous sommes au départ fixés. Il se justifie par le rôle que ces variables jouent dans le processus d'explication des facteurs qui sont à la base de l'intensité des mouvements pendulaires et de l'impact que ceux-ci ont sur la structuration socio-spatiale des villes concernées. Il s'agit :

1- Les variables à rechercher au niveau de la première hypothèse, selon laquelle, le logement et la distance sont des facteurs qui permettent d'expliquer l'intensité des déplacements pendulaires entre Abidjan et sa périphérie, sont analysées à travers l'occupation du sol et l'évolution de l'habitat et aux moyens de transport.

- **Les variables relatives à l'occupation du sol et à l'évolution de l'habitat**

L'étude de ces variables spatiales nous a permis de voir l'évolution des habitats à travers les différentes politiques de l'Etat, mais aussi, comme indicateur précieux du niveau de vie dans une certaine mesure en l'occurrence pour ce qui est du statut d'occupation.

Tableau 1 : Variables relatives à l'occupation du sol et à l'évolution de l'habitat

Variables qualitatives	Variables quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Typologie et localisation des quartiers - Lieu de résidence - Statut d'occupation du logement - Evolution des lots bâtis - Procédures administratives de lotissement - Cadre de vie 	<ul style="list-style-type: none"> - Densité d'occupation de l'espace - Taux d'occupation des lots - Superficie urbanisée - Nombre de demandeurs de lots, - Coût d'un lot - Montant de loyer - Nombre de lots produits - Nombre de lots attribués - Valeur vénale de terrain - Revenu des actifs

- **Les variables relatives aux moyens de transport**

Nous axons notre recherche sur les moyens de transport des actifs qui sont à la base du facteur distance et permettent d'expliquer l'intensité des mouvements pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.

Tableau 2 : Variables relatives aux moyens de transport

Variables qualitatives	Variables quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Modes de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Distance entre Abidjan-Bassam - Distance entre Abidjan-Bingerville - Distance entre Abidjan-Dabou - Vitesses parcourues - Nombre de déplacement - Niveaux de mobilité

2- Les variables relatives à la seconde hypothèse, selon laquelle, l'offre de transport née des déplacements pendulaires répond à la demande exprimée des actifs migrants, s'identifient à travers les profils des actifs et l'offre des transports.

- Les variables relatives au profil des actifs migrants

Les variables relatives au profil des acteurs nous renseignent sur la position dans l'échelle sociale et professionnelle des acteurs.

Tableau 3 : Variables relatives aux différents profils des actifs migrants

Variables qualitatives	Variables quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Situation matrimoniale, niveau d'instruction, type de religion - Lieu de naissance - Catégorie socioprofessionnelle - Localisation des lieux de travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Répartition par âge, genre, ethnie et nationalité - Le sex-ratio (rapport de masculinité)

Les variables relatives à l'offre des transports

Les variables relatives à l'ampleur du transport nous renseignent sur la pratique des mobilités pendulaires des acteurs.

Tableau 4 : Variables relatives à l'offre des transports

Variables qualitatives	Variables quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Type de voirie (voie bitumée, voie non bitumée) - Typologie et taille des gares routières - Points de chute intermédiaire - Equipements en véhicules de transport des acteurs - Disponibilité d'abonnements en transport collectif - Qualité des véhicules de transport - Qualité du réseau de transport - Qualité de service des différentes compagnies de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût du transport - Nombre de gares routières - Nombre de lignes de transports desservies - Evolution du parc auto - Longueur des différents types de voies - Nombre d'abonnés en transport collectif - Nombre des compagnies de transport

3- Les variables à rechercher au niveau de la troisième hypothèse, selon laquelle, l'intensité des mobilités pendulaires influence d'une manière ou d'une autre les budgets familiaux des actifs migrants, les structures sociodémographiques des villes concernées et la structuration spatiale de leurs espaces urbains, sont analysées à travers la situation économique et sociale des actifs migrants, les structures démographiques des villes et les transformations socio-spatiales des espaces urbains.

- Les variables relatives à l'impact des mobilités pendulaires

Les variables relatives à l'impact des mobilités pendulaires nous renseignent sur les répercussions qu'ont ces déplacements sur la vie sociale des travailleurs, sur les structures démographiques et sur la structuration spatiale des espaces urbains.

Tableau 5 : Variables relatives à l'impact des mobilités pendulaires

Variables qualitatives	Variables quantitatives
- Les différents motifs de non retour à domicile en mi-journée	- Evolution des dépenses journalières
- La proximité de la ville d'Abidjan	- Coût des dépenses globales
- L'influence d'Abidjan au niveau démographique	- Part du transport dans les budgets familiaux
- La qualité du paysage urbain des périphéries	- Nombre de cas de retard
- La qualité de la voirie	- Nombre de cas d'accident
- Evolution des congestions à Abidjan	- Evolution des populations
	- Taux d'accroissement moyen
	- Les différents flux de circulation
	- Les mutations spatiales

3)- **La méthode de collectes des informations**

Dans le cadre de cette recherche, trois techniques ont été utilisées pour collecter les informations. Nous avons eu recours à la recherche documentaire, à l'observation directe, et enfin à des enquêtes conduites à l'aide de questionnaires.

3-1- **La recherche documentaire**

Nous avons procédé au recensement de tous les documents bibliographiques et cartographiques en rapport avec le sujet accessibles dans les bibliothèques et les services administratifs. Il s'agit de documents statistiques et cartographiques. Des recherches bibliographiques ont été initiées dans diverses bibliothèques scientifiques et centres de documentation tels que la bibliothèque de l'IGT, l'IRD ORSTOM et le centre culturel français. Les consultations ont été orientées vers des ouvrages méthodologiques, des publications sur l'étalement urbain des grandes villes et sur l'organisation des transports sur l'Afrique subsaharienne en générale et en Côte d'Ivoire en particulier. Nous avons aussi consulté des thèses en rapport avec notre sujet qui nous montrent que dans les grandes métropoles des pays du Nord comme du Sud, les causes des mouvements pendulaires sont liées à des phénomènes tels que l'étalement urbain, dû à la diffusion de l'usage de l'automobile et au développement de l'habitat individuel. Ces ressources bibliographiques m'ont permis d'élaborer une synthèse des études, en rapport avec mon sujet de recherche et d'affiner ma problématique. En plus de ces ouvrages, des services administratifs susceptibles de fournir des informations sur le sujet ont été consultés. Il s'agit notamment du Bureau National d'Etude Technique et de Développement (BNETD); de l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), du Centre de Cartographie et de Télédétection (CCT); des services techniques des mairies des villes périphériques.

Le Bureau National d'Etude Technique et de Développement (BNETD) a été utile pour l'obtention de quelques données statistiques sur la dynamique urbaine des villes périphériques et sur les différents plans d'urbanisme de la ville d'Abidjan. Ces informations sont répertoriées en trois grandes rubriques pour ce qui concerne les villes périphériques:

- la répartition spatiale et la taille des populations ;
- La répartition des activités économiques ;
- Le niveau d'équipement des localités.

Les données statistiques sur la ville d'Abidjan concernent l'évolution des différents plans d'urbanisme élaborés pour contrôler de façon efficace la croissance démographique et l'extension spatiale. Dans les différents services techniques des villes périphériques, nous avons pu obtenir des informations relatives à la gestion du domaine foncier et des données concernant l'aménagement urbain. Ces différentes données statistiques ont été ensuite complétées par nos propres statistiques résultant des enquêtes. Concernant les données cartographiques, nous avons eu recours au CCT/BNETD, à l'AGEROUTE et aux différents services techniques des mairies pour des fonds de carte. Les différentes cartes observées au CCT/BNETD sont :

- pour Dabou : cartes IGCI au 1/50.000è, carte des lagunes n°3 ;
- pour Bingerville : cartes IGCI au 1/50.000è, Abidjan et ses environs ;
- pour Grand-Bassam : cartes IGCI au 1/50.000è, cartes des lagunes n°4 et 5.

Tous ces documents cartographiques contiennent des informations importantes sur la représentation et l'évolution spatiale des villes périphériques. Concernant les différents services techniques des mairies, nous avons eu recours aux fonds de carte des villes soient vieux ou actualisés. Des cartes d'occupation spatiale aux 1/100.000è pour les villes concernées. Elles nous renseignent aussi sur l'évolution spatiale. A l'AGEROUTE, nous avons obtenu la nouvelle carte d'immatriculation du réseau routier de la ville d'Abidjan au 1/20.000è. Cette carte nous a permis de retracer le réseau routier de la capitale économique.

Nous avons eu recours aussi à une série de photographies aériennes : elles permettent d'avoir une vue d'ensemble des villes avec leurs particularités. Elles permettent d'avoir une meilleure connaissance de la structure des villes, ainsi que des différents paysages qui les composent. Ainsi l'on peut apprécier l'espace bâti et les possibilités d'extension et ce, au regard des contraintes tant humaines que topographiques. L'étude des missions aériennes sur une certaine période, donne de connaître l'évolution de la tache urbaine dans le temps. Nous avons pu consulter les dernières missions suivantes : pour Dabou, 1984 au 1/5000è ; pour Bingerville, 1985 au 1/5000è et pour Grand-Bassam, 1985 au 1/15.000è.

3-2- L'observation directe

« Au commencement de tout il doit y avoir l'observation, car c'est la seule méthode scientifique fiable » affirment J. Bastié et B. Dezert (L'espace urbain, 1980, p.25). Cette méthode a consisté à faire des sorties sur le terrain et apprécier les types d'habitat, le niveau

d'équipement des quartiers, l'état de la voirie et à observer les heures de départ et d'arrivée des populations actives migrantes.

Au cours de ces sorties, nous avons eu comme instruments de travail un bloc notes et un appareil photographique. Nous avons sillonné les différentes villes et les observations faites ont été consignées dans le bloc note. Nous avons observé l'état des équipements en voirie et certaines infrastructures. Il s'agit pour nous d'observer les voies dégradées, les voies en bon état et les voies non-ouvertes. Les infrastructures concernent les différentes gares routières qui représentent les différents sites où ont été recensés les actifs migrants. Sans oublier les différents points de barrages de police qui nous ont permis de recenser certains actifs possédant des véhicules individuels et les différents points d'embarquement informel des transports collectifs. Concernant le recensement des actifs migrants et en collaboration avec nos enquêteurs, nous nous sommes introduits dans toutes les gares et points d'embarquement pour vivre la situation de ces actifs, c'est-à-dire être au départ et à l'arrivée des différents trajets. Nous avons aussi observé les types d'habitat (habitat moderne, habitat résidentiel et habitat colonial) qui nous donnent les réalités du paysage urbain des différentes villes.

3-3- Méthodologie des enquêtes

L'objectif de l'étude de la mobilité pendulaire est de décrire les pratiques et leurs évolutions, mais aussi de « construire un cadre impératif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace ». Pour analyser la mobilité pendulaire, quatre grands groupes d'indicateurs sont nécessaires : la position dans le cycle de vie (informations sur les caractéristiques démographiques des acteurs de la migration), la position dans l'échelle sociale (revenus, niveau d'instruction, occupation...), le système de localisation résidentielle et des activités (caractéristiques du logement et son équipement, caractéristiques d'offre urbaine de l'environnement immédiat...) et l'accès aux moyens de transport (équipement en véhicules de transport des acteurs de la migration, accès individuel aux véhicules, disponibilité d'abonnements en transport collectif...).

La mobilité pendulaire s'exprime traditionnellement par le nombre moyen de déplacements effectués par jour par personne. Cette valeur moyenne peut-être calculée sur la

base des déplacements effectués pendant les seuls jours ouvrables (lundi au vendredi), pendant le week-end (samedi et dimanche) ou durant l'ensemble de la semaine (lundi au dimanche). Pendant les jours ouvrables, les flux des déplacements sont généralement plus élevés que pendant le week-end. Les activités liées au travail ont lieu essentiellement du lundi au vendredi. Les valeurs de la mobilité pendulaire pour les jours ouvrables constituent alors des éléments dans le cadre de la planification des transports. D'autres indicateurs de la mobilité pendulaire sont le budget temps (somme totale des durées passées dans la journée pour se déplacer), le budget distance (somme totale des distances parcourues dans la journée) et le coût monétaire des déplacements. Tous ces indicateurs peuvent s'analyser selon les modes de transport et les motifs des déplacements. C'est dans ce cadre de recherche que s'inscrivent nos enquêtes de terrain sur les acteurs des mobilités pendulaires.

3-3-1- Définition de la population cible

La population cible de notre étude concerne tous les travailleurs qui exercent un boulot à Abidjan et qui résident à la périphérie c'est-à-dire à Grand-Bassam, à Bingerville et à Dabou. Ces travailleurs sont des pendulaires intensifs qui se déplacent entre 5 h 30 et 7 h du matin et qui regagnent leur domicile pour la grande majorité, entre 19 h et 21 h du soir. Ces travailleurs sont des personnes exerçant dans le secteur formel et dans le secteur informel.

3-3-2- La méthode d'échantillonnage

Pour les besoins de notre enquête, vu nos possibilités financières, vu l'étendue de l'espace d'étude à travers les trois localités que sont Grand-Bassam, Dabou et Bingerville et le nombre très important des actifs migrants en exode quotidien, la constitution d'un échantillon s'est avérée a priori nécessaire.

3-3-2-1- La constitution de notre échantillon

Il n'y a pas de base de sondage proprement dite pour déterminer le nombre total de la population active migrante exacte pour ce genre d'enquête, au sens statistique du terme. C'est l'approche utilisée dans les enquêtes de surveillance de comportements (ESC) auprès des migrants actifs ou des transporteurs. On identifie les check-points où ceux-ci sont sensés

s'arrêter, on détermine la taille de l'échantillon, et les enquêteurs sont répartis à ces endroits, enquêtant au fur à mesure jusqu'à atteindre le nombre souhaité.

Le choix de la taille d'échantillon obéit à la logique de degré de précision afin de réduire les biais statistiques en obtenant un taux de confiance et une marge d'erreur suffisants. Pour ce faire, nous avons effectué deux passages dans les villes étudiées au cours de nos enquêtes. Le premier passage a constitué notre pré-enquête. Au cours de cet exercice, nous avons identifié deux check-points par ville, constitués d'une part des gares routières et d'autre part, des corridors de sécurité, soit six au total. Selon l'ensemble des responsables des gares routières, il ressort de cette première phase qu'environ 25% à 30% (soit une moyenne de 27,5%) des personnes qui se déplacent entre 5h30 et 7 h sont des travailleurs qui résident dans ces villes. Avec cette proportion, nous avons identifié notre taille d'échantillon requise en appliquant la formule statistique permettant de constituer une taille suffisante.

$$n = t^2 \cdot p(1-p) / m^2$$

n : taille d'échantillon requise

t : niveau de confiance à 95% (valeur type de 1,96)

p : prévalence estimative des pendulaires intensifs (27,5%, notre pré-enquête, Novembre 2009)

m : marge d'erreur à 5% (valeur type de 0,05)

L'application numérique donne :

$$n = 1.96^2 \cdot 0.275(1-0.275) / 0.05^2$$

n = 306 soit environ 300.

Pour donner toutes les chances à tout individu d'être interrogé et pour des questions de proportionnalité, nous avons décidé de répartir de façon égale la taille de notre échantillon. Le tableau ci-dessous nous donne cette répartition.

Tableau 6 : Population cible et échantillon par site d'enquête

Population cible	Echantillon par site d'enquête		
	Grand-Bassam	Bingerville	Dabou
Travailleur migrant	100	100	100

Source : Notre enquête 2009-2011

Le second passage a constitué à procéder à l'enquête proprement dite.

3-3-3- Les enquêtes proprement dites

Pour ces enquêtes, nous étions au nombre de 4 enquêteurs, c'est-à-dire 3 enquêteurs bénévoles y compris nous-mêmes, à raison d'un enquêteur par ville. Ces enquêtes se sont déroulées sur une période de 3 mois, soit 2 mois pendant l'année scolaire car certains actifs migrants sont des enseignants (du secondaire ou du technique) et 1 mois pendant les vacances. Deux types de questionnaires ont été utilisés. Nous avons un questionnaire pour les travailleurs migrants résidant et un autre pour les différents chefs de gare de ces villes. Concernant les questionnaires relatifs aux travailleurs migrants, il s'agit d'avoir des informations sur les différents profils des acteurs. Quant aux chefs de gare, ce sont des informations concernant l'organisation du transport. Au cours de cette phase, les deux check-points (gares routières et corridors de sécurité) ont fait de lieux d'enquête. Dans l'enceinte des gares routières, nous avons abordé et interviewé les usagers c'est-à-dire les "pendulaires" jusqu'à atteindre le nombre d'actifs migrants. Au niveau des corridors de sécurité, à l'aide de nos trois enquêteurs dont un par ville, nous avons effectué cette enquête. Ainsi, nous nous sommes déployés à chaque check-point le même moment (entre 5h30 et 7h) pour recueillir nos informations. Lorsque que nous nous trouvions sur un check-point, par exemple à la gare routière, nos enquêteurs se postaient en même temps dans l'autre check-point (corridor de sécurité) pour enquêter.

Tous les travailleurs migrants se rendant aux différentes gares routières pendant la période de l'enquête devaient être individuellement invités à y participer. Quant aux corridors de sécurité, les consentants ont été emmenés à des endroits indiqués pour être interviewés. Pour les actifs migrants possédant un véhicule personnel, nos enquêteurs se positionnaient 2 jours sur 5 c'est-à-dire les mardis et vendredis, afin de procéder au recensement des acteurs.

La particularité de cette enquête était d'interroger des personnes qui se disaient souvent être en retards ou pas dans de bonnes conditions pour répondre à nos différents questionnaires à cause de l'heure (entre 5h 30 min et 7h). Mais la patience et la persévérance nous ont permis d'atteindre notre objectif. Pour les questionnaires relatifs aux différents chefs de gares, nous nous sommes chargés nous même des différentes investigations. Ces investigations nous ont permis d'avoir les réponses précises à savoir le nombre d'abonnés par entreprises de transport, les lieux de résidence de certains abonnés, les dépenses en carburant/jour et les recettes/jours.

De nombreuses informations ont pu nous échapper au cours de ces enquêtes. Pour compléter ce travail, nous avons effectué une dernière mission de terrain supplémentaire, avec des enquêtes auprès de quelques actifs migrants et chefs de gare (novembre 2011).

4)- Le traitement de l'information

Différents types de traitements ont été utilisés en fonction de la nature des informations collectées. Pour ce faire, nous avons eu recours aux outils de l'analyse statistique, aux méthodes d'analyse de la cartographie thématique et avons enfin procédé à un traitement qualitatif des informations issues de la littérature.

4-1- Le traitement statistique

Le traitement statistique a commencé par le codage et le dépouillement des données de l'enquête. Ces données obtenues après nos diverses investigations sont d'ordres qualitatifs que quantitatifs. Le codage a consisté à attribuer un code aux différentes variables (questions) et des chiffres aux données (réponses) de manière à pouvoir les traiter facilement. Notre matrice d'information se présente sous la forme d'un tableau à double entrée avec en ligne les localités étudiées et en colonnes différents types de variables relatives aux renseignements sur les actifs migrants. Disons que cette matrice a regroupé une multitude d'information provenant de divers tableaux contenant les informations prises pêle-mêle auprès des actifs migrants et responsables des gares routières dans les villes de Grand-Bassam, de Dabou et de Bingerville. Les informations contenues dans ces tableaux et dans ces matrices, peuvent être structurées selon les données suivantes : profil socio-démographique et économique des actifs migrants ; les caractéristiques des transports ; parcours migratoire des actifs ; le niveau de vie

des actifs migrants. Compte tenu du nombre important des unités observées et des variables étudiées, nous avons eu recours à l'outil informatique via des logiciels dans le traitement de données. Ces programmes nous ont permis de réaliser toutes sortes de croisements à partir de la matrice d'information spatiale élaborée et des divers tableaux confectionnés à cet effet. Pour ce faire, nous avons eu recours au module des tableaux croisés dynamiques de Microsoft Excel.

4-2- Le traitement cartographique

L'analyse cartographique concerne l'évolution spatiale des villes périphériques et les différents flux domicile-travail des actifs migrants. Pour cette analyse, nous avons utilisé la géomatique qui est une discipline qui a pour objet la gestion des données à référence spatiale. Elle fait appel aux sciences et techniques liées à l'acquisition, au stockage, au traitement et à la diffusion des informations géographiques. Pour certains besoins, nous avons utilisé des plans de lotissement réalisés par les services des ministères de la construction et de l'urbanisme au plan local avec la collaboration du BNETD. Ces plans nous ont permis d'actualiser les cartes et de voir les mutations spatiales par rapport aux années. Les cartes manuelles obtenues ont été scannées puis enregistrées en de fichiers image JPEG ou BMP pour être par la suite numériquement traitées. La réalisation des cartes dans leur représentation a été rendue possible grâce au logiciel Adobe Illustrator en sa version 11.0. Pour les différents flux migratoires observés chez les travailleurs migrants, nous avons utilisé le logiciel Arc View qui est un outil des données de bases géographiques.

4-3- Le traitement analytique

Le traitement analytique combine la logique et le traitement mathématique. C'est à partir du traitement analytique que nous avons réalisé la confrontation des résultats issus de l'étude théorique avec les données fournies par l'enquête de terrain. Nous avons pris en compte la distribution des différentes données selon les unités d'observations et nous avons dégagé les relations existant entre les différents thèmes d'étude. Le traitement de toutes ces données recueillies nous a permis d'observer l'ampleur des mobilités pendulaires entre la métropole abidjanaise et sa périphérie lointaine à travers les villes de Grand-Bassam, Dabou et

Bingerville. Pour mener à bien notre réflexion, nous avons articulé notre plan d'analyse autour des points suivants :

PREMIERE PARTIE :

Les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie

Cette partie est le lieu d'argumenter les facteurs qui expliquent l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie. Les zones d'activité sont situées à la métropole et c'est-à-dire, loin des zones de résidence. Cette réalité entraîne un grand nombre de déplacements quotidiens des travailleurs.

DEUXIEME PARTIE :

La réponse des transports à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien

Cette partie est le lieu d'identifier les différentes couches socioprofessionnelles en exode quotidien d'une part, et d'autre part, de voir si l'offre de transport répond à la demande exprimée des différentes couches socioprofessionnelles.

TROISIEME PARTIE :

Impacts socio-spatiaux des mobilités pendulaires dans les espaces de départ et d'arrivée

Il s'agira de montrer d'abord les répercussions des mobilités pendulaires sur les actifs migrants, ensuite la structure sociodémographique des villes et enfin, l'impact de ces mobilités pendulaires sur la structuration spatiale des espaces urbains.

Tableau 7 : Résumé de la méthodologie

Question de la recherche	Objectifs	Hypothèses	Variables	Expression de résultats	Plan de travail
Quels sont les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires ?	Rechercher les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires	Le logement et la distance sont des facteurs qui permettent d'expliquer l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.	<ul style="list-style-type: none"> - Foncier -- Type d'habitat - Statut d'occupation - Localisation des quartiers - Nombre de demande de lot, coût de lots - Valeur vénale - Distance Abidjan-villes périphériques - Durée de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> - Cartes - Photos - Tableaux - Graphiques 	<p>PREMIERE PARTIE :</p> <p>Les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie</p>
L'offre de transport répond-t-elle à la demande née de ces déplacements pendulaires entre Abidjan et les périphéries concernées?	Analyser l'offre des transports à la demande née de ces déplacements pendulaires	L'offre de transport faite par les transporteurs présents dans les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou correspond de plus en plus aux besoins des travailleurs migrants.	<ul style="list-style-type: none"> -Catégorie socioprofessionnelle - Etat des voiries - Typologie et taille des gares routières - Coût du transport - Poids des dépenses des actifs migrants - Répartition modale - Moyens de transport - Modes de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Cartes - Photos - Tableaux - Graphiques 	<p>DEUXIEME PARTIE :</p> <p>La réponse des transports à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien</p>

<p>Quelles sont les impacts des mobilités pendulaires au niveau social et sur la structuration des espaces urbains ?</p>	<p>Voir les impacts de l'intensité des mobilités pendulaires au niveau socio-spatial des villes concernées</p>	<p>L'intensité des mobilités influence d'une manière ou d'une autre les budgets familiaux, les structures démographiques et la structuration spatiale de leurs espaces urbains</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La proximité de la ville d'Abidjan -L'influence d'Abidjan au niveau démographique -La qualité du paysage urbain des périphéries -Evolution des congestions à Abidjan - Les mutations spatiales - Evolution des dépenses journalières - Coût des dépenses globales - Part du transport dans les budgets familiaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Cartes - Photos - Tableaux - Graphiques 	<p>TROISIEME PARTIE :</p> <p>Impacts socio-spatiaux des mobilités pendulaires dans les villes périphériques</p>
--	--	--	---	--	--

PREMIERE PARTIE :
LES FACTEURS EXPLICATIFS DE L'INTENSITE DES MOBILITES
PENDULAIRES ENTRE ABIDJAN ET SA PERIPHERIE

CHAPITRE I: LE LOGEMENT CONSIDERE COMME FACTEUR ESSENTIEL DES
MOBILITES PENDULAIRES

CHAPITRE II: LA DISTANCE COMME FACTEUR EXPLICATIF DE L'INTENSITE
DES MOBILITES PENDULAIRES ENTRE ABIDJAN ET SA PERIPHERIE

Plusieurs facteurs concourent à expliquer l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et ses villes périphériques. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer les facteurs socio-culturels ou historiques, les facteurs liés à l'environnement, les facteurs liés au logement et les facteurs liés à la distance. Lors de nos enquêtes, les facteurs tels que le logement et la distance avec respectivement 68% et 30% des personnes interrogées, représentent les facteurs essentiels dans l'explication de l'intensité des mobilités pendulaires. Par ailleurs, les facteurs socio-culturels et les facteurs liés à l'environnement avec respectivement 0,8% et 1,2%, sont insignifiants dans l'explication de l'intensité des mobilités pendulaires. Cette situation explique dès lors, notre choix pour les facteurs liés au logement et la distance dans l'explication de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et ses villes périphériques.

En effet, face à la pression de la demande en logement, l'Etat va libéraliser la production foncière et immobilière dans les années 1980. Cette situation s'est traduite par l'entrée massive des sociétés civiles immobilières et des particuliers. Les villes de Bassam, Bingerville et Dabou en constituent aujourd'hui l'une des plus importantes illustrations. Le problème de la spéculation foncière, constitue aujourd'hui un frein à l'accès à une certaine propriété que pourraient s'offrir certains travailleurs. Cette spéculation foncière favorise de facto, l'accroissement spatial des différentes villes. Cette situation entraîne une dynamique au niveau de la mobilité quotidienne et une ruée des travailleurs vers d'autres horizons. On se demande alors si les raisons du choix de logement dans les villes périphériques n'expliquent pas l'intensité des déplacements pendulaires avec Abidjan.

Cette première partie, composée de deux chapitres, essaiera d'analyser les facteurs explicatifs de l'intensité des déplacements pendulaires. Le premier chapitre « *Le logement considéré comme facteur essentiel des mobilités pendulaires* » vise à montrer le pouvoir attractif des villes périphériques en matière de logement. Le deuxième chapitre « *Le facteur distance dans les mobilités pendulaires* » tente de montrer que le logement n'est pas le seul facteur explicatif de l'intensité de ces déplacements pendulaires. La distance est une des raisons fondamentales qui expliquent aussi l'intensité de ces déplacements pendulaires.

CHAPITRE I: LE LOGEMENT CONSIDERE COMME FACTEUR ESSENTIEL DES MOBILITES PENDULAIRES

Abidjan, probablement la deuxième cité ouest-africaine après Lagos, présente toutes les caractéristiques d'une véritable métropole. L'agglomération composée de 10 communes avec une surface totale de 54.000 ha, dont 8.700 ha d'étendues lagunaires, regroupe plus du cinquième de la population de Côte d'Ivoire. Cette ville concentre plus de la moitié du revenu monétaire national et fournit environ 70 % de la valeur ajoutée des secteurs secondaire et tertiaire dits « modernes ». Ce relatif gigantisme est d'abord le produit d'une stratégie de développement qui, dès 1960, a confirmé et accentué l'intégration de l'économie ivoirienne dans le marché mondial. Les dirigeants ont adopté un projet urbain résolument moderniste dont l'objectif était clairement affiché : construire un logement pour tous les abidjanais. Un quart de siècle plus tard, force est de constater que la physionomie abidjanaise s'oppose aux attentes des populations. Autrefois vitrine de l'Afrique de l'Ouest, Abidjan paye aujourd'hui les frais d'un « façadisme » urbain n'ayant pas suffisamment tenu compte des contraintes liées au contexte humain, territorial et environnemental. « Tout est déjà presque construit et vendu à Abidjan, la seule solution pour construire en masse réside maintenant dans la périphérie », constate un urbaniste (Journal de l'économie, n°182, Novembre 2012).

Partant de ce constat, le présent chapitre analysera la politique de l'habitat à Abidjan et ensuite montrera l'attraction du logement dans les nouvelles zones d'accueil, c'est-à-dire les villes périphériques.

I- ABIDJAN: UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DU PLAN URBAIN

La ville d'Abidjan, capitale coloniale en 1934, a tout de suite donné lieu à un contrôle du sol pour isoler d'abord la population coloniale de la population autochtone ; pour consolider et assainir ensuite les établissements autochtones dont la population était au service de l'établissement colonial. Par la suite, une série de plans tentera d'orienter le développement de façon à assurer une ségrégation des fonctions et des populations. C'est sur la trame dessinée par ces établissements, les directions données et les plans successifs que se réalisera l'ambitieuse politique de l'habitat de l'Etat. Il serait insuffisant de prétendre que l'Etat ne s'est servi que de sa seule politique de l'habitat pour réaliser la structure urbaine proposée dans les

plans: la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger, le percement du canal de Vridi (1951), le développement de la fonction portuaire et des zones industrielles, le développement même de la longue zone touristique sur la lagune constituent autant d'interventions qui ont permis de dessiner et de fixer la structure urbaine de la ville. Cependant, la construction des quartiers d'Abidjan, la répartition de la population et la croissance sur ces quartiers peuvent être considérées comme directement produites par la réalisation de la politique de l'habitat. Nous allons d'abord considérer les grandes orientations du développement de la structure urbaine, telles que données par les différents plans d'urbanisme. Nous rappellerons ensuite les principaux instruments de la politique de l'habitat. Puis, nous analyserons l'impact de la politique de l'habitat sur la structuration de la ville : croissance des différents quartiers, consolidation et différenciation de chacun, valorisation de l'image de ces quartiers dans les représentations des habitants.

1- Les différents plans urbains de la ville d'Abidjan

Dès l'accession d'Abidjan au titre de capitale nationale, les administrateurs coloniaux vont établir des pratiques de gestion et de contrôle du sol afin de protéger l'établissement colonial et d'organiser les implantations des populations autochtones (HAERINGER, 1969). Sous le couvert d'objectifs d'hygiène et de salubrité, ils vont définir les premières directions du plan urbain d'Abidjan: des quartiers résidentiels réservés à la population coloniale; des quartiers planifiés pour accueillir des populations au service de l'établissement colonial; et des quartiers populaires pour loger ou pour reloger les populations autochtones et pour accueillir la nouvelle immigration.

1-1- Le plan de 1926

1-1-1- Objectifs et prévisions

A cette époque, la bourgade d'Abidjan comptait à peu près 5000 habitants alors que sa population était estimée à 1400 personnes en 1912. Cette progression démographique relativement rapide nécessita l'établissement du premier plan d'urbanisme du futur chef-lieu de la colonie française de Côte d'Ivoire. Il prévoyait :

- le tracé du Plateau en tant que quartier commercial, de Treichville comme village des indigènes et de Cocody, zone résidentielle des européens ;
- Deux ponts franchissant la baie de Cocody pour joindre le quartier du Plateau ;

- L'aménagement d'une zone industrielle au nord de cette baie ;
- Le canal de Vridi ou canal d'accès au port.

1-1-2- La précarité du premier plan d'urbanisme

Après quelques années, des changements intervinrent dans la structuration de l'espace urbain d'Abidjan. En 1928, la population se chiffrait à environ 5.400 habitants. Trois ans après, le wharf de Port-bouët fut construit pour doubler celui de Grand-Bassam saturé à cette époque. Puis on inaugura le premier pont flottant bâti entre Plateau et Treichville. En 1934, Abidjan devint chef-lieu de la colonie française de Côte d'Ivoire. L'année suivante, débutèrent les travaux de creusement du canal de Vridi. Ils prirent fin en 1945 et un port en eau profonde fut créé peu après.

La ville s'organisait et s'étendait progressivement avec l'arrivée incessante et massive des immigrants. Toutes ces modifications rendirent le premier plan inadapté et précaire. Il fallait donc réaliser un autre qui permettrait de maîtriser la croissance accélérée de la ville et d'améliorer le réseau de communications.

1-2- Le plan BADANI

1-2-1- Souci majeur

Du nom de l'architecte BADANI chargé de sa réalisation, ce plan a commencé en 1948 et fut approuvé en 1952. Le principal souci était de répondre à la forte demande en zones industrielle et portuaire. Il y avait un déséquilibre notoire entre celles-ci et les zones d'habitat auxquelles peu de surfaces étaient jusqu'alors affectées.

1-2-2- Les prévisions du plan

Les zones d'habitat seraient Adjamé, le Plateau, Cocody, Treichville et Marcory. Les zones industrielle et portuaire occuperaient les bords de la baie du Banco, les zones 2, 3, et 4, Vridi et Port-bouët. Quant aux aménagements, on peut retenir principalement :

- le Plateau auquel on réservait la fonction de centre commercial et administratif ;
- Un grand axe de circulation qui coupe l'Ile de petit Bassam et joint le Plateau à l'aéroport ;

- Un vaste terrain réservé pour la construction d'un aéroport international situé au sud-est de la ville sur le cordon littoral ;
- La zone portuaire qui doit être étendue et améliorée ;
- Une digue reliant le Plateau à Cocody, à l'entrée de la baie.

1-2-3- Les résultats effectifs sur le terrain

Le plan BADANI a été dans l'ensemble respecté, excepté :

- la zone industrielle prévue au banco. Elle était défavorisée par un site accidenté qui manquait d'accès.
- La partie Est de la zone 4. Les populations y ont élu domicile. Elle était pourtant réservée aux activités industrielles.
- La digue reliant Cocody au Plateau.
- L'extension de l'habitat qui fut sous-estimée par rapport aux extensions industrielles.

La disproportion entre zones industrielles et résidentielles a donné naissance à un ordre. Parmi les zones industrielles, certaines ont fait place aux habitations qui manquaient : c'est le cas de la zone 4 où les villas s'intercalent entre les usines. Cette situation s'explique par la sous-estimation d'une population urbaine assez dynamique comme celle d'Abidjan.

Le plan BADANI a été conçu dès 1948 pour 120.000 habitants quand la capitale n'en possédait que 58.000. Trois ans après son approbation, la ville avait près de 120.000 habitants. La prévision démographique était insuffisante. Le plan BADANI n'avait plus sa raison d'être en matière d'habitat. Malgré tout, ce deuxième plan d'urbanisme a le mérite de poser rationnellement les premiers jalons du cadre de développement urbain d'Abidjan.

Ses traces sont discernables :

- extension bien que faible à l'époque de Treichville, d'Adjamé, Marcory et Cocody.
- Volonté de conférer au Plateau, sa fonction commerciale et administrative.
- Prolifération des voies urbaines facilitant à partir de 1952 le développement des taxis urbains. Mais les premiers embouteillages apparaissent sur le seul pont d'alors, flottant en plus.

La circulation entre l'île de petit-Bassam (côté zone portuaire) et la presqu'île du Plateau devenait de plus en plus dense. Le parc automobile progressait rapidement. En principe, selon les règlements, le plan de 1952 reste en vigueur. Il est le seul à avoir été approuvé par les pouvoirs publics. Les suivants sont considérés comme de simples plans d'aménagement, correctifs du plan BADANI.

1-3- Le plan SETAP

1-3-1- Les circonstances de son élaboration

Le troisième plan d'urbanisme a été établi dès 1959 par la SETAP, un an avant l'accession à la souveraineté nationale de la colonie française de Côte d'Ivoire. Chef-lieu de ladite colonie, Abidjan avait déjà 185.000 habitants. Elle était en plus la capitale présumée de la Côte d'Ivoire indépendante. On s'attendait donc à une explosion démographique. Il fallait pour cela, un plan d'aménagement approprié. Celui-ci devait combler les lacunes précédentes en matière d'habitat. Le plan SETAP paru en 1960 et était le premier d'une nouvelle génération qui accordait plus d'importance à la planification économique et démographique. L'administration fixa alors un plafond de 400.000 habitants. Les urbanistes concernés devaient respecter cette limite et en tenir compte dans leurs études.

Que voulaient les pouvoirs publics d'alors ?

Les pouvoirs publics d'alors voulaient arrêter l'expansion Nord-Sud de la ville. Ensuite, recentrer la composition générale de la ville sur le quartier du Plateau, dont le site se prête admirablement de par sa situation géographique privilégiée, à cette vocation particulière de cœur de la capitale. Ils (pouvoirs publics) voulaient étendre davantage les zones d'habitat afin de loger convenablement tous les abidjanais. Enfin, ils devaient développer et aménager de grands axes de circulation pour résoudre les problèmes de transports urbains et assurer la continuité du plan BADANI approuvé en 1952. Par contre, seulement les aspects caducs devaient faire l'objet d'une actualisation raisonnée.

1-3-2- Réalisations prévues

Dans cet ordre d'idées, le plan SETAP apportait les aménagements suivants au plan BADANI :

- une extension Nord de l'Aéroport international de Port-bouët ;
- La création d'une digue entre Vridi et la zone portuaire de Treichville ;
- La construction d'un pont franchissant la baie du Banco pour relier les quartiers de Yopougon et d'Adjamé ;
- Le réseau urbain se dessine surtout au niveau des différents quartiers de la ville d'Abidjan.

1-3-3- Les critiques du plan SETAP

Ce plan comportait donc un programme de réalisations assez important et aurait causé d'importantes expropriations alors que le prix du terrain atteignait déjà 10.000 FCFA à cette époque dans certains quartiers. L'adoption de ce projet entraînerait donc des investissements beaucoup plus importants et imposerait l'application rigoureuse de la loi du coefficient d'occupation du sol : C.O.S. = surface de la construction / surface de la parcelle

En fin de compte, le plan SETAP ne fut pas approuvé. D'ailleurs la décennie qui a suivi son élaboration définitive connut des modifications démographiques considérables.

Il faut noter qu'une intention louable des urbanistes et les autorités d'alors s'est dégagée au vu du dessein des voies de communication. On constate qu'ils ont été fort préoccupés par l'insuffisance des infrastructures de transport urbain et les problèmes de fluidité de la circulation à Abidjan. Cette situation s'est confirmée dans le plan directeur suivant qu'on a qualifié de souple et réaliste.

1-4- Le plan AURA

Elaboré à partir de 1969 et publié en 1970, ce plan d'aménagement dénommé Plan-Directeur de l'Agglomération d'Abidjan fut l'œuvre de l'Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan (AURA).

1-4-1- Les objectif

Ils consistent à :

- améliorer les relations domicile-travail en densifiant et en créant des zones d'habitat au Sud où les emplois prédominaient, et en développant les zones d'activités au Nord où était prévue l'extension de l'habitat ;
 - mieux répartir et prévoir les équipements nécessaires dans les quartiers existants.
- L'expérience de Yopougon fut une réussite.

1-4-2- Les particularités du plan AURA

D'abord aucun plafond de population n'était fixé car on voyait plus loin. Seulement, on se référait à l'accroissement démographique très rapide et avec une perspective optimiste, on

fixait volontairement la limite du plan à l'objectif 1980. Sa capacité d'accueil était estimée à environ 1.800.000 habitants.

1-5- Les plans de 1974 et 1976

Le plan directeur de 1974 prévoit quant à lui l'urbanisation totale du plateau du Banco qui devrait passer de 110 000 habitants en 1975 à 600 000 habitants avant l'an 2000, selon les prévisions. Et le plan MTPCU de 1976 (ministère des Travaux Publics et des Transports, de la Construction et de l'Urbanisme) reconnaît les débordements d'Abobo et d'Anyama, par rapport aux plans antérieurs.

1-6- Remarques générales sur les différents plans d'urbanisme

Nous affirmons que les différents plans d'urbanisme réalisés révèlent que depuis 1952 les concepteurs et les décideurs ont fait des efforts quant à la structuration de l'espace urbain de la capitale économique Abidjan. Dans nos analyses, nous avons vu qu'aucun plan d'urbanisme n'est définitif quand il s'agit d'un pôle de forte croissance économique et démographique comme Abidjan. Sur le fond de ces plans successifs vont être réalisées les principales opérations des sociétés immobilières. Au mieux, nous pourrions dire que les politiques de l'habitat ont été des instruments de la politique d'établissement de la structure urbaine, du centre vers la périphérie, avec formation de pôles lourds au nord-ouest, au nord-est et au sud-ouest.

Cette extension s'est accompagnée d'une différenciation socio-économique des différents quartiers. «La stratification sociale de la ville s'est mise en place sous le contrôle des pouvoirs publics qui disposent en plus des moyens habituels (planification, législation) de la possibilité d'intervenir directement grâce à la promotion immobilière étatique» (Armand, 1984, p. 194). Armand (1984, p. 95) a construit une lourde classification socio-économique des quartiers d'Abidjan, à partir des critères de centralité, de rang social et d'urbanité. Cette classification pourrait être partiellement corrigée. Elle exprime bien cependant le résultat concret des plans urbains et des stratégies des sociétés immobilières: une croissance par les périphéries, socialement discriminée. Comme le disait HAERINGER (1969, p. 129), ce résultat ne peut être attribué à une lente évolution de la structure urbaine, mais comme un fait de pure «création urbaine». Cette création, HAERINGER l'attribue essentiellement à la construction

des logements économiques par les sociétés immobilières. L'observation de HAERINGER nous invite à considérer le rôle de la politique de l'habitat dans la réalisation du projet urbain. Il soutient lui-même que les mécanismes mis en œuvre pour réaliser cette politique avaient leurs propres effets d'urbanisme.

2- La politique de l'habitat en cote d'ivoire

Parlant de la politique de l'habitat en Côte d'Ivoire, nous ne retiendrons que la période 1960-1980 au cours de laquelle les deux grandes sociétés publiques ont construit près de 70 000 logements dits «économiques», principalement à Abidjan. Ce serait un tort cependant d'ignorer le démarrage, en principes et en faits, de cette politique dès la période coloniale. Ce serait aussi une erreur de considérer la fin de cette politique avec le désengagement de l'État à partir de 1980.

2-1- AVANT 1960 :

2-1-1- Premiers principes d'une politique du logement

Le sens de la politique de l'habitat dans le cadre du projet urbain est donné par le gouvernement colonial après la seconde guerre mondiale. C'est lui d'ailleurs qui mettra en place le premier cadre général de production des logements économiques. Cette production sera d'abord orientée vers le logement économique pour satisfaire les besoins des populations citadines défavorisées (Antoine, 1987, pp. 74-75). Elle visait aussi à ordonner la structure urbaine en distinguant les populations expatriées et les populations locales, tout en lançant l'activité économique dans le secteur de la construction. Compte tenu des choix politiques généraux qu'il fera à l'indépendance, l'Etat de Côte d'Ivoire pourra reprendre à son compte assez facilement les principes déjà présents dans la politique coloniale du logement (MANOU-Savina, 1985, p. 82).

2-1-2- Les premiers instruments d'une politique du logement

Dès 1926, avait été créée pour toute l'Afrique occidentale française, l'Office des Habitations Economiques (OHE). Un décret de 1949 fixe ses objectifs: construction de logements salubres, à bon marché et orientés vers l'accession à la propriété individuelle.

Suite à ce décret de 1949, la Société Immobilière d'Habitation de Côte d'Ivoire (SIHCI) est créée en 1952. Elle construira près de 3750 logements entre 1952 et 1964, année de sa fusion avec la Société d'Urbanisme et de Construction de Côte d'Ivoire (SUCCI). Elle construit surtout à Adjamé et à Treichville, des caravansérails chambres locatives en séries, des pavillons en location-vente et des immeubles de logements locatifs pour les fonctionnaires européens de la coopération. Les attributaires doivent fournir des garanties de solvabilité. Compte tenu de cette contrainte, la SIHCI aura construit surtout des maisons individuelles, des logements chers, pour les revenus plutôt élevés (BERNUS, 1962). La SUCCI, créée en 1959, construit des logements individuels bien équipés et localisés dans des quartiers selon des normes élevées. Elle construit de véritables ensembles résidentiels. Le quartier dit «220 logements» à Adjamé est un bon exemple de sa production. Les loyers et les conditions financières sont supérieurs à ceux et celles que fixaient la SIHCI (MANOU-Savina, 1985, p. 85). La politique coloniale, au-delà des principes et des premiers instruments, aura donc servi à produire des logements pour les expatriés et coopérants et pour une minorité de l'élite locale. Elle a réalisé un premier exercice de programme de logement «social»; cette expérience servira à orienter l'action des deux sociétés immobilières publiques qui seront créées après l'indépendance.

2-2- À L'INDÉPENDANCE

La mise en place de la nouvelle politique de l'habitat, après l'indépendance, a été bien décrite par ATTAHI Koffi (1987). Au début des années 1960, l'État redéfinit une politique de logement. Elle comportait trois groupes de moyens principaux: une structure de promotion et de gestion de logements, une structure et des mécanismes de financement, une structure d'études et d'équipements des terrains.

Pour réaliser les objectifs qu'il s'était assignés, l'État a élaboré des politiques de soutiens technique et financier et a mis sur pied des structures d'intervention. La première forme d'aide à l'habitat économique est la gratuité totale des voies et réseaux divers, primaires et secondaires. Cette aide se concrétisait par la mise à la disposition des sociétés immobilières publiques ou semi-publiques, qui s'engageaient dans la construction de logements économiques, de terrains viabilisés à titre gracieux. La deuxième forme d'aide financière a consisté à la mise à la disposition de l'Office de Soutien de l'Habitat Économique (OSHE) d'un fonds de démarrage. Le troisième type de soutien est l'exonération fiscale accordée par

l'État pour toutes les importations de matériaux de construction destinés à la construction de logements sociaux. Enfin, les principales sociétés immobilières bénéficiaient de l'aval de l'État pour les prêts sur le marché international.

2-2-1- Les structures de promotion et de gestion de l'habitat

2-2-1-1- La SICOGI (Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière)

Créée en 1964, à la suite de la fusion des deux plus vieilles sociétés de promotion immobilière (SIHCI et SUCCI), la SICOGI est une société de promotion et de gestion immobilière d'économie mixte. Elle devient très vite un des principaux outils de la réalisation de la politique de l'habitat social de l'État. On estime qu'elle avait réalisé, jusqu'en 1990, 35 111 unités de logements dont 25 069, soit (51,6 %), en logements économiques. Le patrimoine immobilier de la SICOGI est très composite; il va des villas de haut standing aux hôtels de célibataires en passant par les logements économiques. Les types de logements fréquemment rencontrés dans son parc sont les maisons en bande, les duplex, les tours d'habitations. Elle a marqué le paysage abidjanais par la réalisation d'opérations d'envergure composées de logements et de leurs prolongements sociaux que sont les groupes scolaires, les marchés de quartier, les centres médicaux et sociaux. Son service de gestion compte trois statuts d'occupation: la location simple, la location-vente et l'accession directe à la propriété.

2-2-1-2- La SOGEFIHA (Société de Gestion Financière de l'Habitat)

Cette société d'État, créée en 1963, avait pour mission de gérer les ressources que l'État affectait à l'habitat. Cette première mission l'a conduit à entreprendre la réalisation d'opérations immobilières avec une partie des fonds qu'elle administrait et d'autres fonds provenant des emprunts sur le marché national et international. Cette société n'est en fait pas une véritable société de promotion immobilière, c'est un instrument chargé de réaliser les projets de logements de l'État tels que programmés et conçus par le ministère de la Construction et de l'Urbanisme. Comme la SOGEFIHA n'était en définitive qu'un outil souple aux mains de l'État pour la réalisation de ses objectifs en matière de logement, l'évolution de la composition de son parc reflétait le degré de l'urgence des besoins en logements de l'État dans le temps. Ainsi dans un premier temps, la SOGEFIHA fut chargée de produire des logements de moyen et bon standing pour satisfaire les besoins en logements des assistants techniques étrangers et des hauts cadres du pays. Pour répondre à cette commande, elle mit en

chantier la construction des villas et d'immeubles à appartements. La SOGEFIHA a réalisé près de 29 100 unités de logements urbains dont la majorité, (soit 26 269), à Abidjan. Son parc abidjanais était composé, en 1980, de 61 % de logements économiques, de 33 % de logements de standing et de 6 % de logements de grand standing.

2-2-2- Projet urbain et projet d'habitat à Abidjan

La production de logements économiques par les deux sociétés immobilières publiques a été l'un des principaux instruments pour établir la structure urbaine d'Abidjan, selon le tracé établi par les différents plans urbains successifs. Entre 1960 et 1970, la production de logements économiques à Abidjan a été évaluée à 5 000 unités. Les opérations immobilières des sociétés publiques sont essentiellement localisées dans les quartiers centraux d'Adjamé, de Marcory et de Cocody. Quelques opérations sont achevées également à Treichville. La période qui va de 1970 à 1980 est celle des grands travaux d'aménagement de l'espace urbain, et particulièrement des grandes opérations immobilières des sociétés publiques. Ces grandes opérations se réalisent surtout dans les quartiers périphériques d'Abobo, de Williamsville, de Riviera, de Port-Bouët et surtout de Yopougon. Plus de 40 000 logements économiques seront construits au cours de cette période, essentiellement dans les nouveaux quartiers périphériques.

La production de logements économiques a presque parfaitement suivi les orientations du développement urbain données par les plans successifs, particulièrement par le plan SETAP. Celui-ci préconisait en effet un axe de développement est-ouest au nord de la capitale. Plus de 50 % de la production de logements économiques s'est réalisée sur cet axe. Les plans n'avaient pas cependant prévu l'importante excroissance d'Abobo au nord et avaient minimisé les importantes difficultés du terrain (fortes pentes devant le Plateau du Banco, forêt protégée, lagune et marécages) qui ont empêché une extension en continu de la structure urbaine.

Les sociétés publiques ont construit exclusivement dans le Centre entre 1960 et 1970, sauf de petites opérations à Cocody. Elles ont construit essentiellement en périphérie entre 1970 et 1980, et de petites opérations de remplissage dans les quartiers centraux. Elles ont en fait créé une ville nouvelle à Yopougon, et ont amorcé le développement de la partie est de l'axe est-ouest à la Riviera et aux Deux-Plateaux. Leurs opérations à Port-Bouët, dans la

périphérie sud, ont surtout été des opérations de restructuration du quartier suite au déguerpissement des populations qui habitaient des logements précaires. Ces différentes opérations auront aussi servi à développer des ensembles résidentiels pour accueillir les ménages des travailleurs employés dans la zone d'activité de l'aéroport et du canal de Vridi.

Tableau 8 : Logements économiques construits, par quartier

Quartiers	Nombre	Pourcentage
Abobo	1760	2,87
Adjamé	5613	9,14
Cocody	10770	17,56
Koumassi	5443	8,87
Marcory	3064	4,99
Plateau	195	0,32
Port-Bouët	6938	11,3
Treichville	3332	5,43
Yopougon	24254	39,52
Total	61378	100

Source : PARENTEAU et CHARBONNEAU, 1992 : Projet, habitat économique et promotion sociale à Abidjan

Les logements économiques n'ont donc pas été produits au hasard selon la conjoncture et des stratégies isolées. On peut cependant admettre que l'extension des différents plans a pu avoir comme objectif, de rattraper les développements spontanés. La production des logements économiques selon ces plans a permis de fixer la structure urbaine. Les grandes opérations de production de logements économiques ont créé de véritables quartiers desservis par les infrastructures publiques et par les services collectifs.

Les sociétés immobilières publiques ont produit un stock de logements qui devait consolider et assurer le développement des quartiers de la ville, qui devait aussi orienter l'ensemble de la production de logement selon des critères élevés de qualité. Les sociétés ne construiront pas de logements selon le type traditionnel des «cours». Elles construiront cependant des logements variés, selon des normes élevées pour l'Afrique, en évitant de figer la structure urbaine par la production d'ensembles uniformes concentrés de façon sélective

dans l'espace. Malgré cela, elles auront réussi à créer des quartiers distinctifs dans l'espace urbain.

2-2-3- La population des logements économiques, l'habitat économique et le plan urbain

On estime qu'Abidjan comptait, en 1990, un peu plus de 2.000 000 d'habitants. Une enquête réalisée en 1990 par CHARBONNEAU (tableau n°9, cf. annexe), auprès d'un échantillon de ménages occupant les logements économiques, permet d'estimer à plus de 400 000 la population habitant dans des logements économiques. Selon l'enquête, les différents quartiers sont caractérisés par une assez grande homogénéité socio-économique, engendrée par les orientations de la réalisation de la politique de l'habitat selon les grands principes de partition de l'espace suggérés par les plans successifs. Les cadres et professionnels ont les revenus les plus élevés. Ils se sont approprié les meilleurs logements, essentiellement à Cocody. Un petit groupe occupe un lotissement de villas à Port-Bouët et un autre petit groupe, des appartements luxueux dans le Centre. Les travailleurs qualifiés du secteur public se concentrent essentiellement à Yopougon dans des appartements des quartiers centraux. Les travailleurs qualifiés du secteur privé représentent surtout de jeunes ménages qui ont accès au logement économique depuis 1985, à titre de sous-locataires, dans des logements anciens des quartiers centraux. Les ménages des ouvriers sont principalement à Yopougon et ceux des travailleurs du secteur informel principalement dans le Centre.

Cette structure socio-spatiale est en partie relativement stabilisée et en partie en mutation. Les quartiers au nord de la capitale sont nettement différenciés. A l'est, les populations aisées à hauts revenus, sont confinées pour le moment dans les vieux logements des quartiers centraux. A l'ouest, le vaste quartier urbain populaire de Yopougon adopté par les classes moyennes-inférieures, sont formées des ménages des ouvriers et des petits employés de l'État. Les ménages tributaires des logements économiques quittent ces quartiers au profit de Yopougon ou de Cocody, selon le cas. Les jeunes ménages qualifiés y résident temporairement (plus de 67 % d'entre eux songent quitter leur logement actuel au cours des 5 prochaines années) et aspirent au modèle de réussite: une villa en propriété à Cocody. Les travailleurs du secteur informel (commerçants et artisans) y trouvent une unité spatiale de résidence et d'activité professionnelle. Ils peuvent maintenant accéder au logement économique par le biais de la sous-location et grâce aux revenus relativement importants que bon nombre d'entre eux tirent de leurs activités.

Le grand quartier de Port-Bouët et de Vridi sont mal définis, mal perçus et mal intégrés à l'agglomération abidjanaise. Ils pourraient constituer en fait des villes moyennes périphériques organisées autour des activités du port, de la zone industrielle du canal de Vridi et de la zone d'activité de l'aéroport (PARENTEAU et CHJARBONNEAU, 1992). Cette répartition actuelle de la population est le résultat du mode de réalisation dans l'espace de la politique des logements économiques. Elle a été cependant concrètement réalisée par une mobilité résidentielle des ménages. Ces différents ménages ont dû accepter de se déplacer du centre vers la périphérie, en passant d'un logement dans le stock privé à un logement dans le stock public et économique. Ils sont aussi passés d'un logement économique à un autre logement économique, pour adapter leurs conditions d'habiter à leurs besoins ou à leurs aspirations. Selon toujours l'enquête, plus de 85 % des ménages ont occupé au moins un autre logement à Abidjan avant d'occuper leur logement actuel (en 1990): de ceux-ci, 22 % ont occupé un autre logement, 38 % en ont occupé entre 3 et 5 autres, et 40 % en ont occupé plus de 6. Les ménages des logements économiques ont donc été des ménages relativement mobiles. On peut constater qu'ils ont assez bien suivi le développement de la structure urbaine actualisée par la réalisation de la politique de l'habitat économique.

2-3- Quelques observations après la politique d'habitat adoptée par l'Etat

La planification du développement de la structure urbaine d'Abidjan et les moyens importants consacrés par l'État, surtout par sa politique du logement économique, ont donné forme finalement à la structure socio-spatiale actuelle de la ville. Cette structure semble durable si on accepte que les quartiers centraux soient en mutation désertion au profit de la périphérie, remplacement des populations, renforcement de l'activité commerciale et que le quartier de Port-Bouët et Vridi a conservé une instabilité due à sa grande hétérogénéité. Cocody semble garder son caractère de quartier aisé et Yopougon a acquis le caractère de quartier urbain populaire. Depuis 1980 cependant, l'action de l'Etat sur le logement économique a été arrêtée. Celui-ci gage maintenant essentiellement sur le marché privé... non organisé dans le cas de la production de l'habitat traditionnel, spontané et bon marché... orienté, dans le cas de la production du logement moderne, vers les nouveaux lotissements du quartier Riviera de Cocody. Il y a donc sans doute consolidation de la différenciation entre les quartiers populaires au nord-ouest de Yopougon, Abobo et Anyama et les quartiers aisés au nord-est. Quelle a été le rôle du privé sur la question du logement à Abidjan ?

3- L'ajustement de l'interventionnisme d'Etat et l'émergence des promoteurs privés

Le relais des sociétés privées dans l'offre de logements concernant ce type d'habitat (logements économiques) et dans l'habitat de moyen standing en relancera probablement la croissance mais il n'est pas certain que ces logements soient accessibles au plus grand nombre. A Abidjan, comme dans d'autres capitales africaines, leur prix rend ces logements, pourtant dits sociaux, inaccessibles à ceux à qui ils étaient initialement destinés. Ils sont devenus dans les années soixante-dix, la propriété des classes moyennes (ANTOINE, DUBRESSON et MANOU-Savina, 1987).

Treichville fait parti des plus anciens quartiers d'habitat évolutif. Il s'est peu à peu densifié (500 habitants à l'hectare en 1988) et de nombreuses cours sont construites sur plusieurs niveaux. Ce type d'habitat existe dans la plupart des quartiers, et il abrite près de 60 % de la population de l'agglomération. La poursuite de son extension après 1979 résulte à la fois de l'arrêt des programmes de logements économiques et de la baisse de l'habitat spontané au fur et à mesure de l'avancée de l'urbanisation et de l'intégration dans l'habitat évolutif, de ces habitats (spontanés) une fois qu'ils sont lotis (DCGTX, 1989). Si l'initiative du lotissement revient toujours à l'Etat, ce sont désormais des opérateurs privés qui exécutent les travaux d'aménagement et assurent l'exploitation des infrastructures publiques. Ainsi, l'urbanisme est désormais envisagé comme la recherche d'outils de financement et de gestion sur le long terme.

3-1- La situation actuelle de la métropole abidjanaise concernant le logement

La récession économique de la fin des années 1970 et la communalisation entamée au début des années 1980, ont brouillé les pratiques et les politiques urbaines. Les politiques urbaines sont marquées par une juxtaposition des pouvoirs et une multiplication, dans le champ du foncier, d'acteurs aux intérêts enchevêtrés et/ou divergents, dont les attributions ne sont plus très claires entre l'État et les populations. Difficile de s'y retrouver dans cette gestion urbaine où prédominent l'improvisation et l'anarchie. La situation sociopolitique de ces dernières années, en drainant une foule de migrants vers la capitale, a encore contribué à aggraver le problème de la surpopulation et des habitats précaires. Abidjan, prise au piège de son désir de paraître, d'incarner l'exception ivoirienne et sous-régionale, a oublié que la gloire a aussi ses contreparties : depuis le plan BADANI, la population afflue plus vite que ne grandissent les

infrastructures d'accueil, et aucun des schémas directeurs qui lui ont succédé n'a pu contrer ce phénomène.

3-2- Conditions d'accès difficiles au logement pour des populations abidjanaises

Trouver un logement à Abidjan constitue une préoccupation majeure pour des populations de plus en plus nombreuses. Quelque soit le type d'habitation, il faut trouver une maison qui vous fasse gagner en temps et en argent dans vos activités de tous les jours. La belle époque où les entreprises immobilières telles que la SICOGI et la SOGEFIA construisaient des logements sociaux à une certaine couche de la population est dépassée. Désormais la spéculation s'est étendue sur le marché du logement et elle a aggravé la crise. Une expertise de l'Etat démontre très clairement que toutes les couches sociales du pays sont soumises à cette crise du logement. Il y a un véritable déficit au niveau de la production si bien que l'achat et la location deviennent quasi impossibles pour les Ivoiriens. Les prix des maisons se sont envolés, ceux du loyer mensuel également et les familles aux revenus modestes ne peuvent pas se loger.

3-2-1- Le déficit de logements face à la croissance démographique rapide et brutale de la capitale économique

La surpopulation de la ville d'Abidjan est l'une des raisons pour expliquer la crise du logement dans la capitale économique ivoirienne. L'exode rural, les déplacements de populations suite à une dizaine d'années de crises militaro-politique depuis 2002, ont accru la population d'Abidjan. De sorte que de 2 877 948 habitants en 1998, Abidjan compte aujourd'hui près de 5 millions d'habitants.

Quelle que soit la commune, le constat est le même : le coût mensuel des loyers est excessif (KOUADIO Th, 2010). A Cocody et au Plateau un studio peut coûter jusqu'à 120.000 francs CFA. Le prix moyen de la location pour une trois-pièces est de 300.000 FCFA. A Yopougon, considérée comme la commune de la classe populaire ivoirienne, un studio se négocie entre 30 et 50 000 FCFA et les trois-pièces entre 70 et 120.000 FCFA. Ces coûts sont au-delà des revenus de l'Ivoirien de la classe populaire. Surtout que le SMIG ivoirien est à moins de 60.000 Fcfa. Outre le loyer trop élevé, nous avons l'épineux problème des cautions. Pour effectuer son déménagement, il faut prévoir quatre mois de caution et un

mois d'avance. Certains propriétaires réclament jusqu'à 12 mois de caution. Il faudra verser l'équivalent d'un mois du loyer aux différentes agences qui vous ont aidé à avoir le logement.

C'est dans cette optique que KOUADIO Th (2010), estime que « *Depuis que la SICOGI et la SOGEFIHA ont arrêté de produire des logements sociaux, conformément à l'ancienne approche, il n'y a pas eu en direction des ménages ivoiriens, de véritable politique du logement à caractère social. Le secteur privé qui a pris le relais n'en a pas fait son cheval de bataille. Si bien que les besoins se sont accumulés dans le temps. Ces besoins s'accroissent à un rythme de 40. 000 logements par an, qui se répartissent à égale partie entre Abidjan et l'intérieur du pays. Ces besoins n'ont pu être satisfaits pour différentes raisons* ». Avant de souligner que l'Etat a passé la main au secteur privé, avec un certain nombre de mécanismes. Mais malheureusement, ces mécanismes d'accompagnement ne se sont pas avérés suffisamment incitatifs pour amener le secteur privé à produire des logements à coût bas pour les populations. Par conséquent, le stock global en termes de déficit est à peu près de 400 000 logements. Ce déficit est de 200 000 à Abidjan et 200.000 à l'intérieur du pays (AGEF, 2010). Mais le déficit par an est de 20.000 logements pour l'intérieur et plus de 20 000 pour Abidjan.

Les productions ne vont pas au même rythme que l'accroissement de la demande. Pour résorber ce gap, l'Etat a décidé de la mise en œuvre effective de la nouvelle politique du logement. Elle mobilisera d'importantes ressources financières. Aussi, le ministère en charge de la Promotion du Logement travaille pour mettre en place des mécanismes de recherche de financement pour la promotion du logement.

En effet, selon des experts il y a une inadéquation entre l'offre et la demande. Il y a un véritable déficit au niveau de la production. Par conséquent, l'achat et la location deviennent très élevés de sorte qu'il est quasi impossible pour l'Ivoirien moyen de se loger. « Acquérir un logement ? Il n'y pense même pas. Car cela est hors de prix », explique un actif à Abidjan. Fort de cette situation plutôt alarmante du logement à Abidjan, certaines couches socioprofessionnelles font le choix de s'orienter vers les villes périphériques telles que Bassam, Bingerville et Dabou.

II- LE CHOIX DU LOGEMENT DANS LES VILLES PERIPHERIQUES

D'après FISCHER (1981), le logement représente une forme essentielle de relation à l'espace marquée par la familiarité et la privatisation. Cette situation implique une prise en considération de multiples facteurs d'influence donnant lieu à un concept plus global en termes de cadre de vie. Rester locataire ou devenir propriétaire est un acte qui semble gouverner les choix résidentiels. Une interrogation sur la signification du statut d'occupation est nécessaire à une compréhension partielle de la pratique résidentielle. Devenir propriétaire de son logement, c'est l'horizon souhaité de presque tous les ménages, l'aboutissement d'un parcours résidentiel. La propriété peut conférer ainsi une position sociale que le statut professionnel ne permet toujours pas d'acquérir. L'acquisition de logement peut aussi être la seule façon de trouver un logement ou l'option la plus économique pour certaines catégories de ménages ou d'individus. Trois modalités principales permettent de différencier le statut d'occupation : propriétaire, locataire (privé ou social), logé gratuitement. Ainsi, les trois valeurs sont donc considérées comme mutuellement exclusives.

En effet, dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, la maison est en général un projet personnel dont la finalité est d'avoir son propre « chez-soi ». De plus, l'immobilier est un secteur stratégique d'accumulation et de reproduction du capital ou tout simplement de sécurisation pour l'avenir. Nous montrerons plus tard dans cette analyse que la volonté d'avoir son propre logement, pour les travailleurs migrants, avoir plusieurs lots en possession est important pour s'assurer un avenir meilleur.

1- La disponibilité foncière dans les villes périphériques

L'étude du mode d'occupation du sol des communes périphériques de la ville d'Abidjan a permis de réaliser le tableau n°10. Grand-Bassam, Dabou et Bingerville sont des pôles d'attraction et de fixation de population. De plus leur relative disponibilité en terrains urbains est une raison supplémentaire de voir affluer des demandeurs de lots. Avec la saturation foncière connue à Abidjan et l'existence d'un réseau routier qui facilite leur accès, les villes périphériques sont de plus en plus sollicitées.

Tableau 10 : Population et superficie des communes

Communes	Population RGP 1988	Population RGP 1998	Superficie totale de commune (ha)	Superficie urbaine (ha)	Superficie urbanisée
Anyama	72.000	95.000	21.500	4.557	363
Bassam	42.000	58.000	11.000	9.041	637
Bingerville	39.000	47.000	9.600	6.687	725
Dabou	52.000	67.000	6.300	22.578	620
Songon	-	40.000	36.900	27.078	401
Total	205.000	307.000	85.300	69.941	2.746

Source : M.O.S (1996)

A travers ce tableau, nous pouvons dire que la superficie de Dabou vient en deuxième position après Songon. Cependant Songon a la particularité d'être un ensemble disparate de villages situés le long de la route de Dabou ; le reste de la commune est constitué de plantations et de brousse. Les autres communes telles que Bassam et Bingerville viennent juste après celle d'Anyama. Les différentes villes de notre espace d'étude offrent de vastes réserves foncières à proximité d'Abidjan avec plus de 38.306 ha. Ainsi les communes les plus urbanisées concernent Bingerville qui détient une superficie urbanisée de 725 ha. Nous soulignons que ces différentes superficies urbanisées ont connu une croissance fulgurante due à l'évolution croissante des villes. Cette situation est due à la forte demande de lots caractérisée par une évolution démographique importante des villes. Elle se résume par une superficie urbanisée de la ville de Bingerville qui passe de 725 ha à environ 1.020 ha , celle de Dabou qui passe de 620 ha à environ 1.300 ha de nos jours.

1-1- Les différentes procédures de lotissements des terrains urbains dans les villes périphériques

La procédure de lotissement est l'ensemble des règles mises en place par l'administration pour contrôler l'établissement des lotissements. La création du sol urbain répond à un besoin de la population dans les différentes villes périphériques. En effet, à Bassam, Dabou et Bingerville, l'occupation des lots est quelque peu différente du fait de leur passé colonial marqué par des fonctions d'élite (poste administratif, scolaire, militaire, capital politique).

Pour Grand-Bassam, la transformation du sol urbain est fonction de la forte demande de terrains enregistrée par la municipalité. La proximité de la ville de Bassam vis-à-vis d'Abidjan, implique nécessairement des besoins considérables d'espace en vue de construire des logements et d'équiper la ville. Les différents lotissements initiés répondent aussi aux besoins de désengorger le noyau originel qui reste dans son ensemble un espace vieillissant. Depuis ces dix dernières années, des initiatives privées interviennent dans l'extension du tissu urbain. En effet, des groupes de familles possédant des titres fonciers sur des parcelles initient des lotissements. C'est dans ce cadre que les familles VANGAH et BOGNINI ont fait le lotissement de l'espace situé à l'entrée derrière le village artisanal. Ces opérations de lotissements privés tiennent à deux faits majeurs. En effet, les propriétaires jugent les indemnités compensatrices très insuffisantes pour les terres expropriées par la municipalité pour cause d'utilité publique. Ensuite, ces mêmes propriétaires veulent prévenir toute intervention extérieure, surtout de l'Etat, de nature à leur faire perdre les avantages liées à leur statut d'autochtone.

Pour entreprendre ce lotissement privé, un certain nombre de pièces devrait être fourni et présenté aux autorités de la ville pour leur avis. A chaque lotissement, la demande de lots reste toujours très supérieure à l'offre. Aussi, pour le lotissement de Mockeyville extension en cours de réalisation, le service technique de la mairie a enregistré plus de 13200 demandes pour 600 lots produits. Le nombre de lots produits pour l'ensemble de la ville de Grand-Bassam s'élève à environ 7576 lots. Quant à Bingerville, l'intervention des sociétés civiles immobilières dans le paysage urbain ivoirien date de la période de dessaisissement de l'Etat de l'immobilier. En 1980, à la veille de la communalisation, Bingerville comptait environ 2108 lots dont 1987 étaient habités. En effet, l'Etat, via ses structures telles que la SETU, la SICOGI et la SOGEFIA, a été le seul promoteur du développement urbain chargé d'aménager, d'équiper, de distribuer, d'entretenir, de protéger l'espace. En dehors des constructions SICOGI -I et II, les cités GBAGBA, COULIBALY, financées entièrement par l'Etat en vue de loger les nombreux fonctionnaires affectés à Bingerville, nous assistons à une floraison de sociétés civiles immobilières qui s'investissent dans le paysage urbain Bingervillois.

L'histoire de l'avènement des sociétés civiles immobilières dans le paysage urbain Bingervillois relève de la politique du maire en vue de relancer l'économie de la cité dans le district d'Abidjan. En effet, zone urbaine affectée à l'habitat, Bingerville est dépourvue

d'activités économiques importantes pouvant faire d'elle un pôle économiquement attractif. Ainsi, dès son élection, le maire va mener une sensibilisation auprès de la population autochtone aux fins de libérer les terres pour la construction et l'extension de la ville (BOKA, 2010). Cette politique de relance économique va se centrer sur le foncier dans le domaine de l'immobilier avec l'installation des sociétés pour la construction de logements de type économique, moyen et haut standing. Avec le désengagement de l'Etat dans la création de terrains urbains et d'habitats, Bingerville dispose d'un gisement foncier de 10.200 hectares. Cette situation attire de nombreuses sociétés civiles immobilières. Ces sociétés négocient avec les propriétaires terriens pour produire et vendre des logements. Elles ont pour clients des mutuelles et associations, des agents de même corporation, etc. Cette idée a fait naître les cités telles que FEH KESSE, BNETD, CIE et PALMA. En effet, la société civile immobilière « les FIGUIERS » a bâti la cité FEH KESSE pour les agents de la direction générale des impôts. Ensuite, la société de construction immobilière ALOBHE a construit 672 villas économiques. Enfin, la société ivoirienne de développement immobilier a bâti la cité PALMA de 123 logements de 3 et 4 pièces et la cité Fougère, de 118 villas de haut standing en plus 114 villas économiques. On assiste à Bingerville au phénomène d'étalement urbain avec la création de logements de type individuel horizontal par l'acquisition de vastes parcelles de terrain couvrant une superficie de plus de 170 hectares.

Les sociétés civiles Immobilières sont des acquéreurs potentiels et participent à l'extension de l'espace urbain. Cependant, cette extension n'est pas toujours faite conformément à l'armature urbaine. Elle ne respecte pas souvent le Plan d'Urbanisme Directeur et n'est pas toujours accompagnée de commodités élémentaires (manque d'infrastructures et équipements). Face à cette situation, les populations sont laissées pour compte car, des logements mal construits sont vendus à coût élevé. Les mécanismes de contrôle de l'Etat ne sont pas efficaces voire non opérationnels dans beaucoup de cas, et le non respect des règles urbanistiques et des constructions anarchiques défigurent le paysage urbain. Tout comme Bingerville, Dabou aussi joue ce rôle de cité dortoir pour Abidjan et cette fonction favorise la rapide mise en valeur des lots. Aussi en 1980, la SOGEFHIA réalisa une opération immobilière. De façon générale, on observe que les lotissements sont opérés à la périphérie des villes, chose qui attestent de leur expansion. Dans ces périphéries, se manifeste une pression considérable sur le foncier qui demande à ce que nous lui accordions une attention particulière (LOBA 2009).

A Dabou, cette pression sur le foncier même si elle n'est encore matériellement pas perceptible, est tout de même enclenchée. Les terroirs ruraux dans la périphérie du centre urbain sont de plus en plus sollicités, soit par des sociétés immobilières, soit par des structures d'enseignement supérieur désireuses de renforcer la fonction scolaire de la ville en y créant un centre universitaire. Plusieurs demandes sont à cet effet soumises à la mairie. Pour revenir au permis de construire, la municipalité en a délivré 247 (de 2001 à 2006), soit un peu moins que dans les autres communes. Les quartiers les plus sollicités sont CAFOP, USAID, Tchotchoraf et Wrod avec respectivement 20,2% et 8,5% des permis de construire délivrés.

2- Le secteur de la location immobilière

La création du sol urbain renvoie à la production de terrains urbains. Toute personne physique ou morale, originellement détentrice ou qui est devenue propriétaire par un jeu de transferts, participe à la création du sol urbain. Le producteur peut donc être celui qui vend, loue ou qui cède à titre gracieux son terrain. C'est de lui qu'émane la propriété foncière. L'acte de production doit être donc comprise dans le strict sens de la transformation aussi primaire soit-elle d'un espace donné amorçant son « humanisation » par le biais de facteurs coutumiers et administratifs. D'autres facteurs tels que, la position géographique, le niveau d'équipement administratif, le niveau de développement agro industriel, la relation facile avec la capitale économique, font de Grand-Bassam, Dabou et Bingerville, à divers degrés des pôles d'attraction et de fixation de la population, donc des lieux privilégiés de création de sols urbains.

2-1- Les modes de production du sol urbain et l'évolution des prix du sol

2-1-1- Les modes de production du sol urbain

La tradition foncière urbaine ivoirienne trouve son origine depuis la conception coloniale de la ville. Cette tradition est basée sur le lotissement considéré comme plan d'urbanisme. Ce plan d'urbanisme sert à créer de toute pièce un centre urbain qu'à ajouter un nouveau quartier à un centre existant. En effet, l'Etat n'ayant pas le contrôle des terres dans les zones de Bassam, Bingerville et Dabou, l'espace urbain reste marqué par la force du foncier autochtone. Les propriétaires terriens ou les communautés villageoises initient et dirigent leur lotissement. Un lotissement est une opération ayant pour objet ou pour effet la division

volontaire en lots d'une ou plusieurs propriétés foncières. Il peut être mis en vente ou en location à usage d'habitation, de jardin, d'établissement industriel et commercial. Ainsi à Dabou dans le cadre des lotissements de Wrod et SODEPALM, les chefs terriens y ont été associés tout comme ce fut le cas à N'gotto, N'Gbromin et à Santé dans la commune de Bingerville.

Parlant de Bingerville, notons que pendant longtemps l'état n'avait pas le monopole sur le foncier urbain. Le conseil d'attribution des lots, conduit par l'administration préfectorale, était contesté par les chefs terriens locaux. A l'avènement de la communalisation, les conflits de compétence vont s'amplifier entre la sous-préfecture, la mairie et les chefs terriens. La réalisation d'un lotissement quel qu'il soit est soumise à autorisation administrative préalable. Le lotissement ne peut être autorisé que s'il est conforme au plan d'urbanisme dont il constitue le principal moyen de mise en œuvre. L'autorisation de lotir est délivrée par le ministre chargé de l'urbanisme à partir de l'instruction du dossier de demande présenté par le lotisseur. Le règlement est un acte administratif obligatoire pour tout lotissement. Il fixe les règles d'urbanisme applicables à la zone où est situé le lotissement. Lorsqu'un plan d'urbanisme existe, il doit y être conforme. Une fois le lotissement autorisé, les prescriptions de son règlement, qui peuvent déroger aux prescriptions des plans d'urbanisme et du règlement général d'urbanisme, s'impose à tous, lotisseurs comme acquéreurs de lots. Le lotissement est l'un des éléments de la qualité en matière d'urbanisme et son respect doit être assuré par l'autorité qui délivre le permis de construire. Il respecte des règlements contenus dans le cahier de charges. Le cahier de charges est un document contractuel qui ne contient que des règles et servitudes d'intérêts privés. Il a pour objet de définir les rapports contractuels entre les propriétaires et les demandeurs des lots d'une part et les relations entre les différents propriétaires d'autre part. Il définit les droits et obligations des intéressés.

2-1-2- Les conditions de mise en valeur des terrains dans les zones périphériques

2-1-2-1-Les modes d'accès à la terre

Les modes d'accès à la terre sont régis par un système foncier en mutation. Ce système foncier laisse apparaître de nouvelles transactions et spéculations foncières étant aux prises avec les différents acteurs aux divers intérêts dont l'Etat et les autorités coutumières. Ces acteurs détiennent le pouvoir de décider de l'attribution et de l'utilisation des terres. L'Etat

use d'une autorité légale en matière de gestion foncière. Il est représenté par les autorités administratives et municipales que sont le sous-préfet et le maire ainsi que des représentants de certains ministères notamment celui de l'économie et des finances, de la construction et de l'urbanisme. Tous ces organes étatiques déconcentrés et décentralisés interviennent dans la gestion foncière à travers le suivi des pratiques liées à l'exploitation et à la mise en valeur des terres. Il va s'en dire que l'Etat s'occupe aussi de la résolution des litiges fonciers. Les autorités coutumières sont les principales détentrices des terres. Elles sont représentées par les chefs de villages sous le contrôle d'un comité de gestion de patrimoine. Ainsi, dans la gestion foncière villageoise, la transaction peut s'effectuer à deux niveaux. Pour les patrimoines familiaux, la gestion est confiée aux chefs de famille qui associent les chefs de village ou les comités de gestion de patrimoine qui servent de témoins. A Bassam, c'est le Royaume de Moossou qui est le propriétaire principal des terres. A Bingerville, ce sont les chefs terriens Ebrié et à Dabou, ce sont les chefs du Léboutou. Ils délivrent une attestation de concession au demandeur de lot en payant des droits vis-à-vis de la chefferie et du propriétaire terrien. Concernant le patrimoine villageois, la gestion est confiée au comité chargé du patrimoine en collaboration avec la chefferie du village.

2-1-2-2-Processus de mise en valeur d'un terrain

Pour mettre en valeur un terrain dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, l'intéressé, s'il n'est pas propriétaire terrien, obtient le lot après achat où il fait valider son nom dans le guide à la sous préfecture. Le sous-préfet est le Président de la commission d'attribution et retrait des terrains urbains. Il délivre une lettre d'attribution du terrain après la réunion des membres de ladite commission conformément au décret n°78-690 du 18 Aout 1978 « portant réglementation de la procédure d'attribution des lots de terrains urbains et abrogation du décret n°70-328 du 25 Mai 1970 ». Il consulte un géomètre expert pour l'établissement du dossier technique qu'il transmet au ministère de la construction et de l'urbanisme en vue de l'obtention de l'Arrêté de Concession Définitive ACD. Avec la lettre d'attribution ou l'ACD, l'acquéreur doit impérativement se conformer à la loi n°65-248 du 4 Aout 1965, décret n°92-398 du 1^{er} juillet 1992 portant réglementation du permis de construire et abrogeant le décret n° 77-941 du 29 novembre 1977 à son article 1^{er} quiconque désire entreprendre une construction à usage d'habitation ou non doit au préalable, obtenir un permis de construire. Le permis de construire est délivré par le Maire de la commune conformément à la loi n°2003-

208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences des collectivités territoriales et le décret n°2005-261 fixant les modalités d'application en matière d'urbanisme et d'habitat.

2-1-2-3- Le permis de construire

Le permis de construire est un document administratif obligatoire, nécessaire à quiconque désire construire un bâtiment d'habitation, d'industriel, d'équipement scolaire, de station service, d'équipement hôtelier, etc. Ce permis est aussi nécessaire pour les modifications d'un bâtiment existant. Il est exigé pour que soient respectées les conditions d'hygiène et de sécurité et les normes architecturales. Le dossier devra être composé de :

- Une lettre d'attribution ou un titre de propriété ;
- Un extrait topographique visé par le domaine urbain, la Sodeci, la Cie, le service d'assainissement ;
- Le certificat d'urbanisme ;
- Un accord du Ministère de tutelle, dans le cas de construction d'hôtel, stations service, établissement scolaire, établissement hospitalier etc ;
- Un plan de masse (échelle 1/200è) ;
- Un plan, coupes et façades (échelle 1/50è) ;
- Un devis descriptif sommaire ;
- Un devis estimatif sommaire.

Le dossier complet est établi en quatre exemplaires et sera accompagné d'une lettre de demande manuscrite dûment signée et timbrée adressée au Maire de la commune. Le dossier est soumis à l'avis de la commission qui se réunit une fois par semaine au service de permis de construire à la direction des services techniques de la Mairie. La liste des dossiers passés en commission est affichée avec des différents avis favorables ou défavorables. Sur la base de présentation d'une quittance de 100.000Frs délivrée par les services financiers de la Mairie, le Maire délivre le permis de construire. Pour les constructions de bâtiments classés établissement recevant du public (E.R.P), établissement hospitalier, écoles, usines, salles de spectacle et immeuble de grandes hauteurs, le permis de construire est délivré par le Ministre de la construction et de l'urbanisme.

Tableau 11: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Bassam de 1984 à 2006.

Années \ Quartiers	Quartiers											Total
	France	Petit Paris	Phare	ODDOS	Moossou	Village artisanal	Impérial	Congo	CAFOP I	CAFOP II	Mockey-ville	
2006	1	0	0	0	1	1	0	2	11	38	21	75
2005	3	0	1	0	0	3	3	14	8	19	20	71
2004	0	0	3	1	0	1	3	8	5	27	20	68
2003	0	0	1	2	0	0	6	3	11	16	12	51
2002	1	0	1	3	1	0	2	15	16	28	70	137
2001	0	0	2	0	0	0	6	3	11	6	8	46
2000	1	0	0	0	0	0	1	10	4	4	0	20
1999	0	0	3	0	1	0	7	22	21	11	0	65
1998	0	0	1	1	1	0	2	4	7	5	0	21
1997	1	0	5	2	2	0	3	18	24	13	0	68
1996	0	0	1	0	1	0	1	1	13	0	0	17
1995	0	0	1	0	0	0	5	1	7	1	0	15
1994	2	0	0	0	0	0	3	7	15	0	0	27
1993	1	0	1	0	0	0	8	3	12	0	0	25
1992	2	0	0	2	0	0	19	1	21	0	0	45
1991	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
1989	1	0	0	0	0	0	5	2	11	0	0	19
1988	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
1987	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1986	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
1985	0	0	0	0	0	0	3	4	6	0	0	13
1984	0	0	1	0	0	0	1	13	7	0	0	22
Total	15	0	21	11	7	5	79	141	212	168	151	810

Source : Service technique de la Mairie de Bassam

Figure 1 : Répartition des permis de construire dans la commune de Bassam

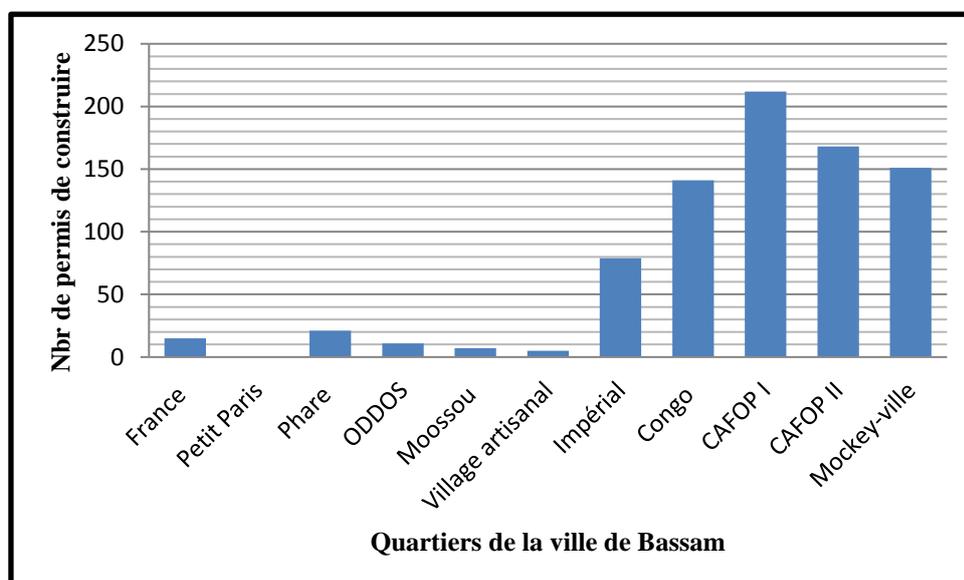


Tableau 12: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Dabou de 2001 à 2006.

Quartiers	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Akromayaki	4	0	2	5	5	2	18
Cafop-Sodepalm	17	4	10	15	12	10	68
Kpassi Affre	10	3	9	17	13	9	61
Wrod	3	1	2	5	7	3	21
Tchotchoraff	10	4	7	16	10	3	50
Palmeraie	3	1	2	2	6	1	15
Ancien Dabou	2	2	1	2	1	4	12
Agbanou					1	1	2
Total	49	15	33	62	55	33	247
Acquéreurs non résidents			10	17	5	7	39

Source : Service technique de la Mairie de Dabou

Figure 2 : Répartition des permis de construire dans la commune de Dabou

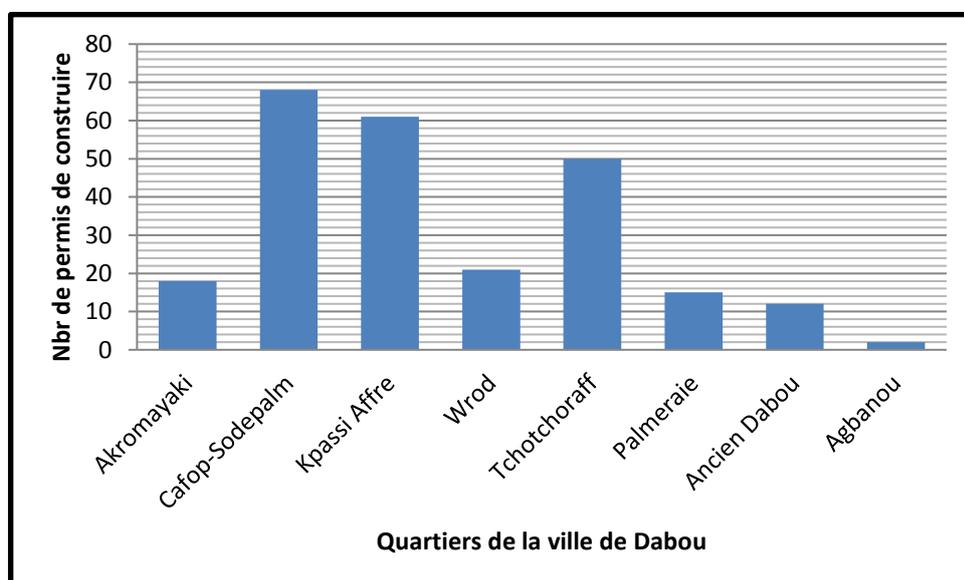
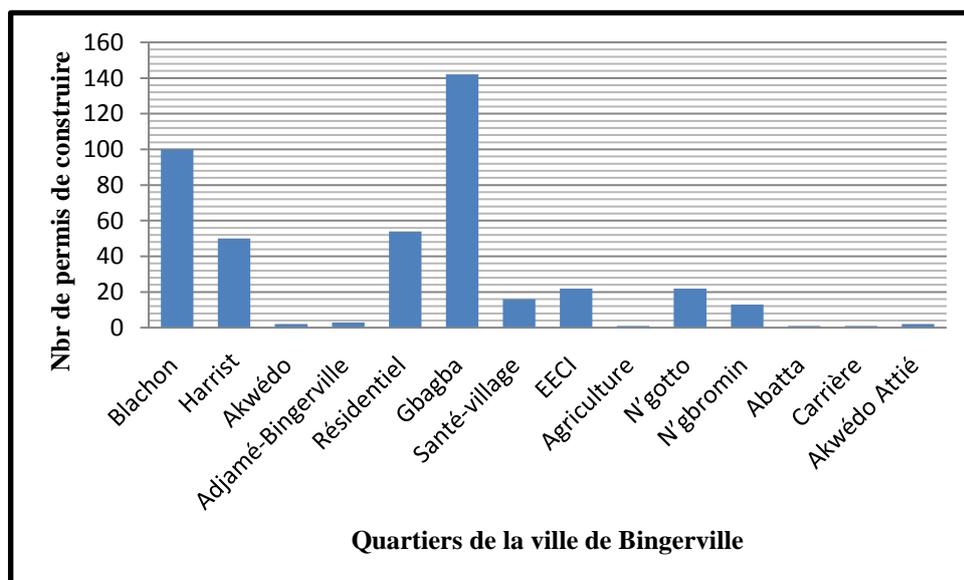


Tableau13: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Bingerville de 1987 à 2006.

	1987	1988	1989	1990	1991	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Blachon	3	14	1	4	8	2	2	1	7	10	17	21	6	11	100
Harrist	5	15	11	5	7	0	1	0	1	2	2	1	0	0	50
Akwédo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Adjamé-Bingerville	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Résidentiel	0	1	4	2	4	2	3	0	3	8	12	16	9	2	54
Gbagba	1	2	7	5	0	1	11	7	25	23	21	24	13	2	142
Santé-village	0	1	0	0	0	0	0	0	3	3	1	1	6	1	16
EECI	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	5	11	4	22
Agriculture	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
N'gotto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	4	7	22
N'gbromin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	4	13
Abatta	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Carrière	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Akwédo Attié	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Total	11	33	23	16	20	5	18	10	39	49	56	81	55	25	441
Acquéreur non résident	5	2	2	2	2	1	2	5	10	12	20	41	27	16	147

Source : Service technique de la Mairie de Bingerville, in LOBA (2009)

Figure 3 : Répartition des permis de construire dans la commune de Bingerville



2-2- L'évolution des prix du sol

Dans les pays sous-développés, la spéculation sur les terrains est une règle générale. En effet, à Abidjan, la spéculation inaugurée sur le Plateau s'est transportée très tôt sur l'Ile de Petit Bassam. Peu avant la seconde guerre mondiale, les perspectives de la création d'un port et l'ouverture du canal avaient retenu l'attention des constructeurs. Dès 1943, les demandes s'étaient accumulées sur les bureaux d'Etat, venant surtout de la part des grandes sociétés de commerce. Le départ du gouverneur LATRILLE, hostile à la spéculation, avait fait rebondir le mouvement. Il portait surtout sur les nouveaux quartiers et îlots. Les noyaux anciens d'Adjamé, Treichville et Port-Bouët conservaient les terrains les plus accessibles avec des prix au mètre carré s'échelonnant de 125 à 1.000 FCFA. Faisant la transition entre Adjamé et le Plateau, l'îlot Indénié offrait des terrains à 3.000 FCFA le mètre carré. Il s'agissait là d'une zone pavillonnaire déjà assez marginale par rapport à Adjamé. Elle préfigurait Cocody et Treichville (dans leurs parties bourgeoises) avec ses belles villas réservées aux hauts fonctionnaires et aux directeurs d'entreprises privées. Les terrains étaient beaucoup plus accessibles dans les villages périphériques où le mètre carré ne dépassait pas en principe 400 FCFA. Ils expliquaient le reflux des travailleurs moyens vers ces zones péri-urbaines.

Contrairement à ces secteurs d'affluence, le Plateau, Cocody, Marcory et les zones industrielles de l'Ile de Petit Bassam constituaient les zones avec des valeurs au mètre carré allant de 1.300 à 12.000 FCFA dans les années 1970. De surcroît, la valeur qui était imposée aux habitations en son temps, était de nature à éloigner les travailleurs moyens. Cependant, ces quartiers étaient parcourus de villas de 5 à 10 millions de francs en valeur. Le développement très spectaculaire de la capitale économique Abidjan et les nécessités du logement aujourd'hui, ont donné une importance particulière aux problèmes de terrains. Les prix de terrains, dans les différentes communes de la capitale économique Abidjan ont triplé voir même quadruplé, parfois même décuplé. Cette situation ne laisse pas le choix à une catégorie d'actifs de migrer vers la périphérie, dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou.

En observant les permis de construire délivrés à Bassam, à Bingerville et à Dabou, on se rend bien compte que la proportion de permis attribuée aux individus ne résidant pas dans la ville n'est pas à négliger. A Bassam, le service technique de la mairie procède à l'instruction

des dossiers qui sont ensuite soumis à l'avis d'une commission dont la composition est la suivante :

- Le préfet du département, président ;
- Le maire ou son représentant ;
- Le représentant du ministère de l'économie, des finances et du plan ;
- Le représentant du ministère de la construction et de l'urbanisme, secrétaire ;
- Le représentant de T.P ;
- Trois notables des différentes communautés à titre consultatif ;
- Le directeur général des impôts ou son représentant.

Cette commission se réunit sur convocation du président, chaque fois que besoin y est. Elle se prononce sur les demandes soumises en tenant compte de certains critères soit qu'il s'agit de lots à usage d'habitation, de lots à usage industriel et commercial.

Le procès verbal des travaux de cette commission attribue un numéro de priorité à chaque dossier retenu. Les décisions sont prises et notifiées soit sous formes d'attribution et sous forme de promesse d'attribution.

A chaque lotissement, la demande de lots reste toujours très supérieure à l'offre. De Janvier 1985 à Février 1988, ce sont 754 demandes de lots qui ont été enregistrées. Comme nous l'avons déjà souligné, pour le lotissement de Mockeyville extension en cours de réalisation, le service technique de la mairie a enregistré plus de 13200 demandes pour 600 lots produits. Le nombre de lots produits pour l'ensemble de la ville de Grand-Bassam s'élève à 7576 lots. L'identité de ces demandeurs de lots relève de toutes les couches ethniques, des personnes vivant à Bassam et ses alentours, et surtout des pays européens. Le prix d'un mètre carré (m²) de terrain fixé par la mairie est fonction du coût de réalisation du lotissement. Ce prix a connu une croissance spectaculaire du fait de la forte demande de lots, de la nature du projet à réaliser dans la ville, notamment celle de la zone franche et surtout de la proximité d'avec Abidjan. Pour le prix du sol, nous avons 3.500 FCFA le mètre carré pour les zones d'habitat évolutif. Ensuite, nous avons 5.500 FCFA le mètre carré pour les zones d'habitat moyen standing. Et enfin, avec plus de 10.500 FCFA le mètre carré pour les zones d'habitat haut standing. A Dabou, cette proportion représentait le tiers des permis délivrés en 2003. Même si ce taux est en légère baisse, il n'est tout de même pas à négliger. A Bingerville, le taux de permis de construire attribué aux non résidents dans la ville est de 33,3% contre 15% à Dabou. On note que l'effectif de permis de construire attribué aux non résidents s'est quadruplé de 2001 à 2004 avant de connaître un léger recul en 2005 (et au premier semestre

de 2006). De plus, à Abidjan, les terrains sont coûteux. Les tarifs proposés par les municipalités sont très souvent perçus comme des aubaines et constituent pour beaucoup un moyen fiable pour investir dans l'immobilier.

A Dabou, les frais de bornage sont de 80 000 francs environ dans les terrains pour habitat évolutif et 150 000 francs pour le résidentiel. A Bingerville, le mètre carré est à 10. 500 francs dans les quartiers résidentiels et 3.500 francs dans les quartiers d'habitat de type évolutif. Même si ces tarifs sont pour le moment en deçà de ceux pratiqués dans la sphère abidjanaise, il faut tout de même noter que du fait de sa plus grande proximité d'Abidjan, Bingerville risque de connaître une trop forte demande. Cette situation pourrait provoquer une hausse des coûts d'acquisition de terrains urbains en particulier dans les quartiers résidentiels. Si les statistiques ne le montrent pas, les services techniques nous ont en revanche affirmé que les quartiers résidentiels sont les quartiers où la demande en terrains urbains, est la plus élevée. A Dabou, le constat est le même (toujours selon les services techniques). Cette situation a été vécue entre 2003 et 2004 où de nombreux terrains au quartier résidentiel ont été sollicités par des «Abidjanais ». Cette même réalité à Bingerville favorise son extension rapide depuis 2001. En dépit des coûts proposés par les promotions immobilières, les terrains urbains de cette banlieue intéressent une frange importante de demandeurs de lots (cas de la Cité Feh Kessé et de ses alentours).

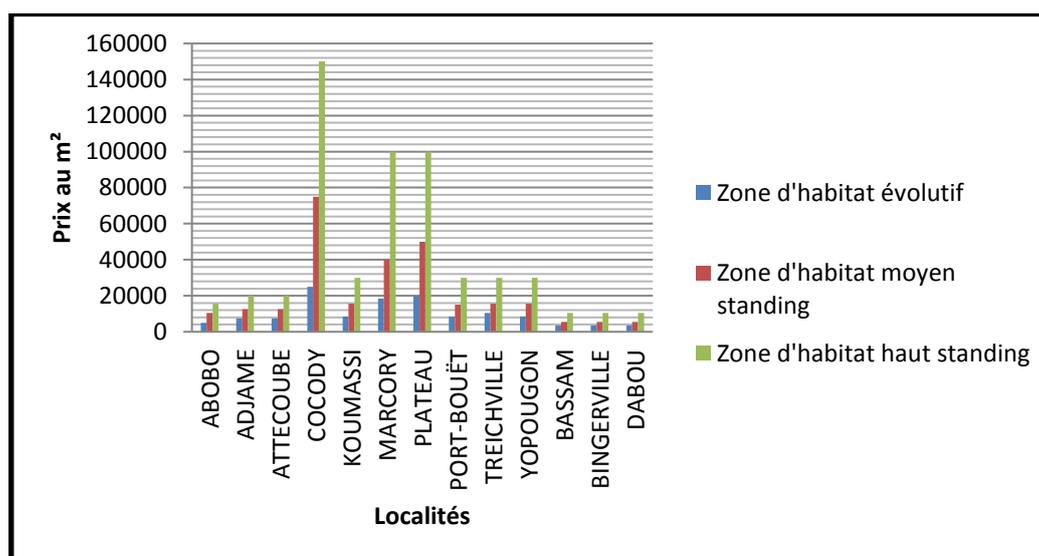
Nous estimons à travers la figure ci-dessous, que la demande de terrains s'est maintenue à un rythme élevé à Abidjan. Cette situation a entraîné une envolée des prix de l'immobilier. Marcory, Plateau et Cocody, réputés comme les quartiers luxueux par référence d'Abidjan, ont des prix au mètre carré compris entre 20.000 FCFA et 150.000 FCFA. Cependant, pour les autres quartiers, les prix varient entre 5000 FCFA et 30.000 FCFA. La raison est que, certains quartiers tels que, Yopougon, Port-Bouët et Abobo sont considérés comme la proche banlieue et donc extensibles vers l'intérieur du pays. Ces différents quartiers proposent des espaces encore disponibles car la demande de terrains ne faiblit pas. Par contre, à Bassam, à Bingerville et à Dabou, les prix varient entre 3500 FCFA et 10500 FCFA. Longtemps considérées comme des villes entièrement à part, ces localités font aujourd'hui partie de l'agglomération abidjanaise. La conséquence directe est que ces villes sont déjà atteintes par la contagion haussière des prix des terrains de construction. La classe moyenne, au prise avec les prix pratiqués dans la capitale économique y cherche refuge.

Tableau 14 : Comparaison des valeurs vénales entre les communes d'Abidjan et les villes périphériques

Valeurs vénales des terrains selon les zones d'habitat (prix au m²) en 2011			
Communes	Zone d'habitat évolutif	Zone d'habitat moyen standing	Zone d'habitat haut standing
ABOBO	5000	10500	15500
ADJAME	7500	12500	20000
ATTECOUBE	7500	12500	20000
COCODY	25000	75000	150000
KOUMASSI	8500	15500	30000
MARCORY	18500	40000	100000
PLATEAU	20000	50000	100000
PORT-BOUËT	8500	15000	30000
TREICHVILLE	10500	15500	30000
YOPOUGON	8500	15500	30000
BASSAM	3500	5500	10500
BINGERVILLE	3500	5500	10500
DABOU	3500	5500	10500

Source : Services techniques Mairies, AGEF (2002), Journal de l'économie (N°182, Novembre 2012)

Figure 4 : Comparaison des valeurs vénales entre les communes d'Abidjan et les villes périphériques



2-2-1- Le statut d'occupation des actifs migrants dans les nouvelles zones d'accueil

La forte demande de terrains et la hausse des prix de viabilisation ont engendré une hausse des coûts des terrains à construire dans la capitale économique. Etre propriétaire d'un lot à Abidjan est devenu difficile pour nombre de personnes. Si à la périphérie, s'offrir un lot semble à la portée de nombre de tous, ce n'est pas le cas à Abidjan depuis plusieurs années. Quel est alors le statut d'occupation des populations enquêtées ?

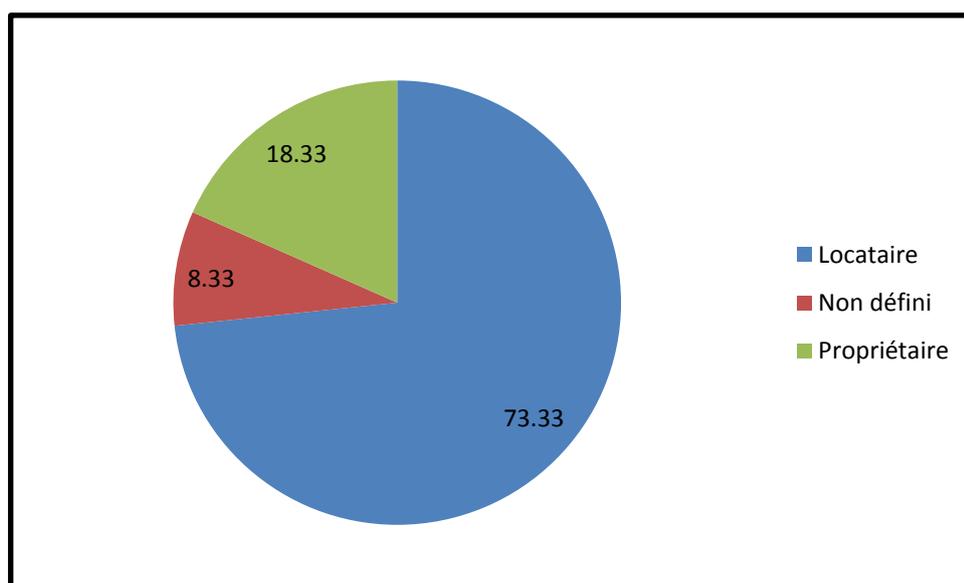
Nous remarquons, à travers l'analyse du tableau 15 et du graphique 5 ci-dessous, que plus de la majorité des travailleurs migrants sont locataires à leur première occupation du logement.

Tableau 15: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le premier statut d'occupation

Premier statut d'occupation à l'arrivée	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Locataire	74	75	71	220	73,33
Non défini	9	5	11	25	8,33
Propriétaire	17	20	18	55	18,33
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 5: Fréquence des travailleurs migrants par ville selon le premier statut d'occupation



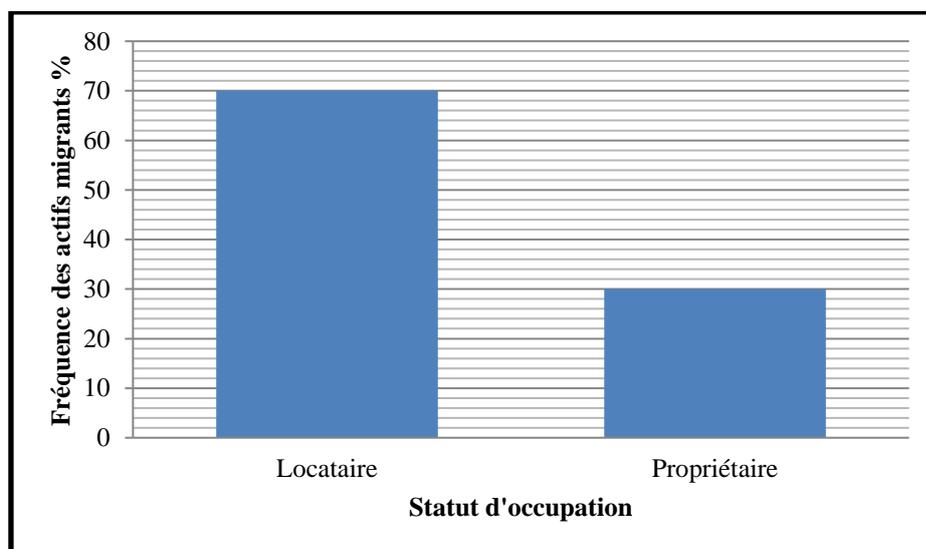
Cela dit, nous enregistrons plus de 220 travailleurs migrants soit environ 73,33% des personnes enquêtées ayant le statut de locataire. Par contre à l’opposé, nous enregistrons plus 55 travailleurs migrants soit environ 18,33% qui soient propriétaires de leurs propres logements. Nous pouvons dire qu’on constate que plus d’actifs migrants sont locataires que propriétaires pendant leur premier statut d’occupation dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Au fur à mesure que les années passent, certains actifs migrants préfèrent acquérir leur propre logement et devenir propriétaires, comme nous le montre le tableau ci-dessous. A l’analyse de ce tableau, nous pouvons constater une légère augmentation du nombre de propriétaires après l’installation définitive des actifs contre une faible diminution des locataires.

Tableau 16: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le statut d’occupation (après s’être installés définitivement)

Statut d'occupation	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Locataire	66	67	77	210	70,00
Propriétaire	34	33	23	90	30,00
Total général	100	100	100	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 6: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le statut d’occupation (après s’être installés définitivement)



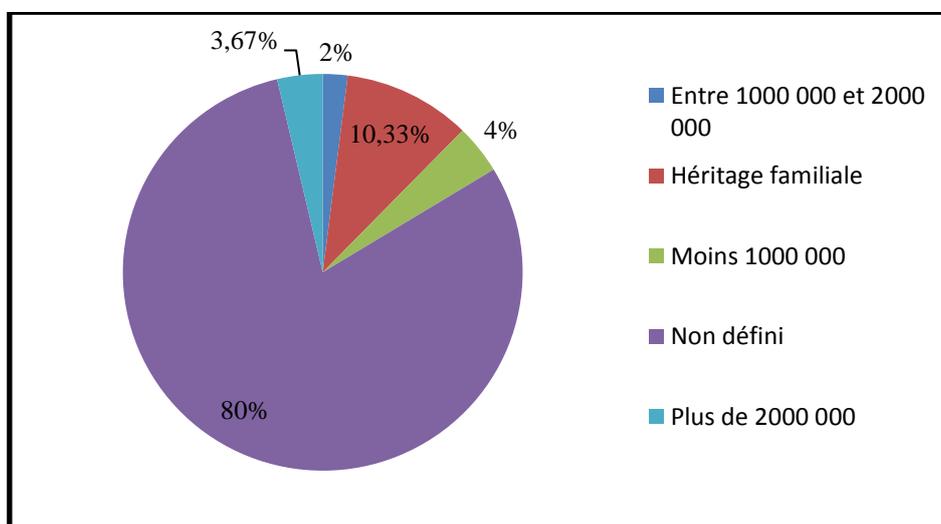
En effet, le nombre de propriétaires d'actifs migrants est passé de 55 soit 18,33% au premier statut d'occupation à 90 personnes soit 30% après l'installation définitive. Cette situation peut s'expliquer par le fait qu'il existe une forte demande de terrains enregistrée par les populations actives. La croissance rapide de la population due à la proximité de la ville d'Abidjan, la nature du site de la ville et sa position géographique impliquent nécessairement des besoins considérables d'espace en vue de construire des logements et d'équiper la ville. Comme nous l'avons déjà sus-mentionné, les villes de Bassam, Bingerville et Dabou sont dans l'aire d'influence de la capitale économique Abidjan et accueillent le trop plein de la population abidjanaise dans l'espoir d'avoir un logement décent et moins coûteux. C'est un phénomène qui engendre l'extension des villes et la naissance de nouveaux quartiers. Mais que représentent vraiment ces différents lots acquis par les travailleurs migrants ? C'est une des questions qui revenaient sans cesse lorsque nous rencontrions certains actifs migrants.

Tableau 17: Répartition des travailleurs migrants par ville selon l'achat des parcelles

Achat de parcelles	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Moins 1000 000	2	0	10	12	4
Entre 1000 000 et 2000 000	0	0	6	6	2
Plus de 2000 000	3	7	1	11	3,67
Héritage familial	20	8	3	31	10,33
Non défini	75	85	80	240	80
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 7 : Distribution des travailleurs migrants par ville selon l'achat des parcelles



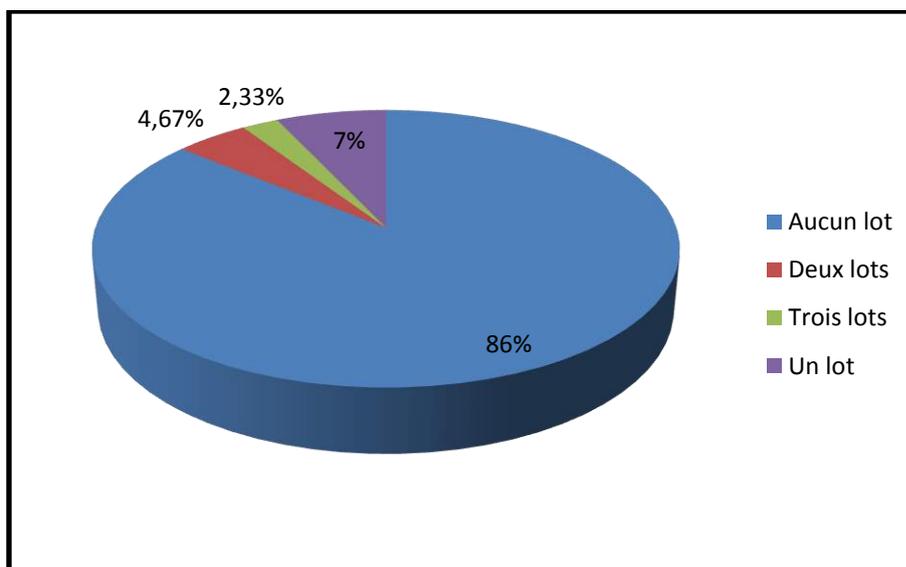
Le tableau ci-dessus nous présente les différents prix auxquels sont achetées les parcelles acquises par les travailleurs migrants dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Notons que les différentes parcelles achetées vont de moins d'un million de franc CFA (1.000.000 FCFA) à plus de deux millions de franc CFA (2.000.000 FCFA). Nous remarquons ainsi qu'à travers le graphique 7, 4% des personnes enquêtées ont acquis leurs parcelles à moins 1.000.000 FCFA, ensuite 2% les ont obtenues entre 1.0000.0000 FCFA et 2.000.000 FCFA et enfin, 3,67% des travailleurs migrants à plus de 2.000.000 FCFA. L'héritage familial concerne les personnes enquêtées qui ont hérité des logements de la part de leurs parents et qui pour certains vivent avec ceux-ci. Lors de nos enquêtes de terrain, seulement 10,33% des travailleurs migrants soit 31 personnes enquêtées étaient concernés.

Tableau 18: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le nombre de lots en possession

Nombre de lots	Ville			Total général	Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou		
Aucun lot	89	81	88	258	86
Deux lots	3	9	2	14	4,67
Trois lots	0	5	2	7	2,33
Un lot	8	5	8	21	7
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 8: Distribution des travailleurs migrants par ville selon le nombre de lots en possession



L'analyse du tableau 18 montre que certains travailleurs migrants, en plus de leur logement, ont pu acquérir d'autres lots dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Des personnes enquêtées (7%) disent avoir un lot en possession en plus de leur logement. Nous avons 4,67% qui possèdent deux lots en plus de leur logement. Seulement 2,33% des personnes enquêtées, soit 7 actifs au total, possèdent trois lots en plus de leur logement. La plupart des travailleurs migrants possédant ces différents lots supplémentaires, disent l'avoir acquis pour permettre à leurs progénitures d'en bénéficier. Le tableau ci-dessous nous permet de montrer l'importance de ces lots supplémentaires acquis par certains actifs migrants.

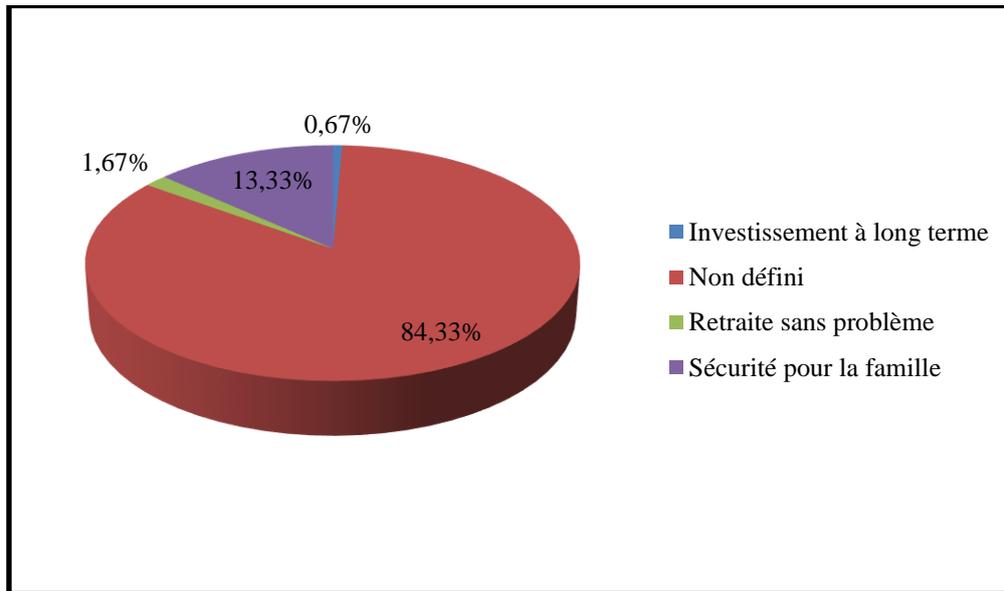
Tableau 19: Répartition des travailleurs migrants par ville selon l'importance du lot en possession

Importance du lot	Bassam	Bingerville	Dabou	Total	Pourcentage
Investissement à long terme	0	0	2	2	0,67
Sécurité pour la famille	11	17	12	40	13,33
Retraite sans problème	0	4	1	5	1,67
Non défini	89	79	85	253	84,33
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Au regard du tableau 19, nous pouvons observer l'importance des différents lots acquis par les travailleurs migrants. Il y a l'investissement à long terme pour certains actifs migrants dans la mesure où plus tard, ces lots peuvent être mis en location après construction. Nous avons pour d'autres, la retraite sans problème pour certains et une sécurité familiale. Le graphique ci-dessous nous montre que seulement 0,67% des personnes enquêtées soit deux travailleurs migrants estiment que la possession de ces lots supplémentaires est un investissement à long terme pour eux. Des personnes enquêtées (1,67%) pensent que ces lots supplémentaires représentent une retraite sans problème pour eux. Une proportion non négligeable des travailleurs migrants, soit 40 personnes enquêtées et environ 13,33% pensent que ces lots supplémentaires sont une sécurité pour leur famille.

Figure 9: Distribution des travailleurs migrants par ville selon l'importance du lot



Pour les travailleurs migrants, avoir un ou plusieurs lots est uniquement motivé par le souci de régler la question du logement pour la famille. Ainsi l'affluence des « refoulés abidjanais » participe à la dynamique spatiale surtout à Bingerville. Cette affluence s'est surtout traduite par la location systématique de logements sortis de terre en peu de temps par les autochtones Ebrié à la périphérie de Bingerville. Par ailleurs entre 1975 et 1980, sous l'impulsion de la ZAD, la direction de l'urbanisme affirma, que 80% des demandes d'attribution de lots à Bingerville et à Dabou émanaient de travailleurs abidjanais (LOBA, 2009).

Au terme de notre analyse, nous pouvons dire que le logement semble être l'une des raisons qui explique la ruée d'une certaine couche socioprofessionnelle en direction des villes environnantes d'Abidjan. Existents-ils d'autres raisons fondamentales ou mêmes secondaires qui pourraient susciter le choix de ces populations actives vers ces périphéries ?

CHAPITRE II : LA DISTANCE COMME FACTEUR EXPLICATIF DE L'INTENSITE DES MOBILITES PENDULAIRES ENTRE ABIDJAN ET SA PERIPHERIE

Autrefois, la mobilité quotidienne était faible, lieux de résidence et lieux de travail étaient le plus souvent confondus. La lenteur et le coût des transports limitaient les occasions de déplacement. Aujourd'hui, l'étalement des villes sous la forme d'aires urbaines, avec une concentration des emplois dans les pôles urbains qui s'accompagne d'un desserrement résidentiel important, induisent un essor considérable de la mobilité quotidienne et un éclatement technique et social de l'espace en lieux discontinus et spécialisés. Les populations vivent de plus en plus dans des espaces et des temps qui impliquent la séparation de leurs différentes activités, celles entre lieux de travail et de résidence étant sans doute la plus remarquable. On note que J.P. ORFEUIL (2000) a montré comment, dans les années 1970 et 1980, la facilitation du déplacement, grâce à l'amélioration des transports collectifs et la généralisation de la voiture, avait fait croître les distances parcourues au quotidien et par la même occasion, contribué à l'étalement des villes. En effet, pour les villes situées à la périphérie lointaine d'Abidjan, l'allongement des distances dû à l'étalement de la capitale économique n'a pas eu d'incidences majeures sur les différents temps de parcours.

I- LE FACTEUR DISTANCE FAVORISE PAR L'ETALEMENT URBAIN

1- Ville, proximité et distance

La ville est parfois présentée comme la « proximité organisée ». Raisonner ainsi permet de souligner la façon dont se conjuguent, dans l'organisation des activités urbaines, les choix de localisation et les systèmes de transport. Comme nous l'enseignent l'histoire et l'économie urbaine, la forme des agglomérations et la distance moyenne qui les sépare sont fortement liées aux modes de transport en vigueur qui, les uns et les autres, organisent une certaine forme de proximité. Ainsi, l'éloignement moyen entre les villages, les gros bourgs et les villes, ce que l'on qualifiera plus tard d'armature urbaine, était adapté à la vitesse moyenne des déplacements, quotidiens, hebdomadaires, ou mensuels. Lorsque la marche dominait la scène de la mobilité quotidienne, accompagnée de la voiture à cheval pour une minorité des déplacements, la forme urbaine était compacte. La ville était dense, serrée sur elle-même. Les

activités urbaines restaient à la portée d'un piéton et dès que l'on franchissait les remparts, la densité diminuait brutalement, car le monde rural reprenait ses droits.

Face à ce constat d'une ville et d'une armature urbaine en adéquation avec le système de transport, l'explication analytique donnée par des auteurs comme LÖSCH et CHRISTALLER est relativement simple. Dans une zone où domine une activité agricole disséminée sur un vaste territoire relativement homogène en termes de relief ou de fertilité des terres, pourquoi la répartition de la population ne tend-elle pas à devenir elle aussi homogène ? Pourquoi observe-t-on des concentrations de population, soit des villages et des villes répartis dans l'espace de façon régulière ? La réponse est assez facile à trouver si l'on se souvient du rôle premier de la ville : constituer un « lieu de rassemblement », et notamment une « place de marché » où acheteurs et vendeurs se rencontrent aisément, et régulièrement, réduisant ainsi les coûts de transaction et la collecte d'information sur les produits disponibles et leur prix.

Dans cette perspective qui vaut jusqu'à la seconde moitié du XIXe siècle, le village, premier degré de l'agglomération, est le lieu où chacun doit pouvoir se rendre à ses activités quotidiennes et en revenir dans la demi-journée sans dévorer l'ensemble du budget temps quotidien disponible. Si la marche est le mode dominant, avec une vitesse d'environ 5 kilomètres par heure, il est bon de ne pas avoir plus de 2,5 kilomètres à franchir afin de pouvoir faire l'aller au village et le retour en une heure environ. Cette contrainte est respectée dans une armature type de villages disposés de façon à mailler l'espace par une juxtaposition d'hexagones. Une telle répartition optimise les déplacements quotidiens, lorsque le relief ou l'hydrographie n'imposent pas trop de détours.

L'armature urbaine, c'est-à-dire la distribution des agglomérations de différentes tailles dans l'espace, est également adaptée au système de transport et aux vitesses moyennes qu'il offre. L'aller et retour au bourg ou au chef-lieu se fera ici en une ou deux journées, en incluant bien sûr le temps passé sur place pour les affaires et la vie sociale et culturelle. Il s'agit donc d'une mobilité exceptionnelle. Le plus intéressant est de constater aujourd'hui la permanence de cette distribution des populations dans l'espace alors que le train, puis l'automobile, ont profondément modifié la donne. L'accès rapide à la petite ville a progressivement imposé la fermeture des commerces et autres cafés dans la plupart des villages. Mais, sauf cas limite, lorsque l'État a maintenu une structure administrative, la population n'a pas disparu, même si son activité est de moins en moins liée au sol qu'elle

occupe. Tout s'est passé comme si l'attachement à l'armature urbaine, héritée des siècles passés, avait primé. Au point que lorsque les villages et petites villes ne sont pas trop éloignés des centres urbains, ils ont connu, comme nous l'avons rappelé, un renouveau démographique inattendu que nous devons relier directement à l'émergence de l'automobile, mode de transport rapide.

Ainsi, la vitesse moyenne des déplacements influence la répartition de l'habitat dans l'espace. Alors que la ville pédestre faisait rimer accessibilité avec proximité spatiale, la ville motorisée a vu s'assouplir la contrainte qui pesait sur les localisations. Dès le XIXe siècle, dans les grandes agglomérations, le développement des transports urbains a permis aux faubourgs de s'éloigner des centres-villes, repoussant du même coup, et diffusant, les contraintes de la rareté de l'espace et son expression économique que constitue la rente foncière. Plus récemment, la généralisation de l'automobile et l'amélioration constante du réseau routier et autoroutier ont rendu possible l'étalement urbain. À tel point que les frontières administratives de la commune et les limites morphologiques de la zone dense n'ont aujourd'hui, généralement, plus rien à voir avec l'aire métropolitaine. Il est de plus en plus fréquent d'habiter à plusieurs kilomètres, voire à plusieurs dizaines de kilomètres de son lieu de travail.

En abordant la mobilité comme un simple problème de transport, les politiques des années 1960-1980, essentiellement orientées vers la route, ont oublié ce qui se cachait derrière la promotion d'une vitesse accrue de déplacement : la mise en place d'une distance spatiale et sociale. L'intérêt de l'accroissement de la portée des déplacements, essentiellement grâce à l'automobile, réside en effet dans la possibilité de segmenter (voire de ségréguer) les fonctions urbaines. On connaît aujourd'hui les limites des raisonnements développés dans la charte d'Athènes. En acceptant de dissocier habitat et emploi, habitat et loisirs, ou habitat et achats, on ne met pas seulement les fonctions urbaines à distance les unes des autres, on ouvre la possibilité de mettre aussi à distance les groupes sociaux. Derrière les opportunités et les contraintes de la mobilité quotidienne se construit une ville, ou plutôt une vaste aire métropolitaine où s'aiguise la spécialisation sociale des espaces. Que ce soit en ville ou dans la proche et la lointaine périphérie, des mécanismes d'appariement social sont à l'œuvre. Les communes sont de plus en plus socialement typées.

Pour bien comprendre les mécanismes à l'œuvre, transportons-nous quelques instants dans une ville d'Amérique du Nord. À New York comme à Washington, le visiteur est frappé par la disposition spatiale, et sociale, des villes nord-américaines. Dès qu'il s'écarte un peu du quartier des affaires, le Central Business District (CBD), il se retrouve dans des quartiers pauvres, ou de véritables *no man's land*. Quelles sont les raisons de cette évidente fracture urbaine, dont le ghetto est l'illustration la plus ancienne ? Une réponse parmi d'autres réside dans l'automobile et la vitesse des déplacements. La question de la mobilité des personnes n'a pas été abordée en Amérique du Nord comme une question urbaine mais simplement comme une question de transport. À ce titre, tout a été fait pour faciliter l'accès automobile au CBD. Les autoroutes urbaines, en rocades et pénétrantes, ont été multipliées, parfois sur plusieurs niveaux, orientant de façon automatique le choix des individus vers un accroissement de la mobilité. Dans la mesure où il est possible de rejoindre rapidement le CBD depuis la périphérie, il est très tentant de dissocier emploi et habitation. Ceux qui ont accès à la vitesse automobile vont aller résider en (lointaine) périphérie pour bénéficier d'un cadre de vie plus agréable et choisir un environnement social adapté à leur milieu. Thomas Schelling a bien montré comment les ghettos se constituaient d'abord du fait du départ des populations les plus favorisées.

S'il est nécessaire de souligner la différence, manifeste, entre villes américaines et africaines, n'oublions pas pour autant que les mêmes facteurs sont à l'œuvre de part et d'autre de l'Atlantique. Les métropoles africaines ont aussi été touchées par l'étalement urbain. L'habitat pavillonnaire continu à se développer en périphérie et les effets d'éviction consécutifs à l'accroissement rapide des valeurs foncières à la métropole pourraient ne pas empêcher une certaine américanisation des villes africaines, c'est-à-dire la sacralisation de la distance organisée, spatialement et socialement. Cette tendance prend toutefois une forme spécifique. Dans de nombreuses villes africaines, les centres-villes conservent et même développent leur caractère résidentiel. À tel point que l'accent mis sur la protection et le développement des centres-villes les transforme en véritables « parcs d'attractions urbains » qui se retrouvent confrontés à quelques menaces. Même si le centre-ville réussit à combiner harmonieusement les activités économiques et résidentielles, il va devenir tellement attractif que les prix de l'immobilier vont grimper. C'est alors que la ségrégation sociale se renforce. La plupart des villes africaines connaissent aujourd'hui un tel phénomène. Il devient de plus en plus difficile de se loger en centre-ville pour les ménages disposant de revenus faibles ou moyens.

Mais par là même, surgit une autre difficulté, qualifiée par Jean Varlet d'« enclavement fonctionnel urbain ». La présence d'un nombre d'emplois relativement élevé à la métropole, provoque chaque jour des mobilités pendulaires importantes, à tel point qu'en heure de pointe le temps d'accès en automobile au centre depuis la périphérie croît d'autant plus que les vitesses diminuent. Les habitants de l'aire métropolitaine abidjanaise connaissent bien ce problème. Chaque matin, il faut compter 30 à 60 minutes pour franchir ce nouvel « octroi temporel » que représente la congestion routière. Avec, en outre, un important coefficient d'incertitude. Un accident de la circulation ou une perturbation climatique peuvent engendrer des retards très importants pour les automobilistes.

Au bout du compte, nous nous retrouvons loin de la proximité organisée. En se mettant à distance du centre-ville, pour échapper partiellement à la rente foncière et/ou pour bénéficier d'un environnement social « apaisé », les habitants du périurbain sont concrètement mis à distance. Il s'agit plus souvent d'une distance temps que d'une pure distance kilométrique, mais elle n'en est pas moins douloureuse pour ceux qui la vivent. Les programmes d'activité sont soumis à de forts aléas et contraintes consécutifs à la congestion routière.

2- L'étalement de la ville d'Abidjan

Nous reprenons l'idée de Ph. HAERINGER (1978) selon laquelle la croissance d'Abidjan a connu trois grandes étapes, trois changements d'échelle successifs correspondant chacun à un stade bien défini de l'histoire politique et économique de l'agglomération.

a- La ville coloniale

La constitution de la ville coloniale, « cœur historique » de la cité, s'étend de la naissance du chemin de fer au choix d'Abidjan comme capitale puis au percement du canal de Vridi. Cette période se caractérise par le rôle administratif de la ville. Trois quartiers se sont développés : le Plateau affecté à l'administration, au commerce, à l'habitat résidentiel, et deux quartiers populaires, Adjamé au nord et Treichville au sud. Cet ensemble ne comptait pas plus de 65.000 habitants en 1950 qui occupaient approximativement une assiette spatiale de 6.000 mètres de long (Nord-Sud) et 1.000 mètres de large (Est-Ouest). Comme nous le rappelons, Treichville et Adjamé formaient ainsi la première couronne de l'extension spatiale de la ville d'Abidjan. Le Plateau quant à lui constituait le centre et le point de départ du développement urbain. Cette localisation des zones de résidences et d'emplois déclencha des mouvements

journaliers à travers cette cité cosmopolite de 600 km². Le réseau urbain, encore embryonnaire, se développa parallèlement à l'augmentation de la population et de la surface de la ville. Alors cinq ans plus tard, Abidjan comprenait 125.000 habitants soit deux fois plus qu'auparavant.

b- La ville portuaire et le peuplement de l'île de Petit-Bassam

Elle correspond au boom économique et politique de la ville, consécutif à l'ouverture du canal de Vridi et à l'aménagement du meilleur port en eaux profondes du golfe de Guinée. L'accession à l'indépendance, et sur le plan social la construction des premiers grands programmes d'habitat économique marquent cette période qui a vu la création de nouveaux quartiers. Outre l'extension d'Adjamé vers le nord, il s'agit, des quartiers d'Attécoubé, Williamsville, Marcory, Koumassi et de la zone 4. Une large zone d'habitat spontané située à Port-Bouët a aujourd'hui totalement disparu, mais quelques campements subsistent sur le littoral de Port-Bouët à Vridi. L'aspect résidentiel l'emporte en zone 4, Marcory nord, et dans une moindre mesure à Cocody, le plus « prestigieux », pourtant de nombreux programmes d'habitat social groupé ont été réalisés dans ce quartier. De vastes zones du même type économique groupé ont vu le jour à Adjamé Nord, à Koumassi et à Marcory.

Rappelons que de 1955 à 1970, l'activité des stations ferroviaires de Treichville, du Plateau et d'Adjamé d'une part, la création des zones industrielles et de la zone portuaire sur les bordures de l'île de Petit-Bassam et une partie du cordon littoral (à l'Est du canal de Vridi) d'autre part, causent un important exode rural et une arrivée massive d'immigrants étrangers. La population de la ville passa alors successivement de 125.000 habitants en 1955 à 200.000 habitants en 1960 et environ 570.000 habitants en 1970. Elle a quadruplé en 15 ans. L'île de Petit-Bassam se structure davantage. On y vit apparaître dès lors, des premiers quartiers résidentiels où se mêlaient habitats modernes et habitats spontanés illégaux : Marcory, Nouveau Koumassi et une grande partie de Treichville. Sur le cordon littoral, des habitats surgirent à Vridi et à Port-Bouët à proximité des campements des pêcheurs et non loin des zones industrielles de la place. Durant ces quinze dernières années (1955-1970), l'extension de la ville s'est effectuée principalement sur l'île de Petit-Bassam et l'Est du cordon littoral (à partir du canal de Vridi). Cette direction Nord-Sud fut commandée par le développement des secteurs d'emplois dans cette zone. La localisation des emplois avec l'extension des zones industrielles vers l'Est de l'île de Petit-Bassam va être le point de départ des problèmes de transport. Le zonage strict du travail industriel est un des facteurs essentiels de la mise en

mouvement quotidien des actifs (KASSI, 2007). Néanmoins, un étirement de la ville fut constaté entre 1960 et 1970 au Nord, dans la zone des plateaux. Un nouveau quartier résidentiel aisé dénommé Cocody, regroupait à l'époque les fonctionnaires qui n'ont pu habiter le quartier moderne de Marcory. Adjamé de son côté, s'étalait progressivement vers le Nord jusqu'aux forêts « infranchissables » d'Abobo et du Banco. La prolifération des habitats spontanés et des lotissements expliquent cette extension. En 1970, la ville s'étendait sur une surface d'environ 12 km de long (Nord-Sud) et 8 km de large (Est-Ouest).

c- L'éclatement de l'espace urbain : de 1970 à nos jours

Après 1970, la ville d'Abidjan connaît un nouvel éclatement. Désormais, le cadre du schéma directeur est un espace de 28 km d'Est en Ouest et de 22 km du Nord au Sud sur une étendue de 60.000 hectares (y compris les lagunes). L'extension de la ville s'est effectuée dans plusieurs directions et a un fort impact sur la mobilité urbaine du fait de l'allongement des distances :

- au Sud, à Port-Bouët, un important programme de logement social a été mené à terme et un autre quartier spontané est rapidement apparu sur le littoral de part et d'autre, sur la route de Grand-Bassam. En même temps des quartiers déjà existants, tels que Marcory et Koumassi se sont développés du fait d'une véritable « colonisation » des marécages du centre de l'île de Petit-Bassam. C'est ainsi que des quartiers spontanés tels que Marcory Sans Fil et Koumassi Poto Poto ont vu le jour ;

- au Nord, Abobo-gare a connu un développement spontané autour d'un petit noyau déjà existant ;

- à l'Est, du côté de Cocody, des opérations de construction d'habitat résidentiel se sont réalisés aux Deux-Plateaux et à la Riviera ;

- à l'Ouest, à Yopougon se sont développés simultanément un important programme de logement social et de vastes zones d'habitat évolutif dues à l'initiative privée. Si d'un point de vue pratique, le « quartier » est une subdivision intéressante dans la mesure où il correspond à une réalité administrative et surtout du fait qu'il est familier à l'abidjanais, la disparité des tailles et le faible effectif de nombre d'entre eux ont imposé l'idée d'un nouveau découpage en grandes zones géographiques homogènes par la taille. Cette phase de la croissance a été marquée seulement par l'évolution et par la densification des tissus urbains existants, mais aussi par la dynamique interne du développement des communes les plus récemment touchées par l'expansion urbaine.

Carte N°2 : Extension de la ville d'Abidjan en 2005

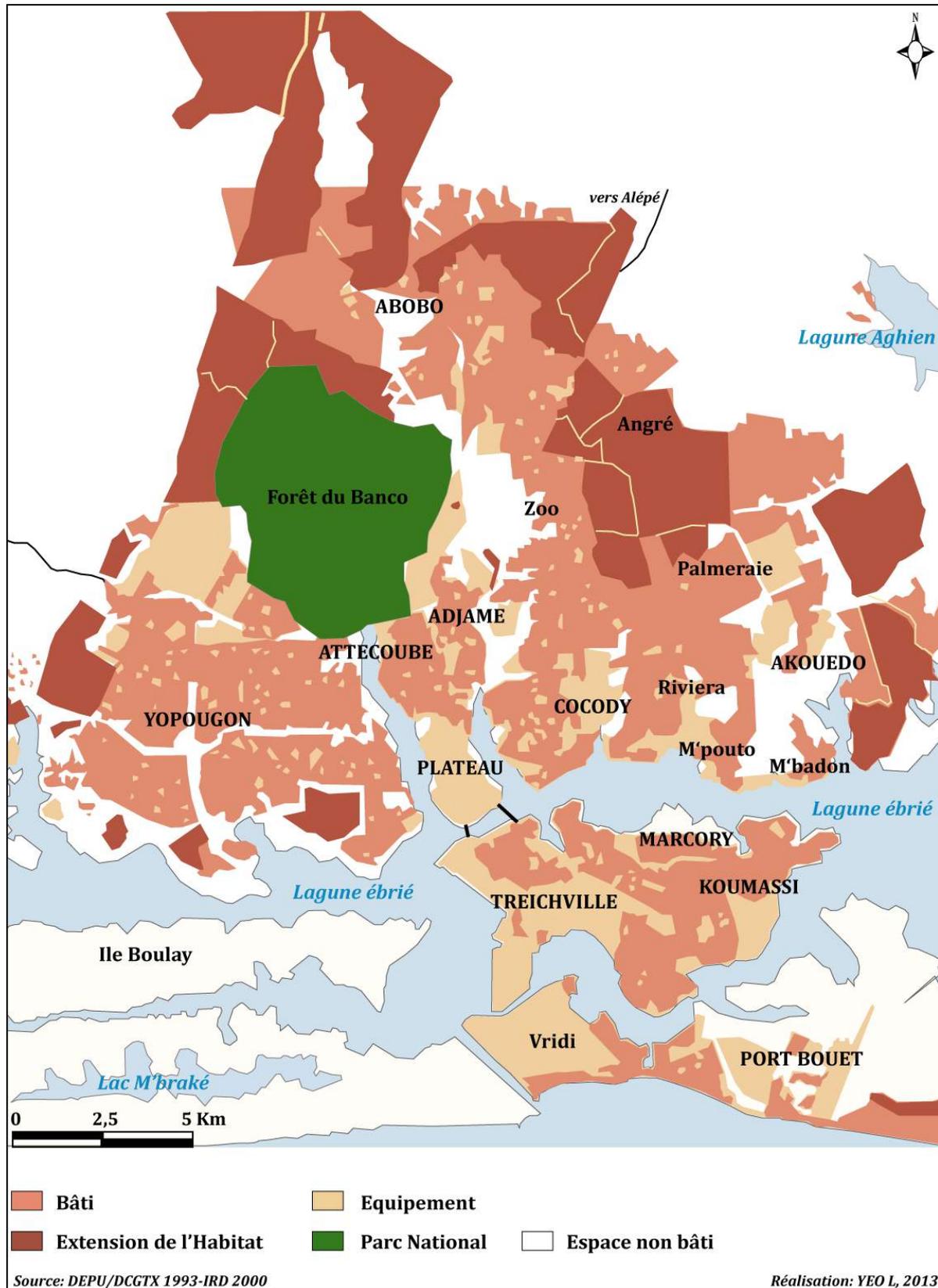


Tableau 20 : Evolution de l'espace urbain abidjanais en hectares

Communes	1965	%	1975	%	1979	%	1984	%	1989	%
Abobo	70	1,9	1 125	13,81	1 815	15,98	2 170	16,03	2 680	16,78
Adjamé	425	11,53	640	7,86	675	5,94	735	5,43	745	4,66
Attécoubé	210	5,7	395	4,85	460	4,05	605	4,47	685	4,29
Cocody	615	16,69	1 210	14,86	1 945	17,13	2 770	20,47	3 695	23,14
Koumassi	325	8,82	540	6,63	705	6,21	825	6,1	870	5,45
Marcory	465	12,62	1 005	12,34	1 045	9,2	1 065	7,87	1 125	7,04
Plateau	335	9,09	345	4,24	340	2,99	330	2,44	315	1,97
Port-Bouët	530	14,38	940	11,54	1 390	12,24	1 480	10,93	1 750	10,96
Treichville	645	17,5	760	9,33	735	6,47	760	5,62	770	4,82
Yopougon	65	1,76	1 185	14,55	2 245	19,77	2 795	20,65	3 335	20,88
Abidjan	3 685	100	8 145	100	11 355	100	13 535	100	15 970	100

Source : DCGTX, 1993 in KASSI, 2007

Le tableau 20, nous montre l'évolution spatiale et l'extraordinaire croissance des deux communes périphériques, Abobo et Yopougon, qui sont passées respectivement de 70 et 65 hectares à 2 680 et 3 335 hectares. Comme nous l'avons signifié, la ville s'est étirée sur une longueur de 28 km d'Est à l'Ouest et de 22 km du Nord au Sud, avec une superficie d'environ 60 000 hectares, lagunes comprises.

3- Les déplacements domiciles-travail dans la ville d'Abidjan: distances parcourues et durées du trajet

L'analyse des déplacements urbains est une question prioritaire tant pour les différents secteurs d'activités que pour les autorités à tous les échelons, sans oublier les usagers. Les embouteillages s'aggravent de plus en plus dans les grandes villes subsahariennes. Nous cherchons ici à mettre en lumière les questions concernant les déplacements pour le travail des populations actives. Il s'agit de mettre en relation le lieu de résidence, le lieu de travail et le temps nécessaire pour s'y rendre. La carte n°3 donne une vue synthétique de la relation entre zones de travail et zones de résidence.

La donnée la plus intéressante est évidemment le temps de trajet domicile-travail. Les chiffres présentés ici sont tels qu'ils ont été estimés par nos enquêtes tant pour la distance que

pour le temps. Nous avons calculé une distance moyenne réelle entre les divers quartiers d'Abidjan, par exemple entre leurs centres de gravité géographiques. Par ailleurs, la distance effectivement parcourue dépend de la localisation précise respective du domicile et du lieu de travail entre les villes de départ et d'arrivée. Bien entendu, la distance et le temps effectifs dépendent ensuite du chemin emprunté, du type de locomotion et de la fluidité du trafic à l'heure du déplacement. Logiquement, plus la ville est grande, plus la distance pour aller au travail et le temps de trajet sont élevés. On peut remarquer que les distances et les temps indiqués restent somme toute dans des limites raisonnables pour les grandes métropoles. Comment la distance a favorisé le choix de résidence des actifs migrants dans les nouvelles zones d'accueil, et comment elle favorise une relation intense entre Abidjan et ces nouvelles zones d'accueil ?

3-1- Les incidences des discontinuités de l'espace urbain sur les distances

Le découpage lagunaire de la ville d'Abidjan a eu pour conséquence l'éloignement des quartiers d'une rive à une autre. Ce phénomène a été accentué par la croissance spatiale qui a accru à son tour les distances au sein du tissu urbain. L'insuffisance des ponts permettant de relier les quartiers situés de part et d'autre de la lagune, et l'insuffisance des moyens de transports lagunaires ont engendré pour certains actifs des détours et des ruptures de charge. Ainsi, pour se rendre d'une rive à une autre, la distance croît rapidement si l'on emprunte les voies terrestres.

En effet, un travailleur dénommé KOUASSI se trouvant par exemple à Koumassi Nord-Est et qui désire se rendre à la Riviera en autobus, doit emprunter d'abord l'autobus n°05 (Koumassi Nord-Est-Place de la République dont la distance est de 13,22 km). Ensuite, il emprunte l'autobus n°28 (Place de la République-Riviera, distance 14,11 km). De Koumassi Nord-Est à la Riviera, ce travailleur après avoir pris sa correspondance à la Place de République, aura parcouru 27,33 km. Pourtant, s'il y avait une ligne de transport lagunaire, Riviera du Golf-Koumassi Nord-Est, la distance serait approximativement de 5 km puisque sur l'eau, on ne fait pas de détours et on ignore les embouteillages des rues. La distance à parcourir en autobus est à peu près six fois plus longue que celle parcourue en bateau-bus. Quant au temps de parcours, il est nettement plus important en autobus qu'en bateau-bus. Par la voie terrestre, il faudrait tenir compte des aléas de la circulation (embouteillages, déviation de routes pour travaux, etc...) et du temps mis par le travailleur pour prendre la

correspondance. Ainsi, s'il existait un pont entre la Riviera et l'Ile de Petit-Bassam, ce travailleur gagnerait du temps. Mais qu'en est-il de la distance entre Bingerville et la Riviera ?

Un travailleur dénommé EBOUE qui va d'Abobo à Port-Bouët aura à traverser toute la ville dans le sens Nord-Sud. S'il emprunte le bus n°15 (Gare d'Abobo-Gare Sud au Plateau, distance 16,45 km), il prendra sa correspondance à la gare Sud en empruntant un bus qui dessert Port-Bouët, par exemple le n°06 (Gare Sud-Aéroport de Port-Bouët, distance 18,16 km). La distance totale du terminus d'Abobo au terminus de Port-Bouët, si l'on emprunte les bus n°15 et 06, est de 34,61 km. Au sein de la ville d'Abidjan, les liaisons Nord-Sud et Est-Ouest comportent moins de détours compte tenu des voies de décongestion qui ont été créées. Pourtant, les liaisons Est-Sud et Ouest-Sud par voie terrestre posent des problèmes qui sont dus à la présence de la lagune. Les travailleurs de Cocody qui désirent se rendre dans les quartiers situés sur l'Ile de Petit-Bassam sont soumis aux détours occasionnés par le site, comme ceux du Plateau du Banco, qui veulent se rendre sur l'Ile de Petit-Bassam. Au fur à mesure que la ville d'Abidjan s'étend le long de la lagune, les discontinuités de l'espace urbain influent plus sur les distances. Il faudrait garder présent à l'esprit, les circonstances de la ville qui portent sa population à 5 millions d'habitants. En ce moment même plusieurs projets de construction d'ouvrages de franchissement sur la lagune Ebrié sont élaborés ; toutefois aucun n'est réalisé. Par ailleurs, le principe de « zoning » qui a entraîné la séparation des zones d'emplois de celles de résidence a fait naître un schéma de déplacement marqué par la prédominance des liaisons à longue distance, de périphérie vers le centre, mais aussi des liaisons diamétrales, de périphérie à périphérie transitant par le centre du Plateau. Comment la distance peut aussi entraîner des relations intenses entre Abidjan et ses villes environnantes ? D'abord, nous montrerons les circonstances de l'évolution spatiale des villes périphériques qui progressent vers Abidjan. Ensuite, voir les différents temps de parcours que mettent les actifs migrants pour se rendre dans leurs zones de travail, c'est-à-dire à Abidjan.

4- L'extension spatiale des villes périphériques

Les villes de Bassam, Bingerville et Dabou font ressortir trois phases au cours desquelles elles subissent différentes physionomies, dans leurs évolutions spatiales. En effet, par l'observation des différentes photographies aériennes, des cartes et des plans consultés à travers le CCT, nous avons constaté la rapidité de l'évolution et de l'étirement de ces villes périphériques. Les différentes périodes de leurs évolutions sont marquées par une faible extension des trames

urbaines qui correspondent à la période coloniale (avant 1960), sans oublier la période post-coloniale, c'est-à-dire de 1960 à 1980. Enfin, nous remarquerons l'extension rapide des trames urbaines des villes périphériques lorsque celles-ci deviennent communes en plein exercice à partir de 1980. Par ailleurs, ces différentes villes sont devenues consommatrices d'espace car leur nouveau statut administratif à partir de 1980 y a sans doute été pour beaucoup.

4-1- L'extension de la ville de Bassam

4-1-1- La ville de Bassam avant 1960

Selon Le plan BCET de 1980 sur la base d'une pré étude du SMUH-BCET réalisée en 1979 et le plan DCGTX de 1987, la ville se limitait à l'époque coloniale au quartier France, entre la lagune et la mer sur une longueur d'environ 2 Km avec une largeur de 350 m en moyenne.

La rive Nord de la lagune ouladine occupée par le quartier indigène était à cette époque non lotie et non équipée. Les premiers lotissements de la rive Nord débutèrent en 1956 et concernaient, le quartier impérial. Ce quartier a bénéficié de 3 extensions.

- la première fut réalisée de 1959 à 1960 Impérial ;
- la seconde s'étalait de 1960 à 1961 Impérial phare ;
- et la dernière e 1963 à 1964 impérial congo.

4-1-2- Grand-Bassam pendant la période post-coloniale de 1960 à 1980

Au cours de la période 1966 à 1980, la ville éclate hors de ses limites initiales avec la conquête récente de la rive ouest de la route Abidjan – Bonoua. Le lotissement du quartier CAFOP I (1966) fut la première opération réalisée. Il fut suivi du lotissement du quartier ODDOS en 1969. En 1979, s'ajoute le lotissement du quartier CAFOP 2, en 1980 celui de CAFOP II extension.

4-1-3- Grand-Bassam la ville commune de 1980 à nos jours

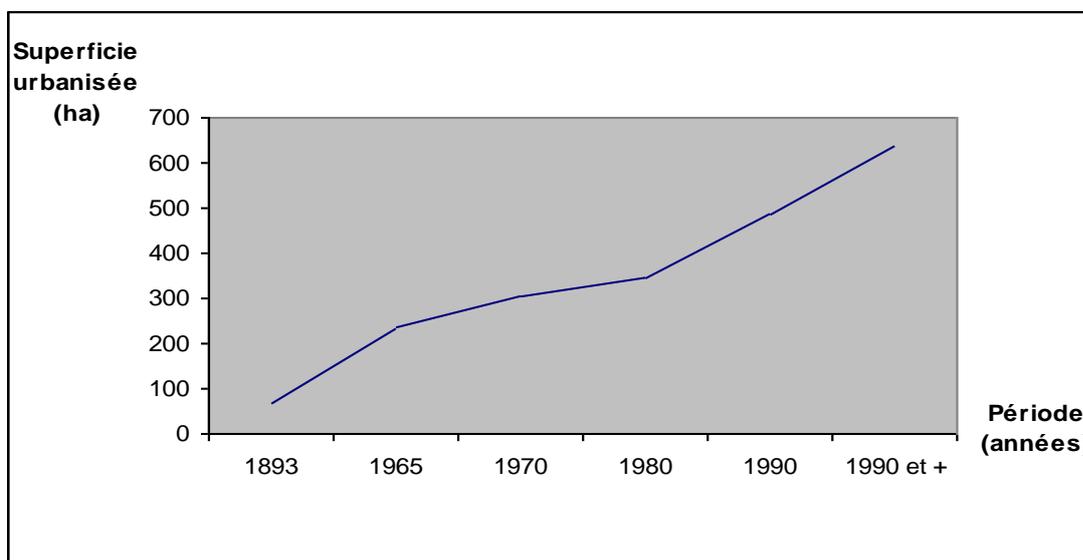
En 1980, Grand-Bassam devient une commune en plein exercice et connut une croissance spatiale fulgurante avec le quartier village Moossou. En effet, ce quartier a connu trois

extensions qui lui ont permis de rejoindre la ville et d'être considéré comme un quartier de la ville.

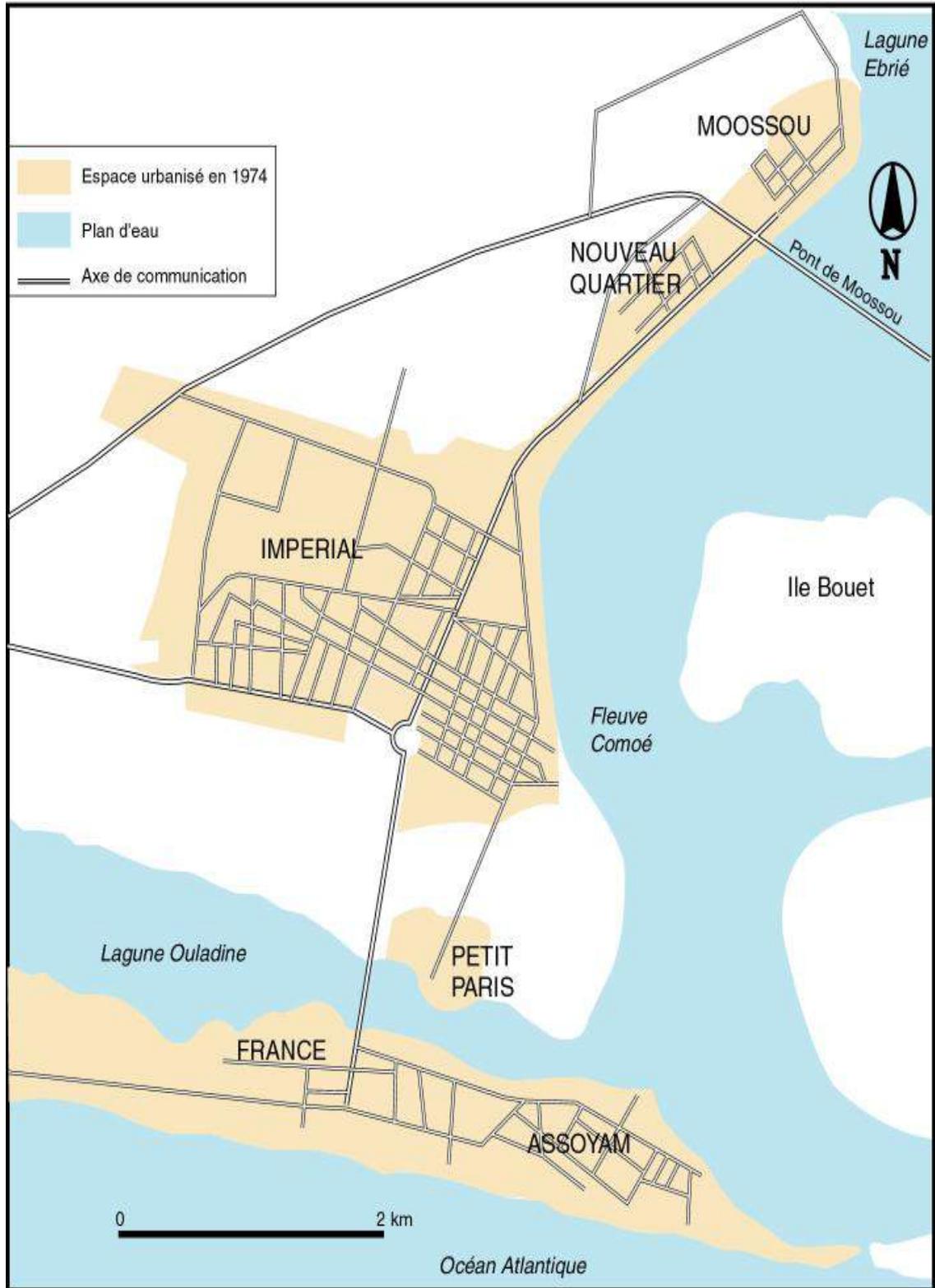
- la première fut réalisée en 1973, c'est l'opération Moossou Sud.
- La seconde en 1985 opération de Moossou Ouest.
- Et la dernière opération, celle de Moossou Nord en 1990.

Les dernières opérations de lotissement réalisées à Grand-Bassam sont celles de Mockey-ville et de Mockey-ville extension qui elle est en cours d'exécution. Quant au rythme d'évolution de l'espace urbanisé Bassamois, il a connu 5 phases d'évolution : avant 1960, de 1960 à 1969, de 1970 à 1980, de 1980 à 1990 et après 1990. A l'époque coloniale, la ville s'étendait sur environ 70 ha de superficie. En 1965, cette superficie avec les lotissements du quartier Impérial est passée à 235 ha soit 165 ha supplémentaire. En 1970, cet espace faisait 305 ha soit une augmentation de 70 ha entre 1965 et 1970 dus au lotissement des quartiers CAFOP 1 et ODDOS. En 1980, l'espace urbanisé est passé à 345 ha soit 40 ha supplémentaire entre 1970 et 1980 avec les lotissements du quartier CAFOP 2. Les lotissements de CAFOP 2 extension, de Moossou ouest et de Moossou Nord réalisés entre 1980 et 1990 font passer la superficie de la ville à 486,58 ha soit une extension d'environ 142 ha. Depuis 1990, 150 ha supplémentaire viennent d'être lotis. Cette augmentation fait passer la superficie de l'agglomération à 636,58 ha. Il s'agit du lotissement de Mockeyville et de Mockeyville extension, en cours d'exécution. Le graphique de l'évolution de l'espace urbanisé réalisé et les cartes de dynamisme spatial urbain présentées ci-dessous à différentes années permettent d'observer cette évolution de l'espace urbain de Grand-Bassam.

Figure 10 : Evolution de l'espace urbanisé



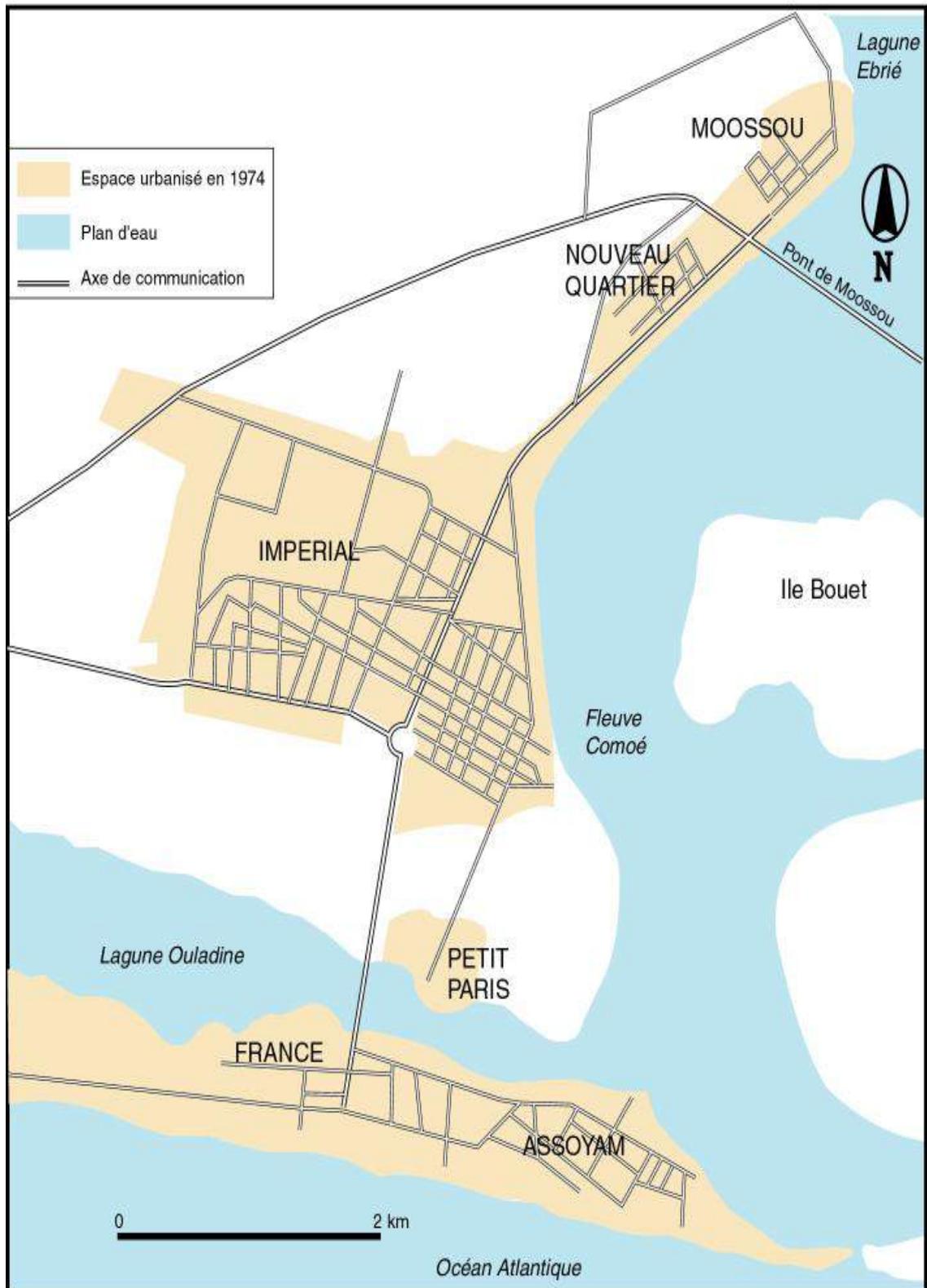
Carte N°3 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1961



Source: Atlas de Côte d'Ivoire

Dessin: L_Akou

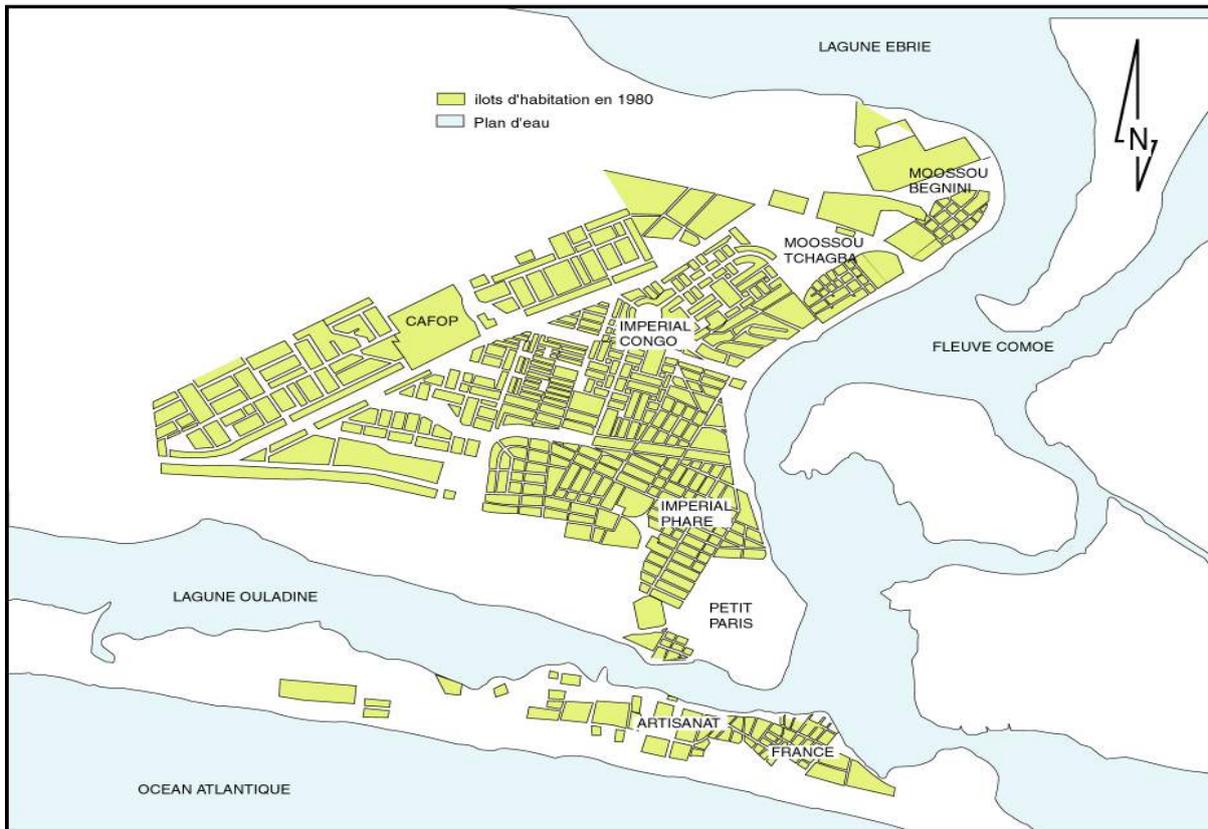
Carte N°4 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1974



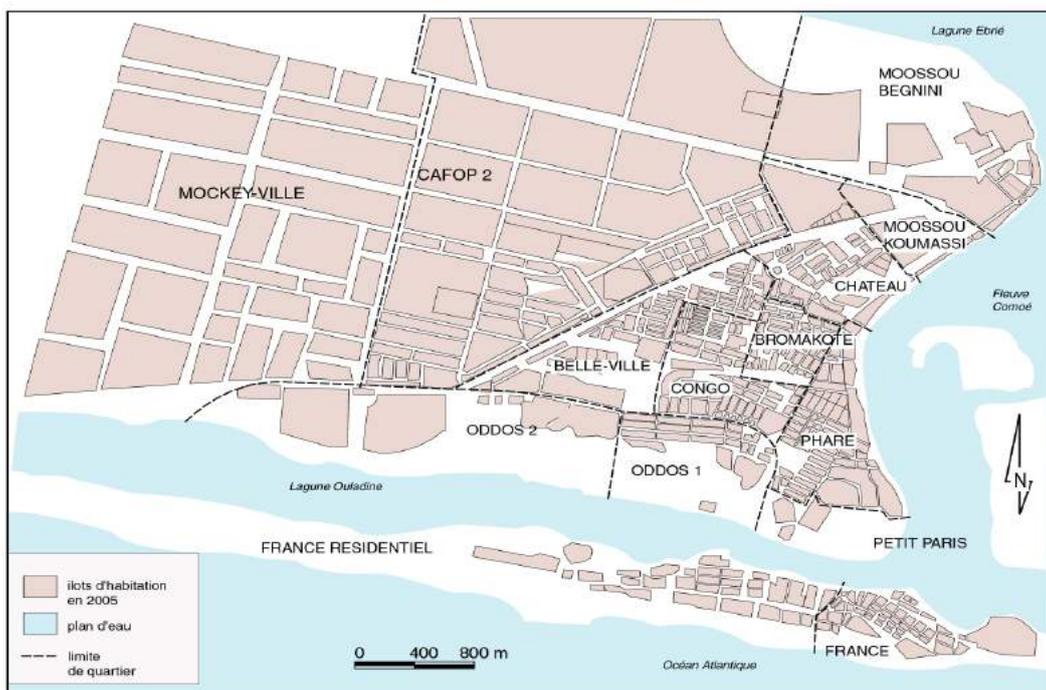
Source: Atlas de Côte d'Ivoire

Dessin: L_Akou

Carte N°5 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1980



Carte N°6 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 2005



4-2- L'extension de la ville de Dabou

4-2-1- Dabou avant 1960

En 1971, selon la mission AO 897/10 000 (n° 22 à 24 et n° 5 à 7) de l'IGCI, la ville de Dabou ne se limitait qu'aux quartiers Agbanou et Mermerville, soit une superficie d'environ 300 hectares. À la périphérie de ces deux quartiers seulement quelques lots étaient mis en valeur à Ancien-Dabou et à Kpassi-Affre. On note que la ville est ceinturée par une importante aire de cultures de palmier tant industrielles que villageoises.

4-2-2- Dabou pendant la période post-coloniale de 1960 à 1980

En 1978 la trame spatiale de la ville connaît très peu de changement, excepté l'étirement que connaît la ville du côté de Tchotchoraf. En effet construite sur un site quelque peu difficile, la ville n'a pas connu de développement spectaculaire au cours de cette période comme nous le confirme les photographies aériennes. Le site confère à la ville à cette époque une organisation quelque irrégulière notamment à la périphérie du noyau urbain constitué par Agbanou et Mermerville. Cela se manifesta par la discontinuité du tissu urbain qui du reste est attribué en partie à la présence des nombreux talwegs.

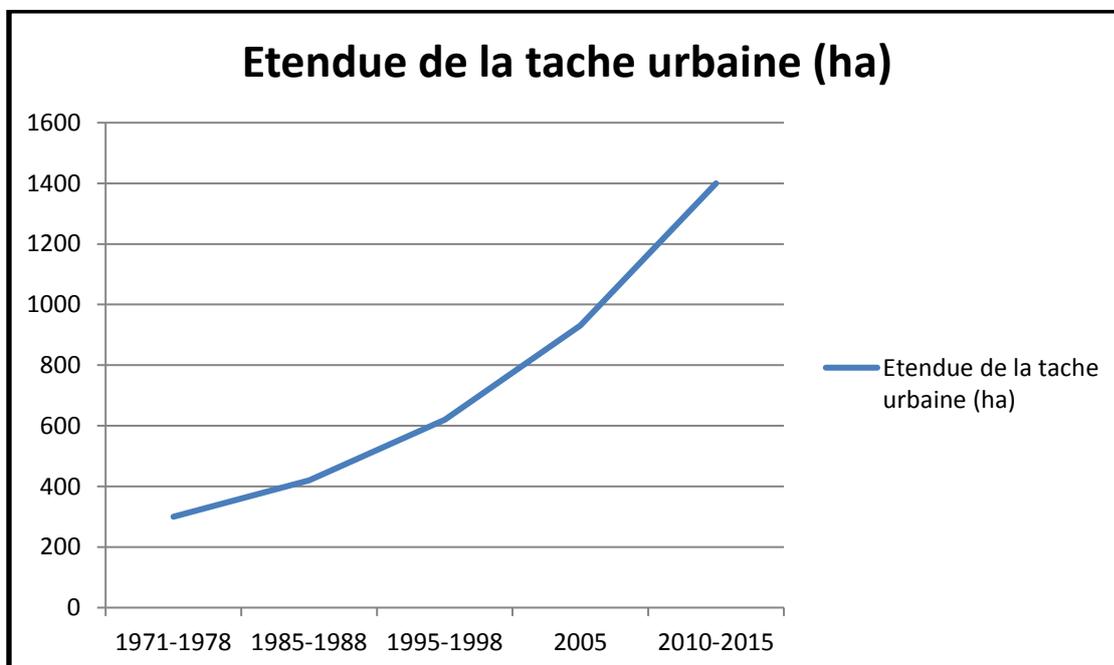
4-2-3- Dabou la ville commune de 1980 à nos jours

A Dabou, la consommation d'espace est aussi impressionnante. 420 hectares en 1985, la ville s'étend sur plus de 900 voir 1000 hectares en 2005. Les lotissements récents de CAFOF, USAID, Tchotchoraf et ECCI à Akromayaki ont contribué à l'étalement de la tâche urbaine. La ville qui se limitait à 2 voir 3 quartiers en 1971, en compte plus d'une dizaine de nos jours. La progression des lotissements vers le front lagunaire, a contribué à rapprocher le village de Gbougbo de la ville, d'où la naissance du quartier Gbougbo 2. La quasi-totalité des terres autrefois occupées par les champs de palmier à huile aux environs de l'hôpital protestant et tout autour de la ville sur l'axe menant à Abidjan ont été remplacées par des bâtisses. A ce sujet, il faut noter que la mairie depuis 2002 a mis en valeur le lotissement du bois à Ancien-Dabou non loin de la sortie de la ville. Les lotissements initiés à Wrod et au quartier SODEPALM ont, quant à eux, favorisé l'extension de la tâche urbaine vers le nord. En effet, dans cette partie nord, l'extension rapproche la ville de Débrimou, le plus gros village de la

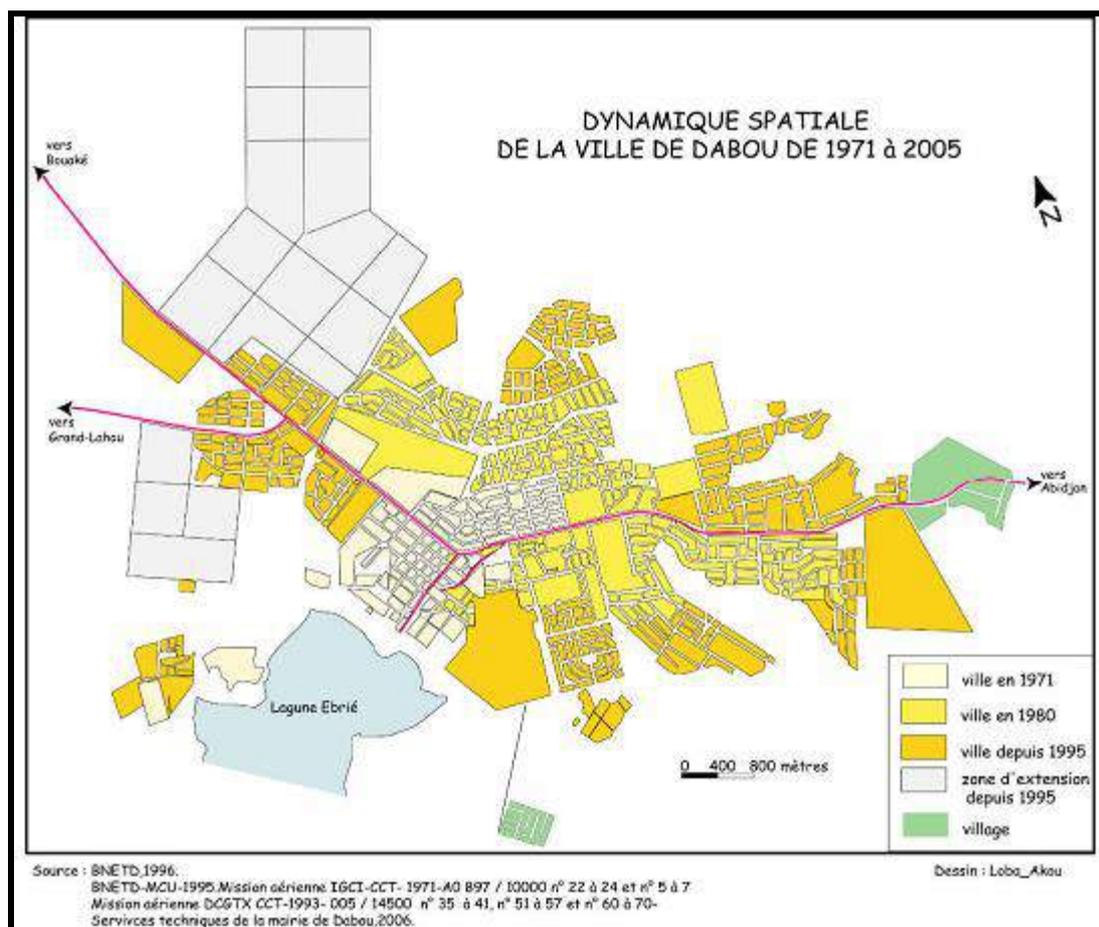
commune. Un peu plus à l'est, les plateaux vallonnés sont peu à peu occupés par des villas de moyen standing.

La ville de Dabou s'est donc étendue après 1985 de façon linéaire de part et d'autre de la nationale A3, passant de près de 420 ha à environ 1000 ha en 2005. La ville s'est insérée entre 2 obstacles majeurs la lagune au sud et les grandes dépressions au nord. La quasi-totalité des lotissements qui ont présidé à cette extension sont disposés et organisés suivant une trame orthogonale et perpendiculaire à la route nationale A3. En effet la dynamique de l'évolution spatiale s'exprime de façon conjuguée par la densification et par l'extension de l'habitat. A long terme, on prévoit à ce que la ville s'étende sur près de 450 hectares supplémentaires d'ici 2010-2015. Selon les estimations du BNETD (1996), 47.6 % de cette extension sera le fait de l'étirement des parties Nord de la ville. On prévoit aussi que les espaces proches du rivage lagunaire deviennent le siège d'une importante concentration d'habitations de type évolutifs et de moyen standing.

Figure 11: Evolution de la tache urbaine de la ville de Dabou



Carte N°7 :



4-3- L'extension de la ville de Bingerville

4-3-1- L'évolution de Bingerville de 1906 à 1937

Créé par l'administration coloniale, le processus d'urbanisation de Bingerville a commencé avec les opérations d'urbanisation de la nouvelle capitale. La lecture du schéma de 1906 nous montre que la tâche urbaine se limitait sur le plateau du nord. C'est la ville blanche siège de l'administration avec des constructions telles que le gouvernement, le trésor et le tribunal. A cette époque l'espace urbain ne couvrait qu'une superficie de 22,68 hectares composé de deux espaces habités : celui du plateau de la ville blanche et de Gbagba, bourgade indigène abritant les populations noires, travailleurs ou en quête d'emploi. Toujours dans cette dynamique d'aménagement, de nouveaux gros œuvres vont être créés en vue d'atteindre les objectifs de l'administration coloniale. Ainsi, nous aurons la création des équipements socio éducatifs dont le groupe scolaire en 1910, le petit séminaire Saint Augustin en 1920, l'aménagement du

jardin d'essai en 1912, actuel jardin botanique créée depuis 1900 par le gouvernement Roberdeau. La création d'équipement et d'habitat pour loger la population blanche va concourir à l'accroissement de l'espace urbain atteignant en 1937, 108,72 hectares.

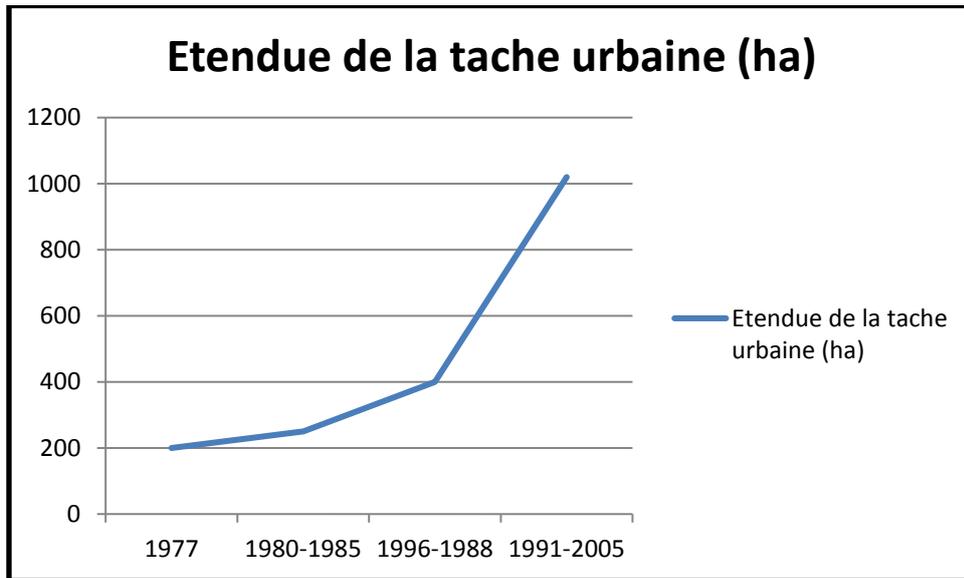
4-3-2- L'évolution spatiale de Bingerville de 1937 à 1995

Pendant cette période l'espace urbain va croître de façon rapide atteignant en 1980, 426,83 hectares soit 318 hectares bâti en l'espace de 43 ans soit 7 hectares par an. Cette extension remarquable est due à la création de certains équipements socio éducatifs, sanitaires et administratifs. Il convient de signaler que depuis 1934, la capitale a été transférée à Abidjan; et la ville de Bingerville n'est réduite qu'à un chef lieu de subdivision et est érigée en sous préfecture en 1961 selon l'article 2 de la loi du 2 janvier 1961. Ainsi, nous avons dans le paysage urbain de nouveaux quartiers tels que Blanchon, Harris, Résidentiel qui sont des zones d'habitat. Ces nouveaux quartiers répondent à la politique de l'Etat Ivoirien de créer des terrains urbains et des logements en vue de loger les nombreux fonctionnaires d'où les opérations SICOGI 1 et 2 en 1976, les résidences Coulibaly et Gbagba en 1975. Cette extension va croître encore plus rapidement pour atteindre les 725 hectares en 1995 soit 399 hectares en 15 ans. En 1995 nous remarquons que la ville de Bingerville, dans son extension vers l'Ouest a englouti le quartier village d'Akouai-Santé par rapport à la situation de 1980 où les 2 quartiers villageois étaient éloignés de la ville.

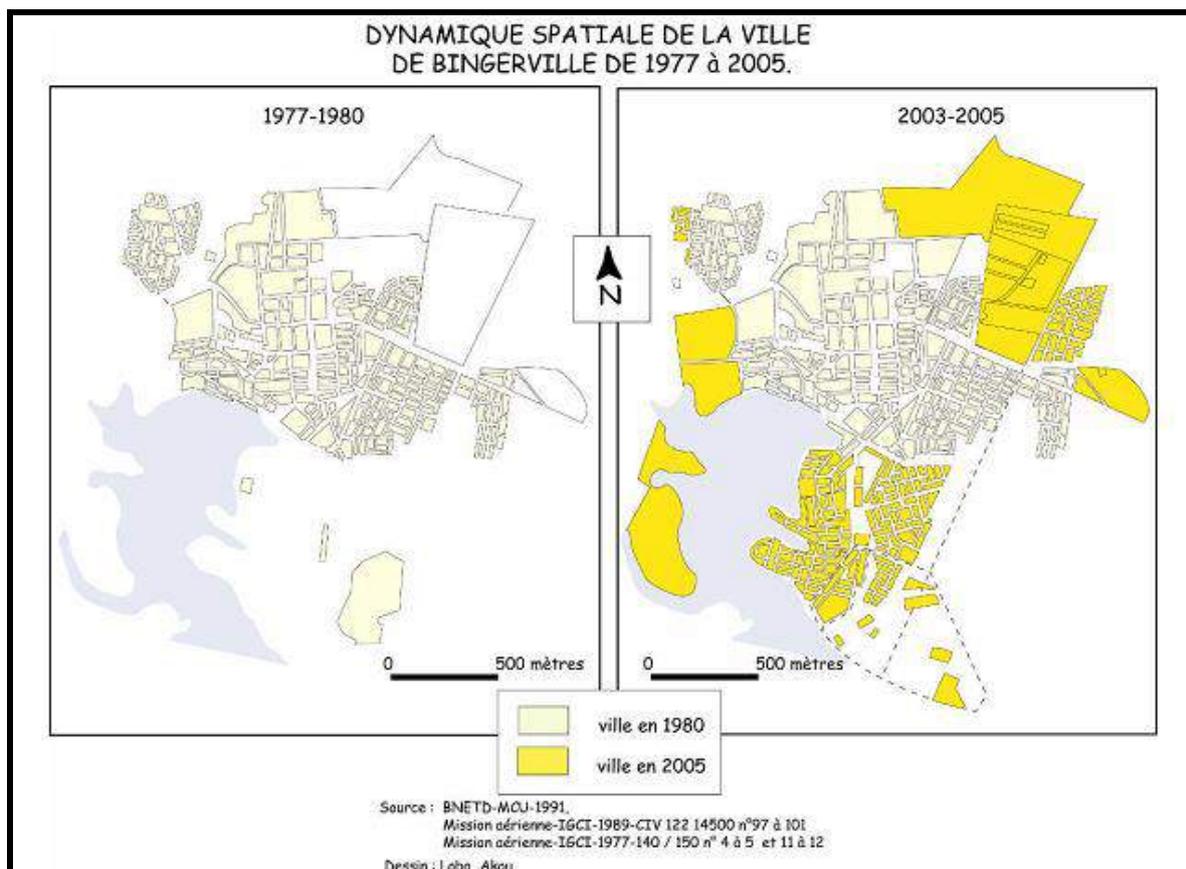
4-3-3- L'évolution urbaine de Bingerville de 1995 à 2007

L'urbanisation de Bingerville s'est poursuivie à un rythme très rapide passant de 725 hectares en 1995 à 3342 hectares en 2007, soit 2.617 hectares en 17 ans. Cet état de fait peut être lié à diverses causes, notamment le désengagement de l'Etat. Depuis la crise économique de 1980, des propriétaires terriens vont initier eux-mêmes des opérations de lotissement par le contrôle exclusif des terres. Il faut aussi ajouter l'action des sociétés civiles immobilières PROMOGIM, ALOBHE, EICER ... à travers la construction des cités FEH- KESSE, PALMA, FIGUIER qui constituent des habitats économiques de moyen et haut standing. Nous remarquons que les 2 villages Akouai Santé et Adjamé Bingerville sont encerclés par l'extension de la ville. Ainsi, la ville s'est étendue à l'est et à l'ouest, car limitée dans sa partie septentrionale (nord) par le jardin botanique et méridionale (au sud) par la lagune Ebrié.

Figure 12: Evolution de la tache urbaine de la ville de Bingerville



Carte N°8 :



4-4- Synthèse relative aux phases de croissance spatiale des villes

La croissance des espaces urbanisés des villes de Grand-Bassam, Bingerville et de Dabou date de l'époque coloniale. Comme nous l'avons souligné nous distinguons trois étapes dans leur processus d'extension spatiale. Le passé glorieux de Grand-Bassam colonial avec le quartier France. Ce quartier bâti sur une superficie de 70 ha, est composé de plus de 60 constructions monumentales qui donnent au quartier un aspect de vieille ville d'architecture européenne transplantée dans un paysage africain. Puis une légère progression dans son évolution spatiale post coloniale. Enfin, l'étalement de la tâche urbaine dans ses franges allogènes et populaires, comme dans ses espaces résidentiels récents de moyen standing, expliquent pour une grande part la configuration urbaine actuelle de la ville. La superficie de Grand-Bassam qui était environ 70 ha à l'époque coloniale est estimée aujourd'hui à 636,58 ha.

Quant à la ville de Dabou, elle connut une situation similaire entre 1971 et 1985, mais avec un rythme d'extension un peu plus rapide et ce, du fait des lotissements engagés au début des années 1980. Bingerville aussi va connaître une autre étape de sa croissance spatiale avec l'amorce de la décentralisation. Sous l'impulsion des municipalités, les chefs terriens ont fini par coopérer avec les services techniques de la mairie, et ce, afin de parvenir à des lotissements favorisant l'extension de la ville. Ainsi, au début des années 1990, la ville passait à 400 ha contre un peu plus de 200 ha entre 1980 et 1985. Aujourd'hui avec les nouveaux lotissements dans la périphérie immédiate du site initial, la ville passe à près de 1000 ha. Nous disons que les différentes phases de l'étalement des villes périphériques allongent les distances domicile-travail. Par ailleurs, les temps de parcours restent constants avec le développement des politiques de transport.

5- Une distance relativement faible entre Abidjan et sa périphérie

La capitale économique Abidjan et les différentes villes qui l'entourent telles que Grand-Bassam, Bingerville et Dabou étaient distantes respectivement de 45 Km, 25 Km et 50 Km. Aujourd'hui, avec l'étalement urbain de la capitale économique, la distance semble ne plus constituer un frein à l'intensification des mobilités pendulaires, particulièrement à Bassam et Dabou. Dès lors, on y accède assez facilement. Cet écart relativement faible lorsqu'on utilise un véhicule est un élément qui milite dans le choix de ces différentes villes, comme zone refuge pour un nombre de plus en plus croissant de travailleurs migrants. Cependant, notons

que le temps mis pour parcourir ces villes, font d'elles presque des quartiers de la ville d'Abidjan. Avec moins de 45 minutes de route, cela devient un élément déterminant dans la volonté de ces travailleurs migrants d'accroître le processus d'invasion des villes de Grand-Bassam, Bingerville et Dabou. Cette distance favorise une mobilité de plus en plus grande entre ces différentes villes et la capitale économique Abidjan.

Tableau 21 : Répartition des actifs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité

Zone d'activité	Durée de trajet Bassam-Abidjan				Total général
	45 min	60 min	75 min	Plus de 75 min	
Adjamé	-	1	5	4	10
Cocody	-	-	1	1	2
Koumassi	4	4	-	-	8
Marcory	12	9	-	-	21
Plateau	-	8	16	6	30
Port-bouët	5	2	1	-	8
Treichville	2	10	9	-	20
Total	23	34	32	11	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 22 : Répartition des acteurs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité

Zone d'activité	Durée de trajet Bingerville-Abidjan				Total général
	45 min	60 min	75 min	Plus de 75 min	
Abobo	-	-	-	5	5
Adjamé	7	7	-	-	14
Cocody	12	10	5	4	31
Koumassi	-	-	2	3	5
Marcory	-	-	3	-	3
Plateau	2	4	16	5	27
Port-bouët	-	-	-	2	2
Treichville	-	-	9	4	13
Total	21	21	35	23	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Les tableaux 21 ; 22 et 23, illustrent nos propos sur la durée du trajet des travailleurs migrants pour atteindre leurs différents lieux de travail. A l'analyse de ces tableaux nous disons,

lorsque les transports collectifs font la ligne directe entre les villes périphériques et certaines communes d'Abidjan, le trajet est de 45 minutes quelque soit la ville de résidence. Cela montre qu'il n'y a pas de déplacement supplémentaire, ce qu'on appelle dans les études de mobilité pendulaire, parcours intermédiaire en vue d'atteindre son lieu de travail.

Tableau 23 : Répartition des acteurs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité

Zone d'activité	Durée de trajet Dabou-Abidjan				Total général
	45 min	60 min	75 min	Plus de 75 min	
Abobo	-	-	-	15	15
Adjamé	1	4		7	12
Cocody	-	-	-	10	10
Koumassi	-	-	-	5	5
Marcory	-	-	-	6	6
Plateau	-	7	-	10	17
Port-bouët	-	-	-	2	2
Treichville	-	1	-	11	12
Yopougon	16	5	-	-	21
Total	17	17	-	66	100

Source : Notre enquête 2009/2011

Par contre, pour atteindre le centre de la capitale économique Abidjan c'est-à-dire la commune du Plateau, qui regroupe l'essentiel des activités des actifs migrants, le temps du parcours minimum est de 75 minutes. Notons que ces différents trajets sont fonction de l'animation urbaine de la capitale économique aux heures de pointes. Selon certains travailleurs migrants que nous avons interrogés, ils prétendent arriver à l'heure au travail avant leurs collègues qui résident à Abidjan. On s'aperçoit que si les actifs se déplacent de plus en plus aujourd'hui, ils ne passent pas plus de temps dans les transports, c'est à dire environ une heure : c'est la conjecture de Zahavi. Cela s'explique par l'accès à des modes de transports rapides qui permettent d'aller plus loin en moins de temps. Avec l'avènement de la métropole, on passe ainsi de la ville du piéton à la ville de l'automobile : c'est la transition urbaine. La grande majorité des déplacements sont assurés aujourd'hui par l'automobile. Ce mode de transport se généralise car il fonctionne comme un véritable adaptateur territorial : il permet un accès quasi universel aux différents lieux de la métropole. Il est également en phase avec l'individuation des modes de vie : plus d'autonomie et d'indépendance dans les pratiques de mobilité. Ceci étant, la métrique de la ville est de moins en moins topographique et de plus

en plus réticulaire. En d'autres termes, ce qui compte pour qualifier la distance entre les lieux (ville d'Abidjan-villes périphériques), c'est moins la distance kilométrique que le temps pour parvenir d'un lieu à un autre. La logique du réseau s'associe aujourd'hui à la logique topographique pour encadrer le développement des déplacements en ville : la proximité physique n'est plus la seule condition nécessaire à l'interaction sociale, c'est l'espace/temps.

La métropole est ainsi à géographie variable ou, en dit autrement, à plusieurs vitesses. Les évolutions technologiques et techniques ont poussé à repenser la valeur du déplacement parce qu'elles ont modifié le rapport à la distance en cherchant à adapter les pratiques de mobilité aux nouvelles échelles de la métropole. Pour les actifs, la double référence au territoire et au réseau implique la possibilité de gérer leur mobilité en fonction de leurs pratiques spatiales.

Les villes de Grand-Bassam, Bingerville et Dabou subissent directement l'influence de la mégalopole Abidjanaise. Cependant, elle permet d'accueillir un certain nombre de travailleurs migrants en mal de tranquillité. Comme conséquence directe, il faut noter une frange non négligeable du nombre de travailleurs migrants en faveur de ces différentes villes et un accroissement des mobilités pendulaires.

II- Les déplacements domicile-travail effectués par les différents moyens de transport

1- Les déplacements domicile-travail

Les déplacements ne sont pas un objectif en soi. On ne se transporte pas par plaisir ou par devoir moral mais pour satisfaire des besoins et atteindre des fins individuelles ou collectives. Il n'y a pas d'action sans mobile, de mobilité sans motif, de déplacement sans objet, de transport sans activité sociale associée. Les transports sont des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale. Ces caractères sont encore plus marqués en milieu urbain, plus dense et plus actif que les autres contextes de vie. Globalement, l'étude de la mobilité quotidienne des travailleurs nous a permis d'articuler l'utilisation de l'espace et du temps, de même que la modalité des déplacements. A cet effet, les flux permanents et les déplacements pendulaires des populations actives selon leur intensité, attestent du degré de dépendance des villes de Bassam, Bingerville et Dabou vis-à-vis de la capitale économique Abidjan. Ces populations actives utilisent toute sorte de moyens de transport pour se rendre sur leur lieu de travail.

Le domicile constitue le pôle privilégié à partir duquel les déplacements s'organisent, généralement sous la forme d'allers et retours. L'analyse du tableau 24 nous montre que le transport collectif est le moyen de déplacement le plus utilisé chez les actifs migrants quelque soit la ville. Nous signalons que 257 travailleurs migrants sur 300 soit environ 86% empruntent un transport collectif. L'utilisation massive du transport collectif par les actifs migrants en exode quotidien s'explique par le fait que, les villes de Bassam, Bingerville et Dabou disposent d'un secteur de transport organisé et un parc automobile suffisant aux attentes des populations (selon certaines sources).

Tableau 24 : Répartition modale des déplacements domicile-travail

Ville	Choix du type de transport pour les déplacements domicile-travail		
	Automobile personnelle	Transport collectif	Total général
Bassam	10	90	100
Bingerville	23	77	100
Dabou	10	90	100
Total général	43	257	300
Fréquence %	14	86	100

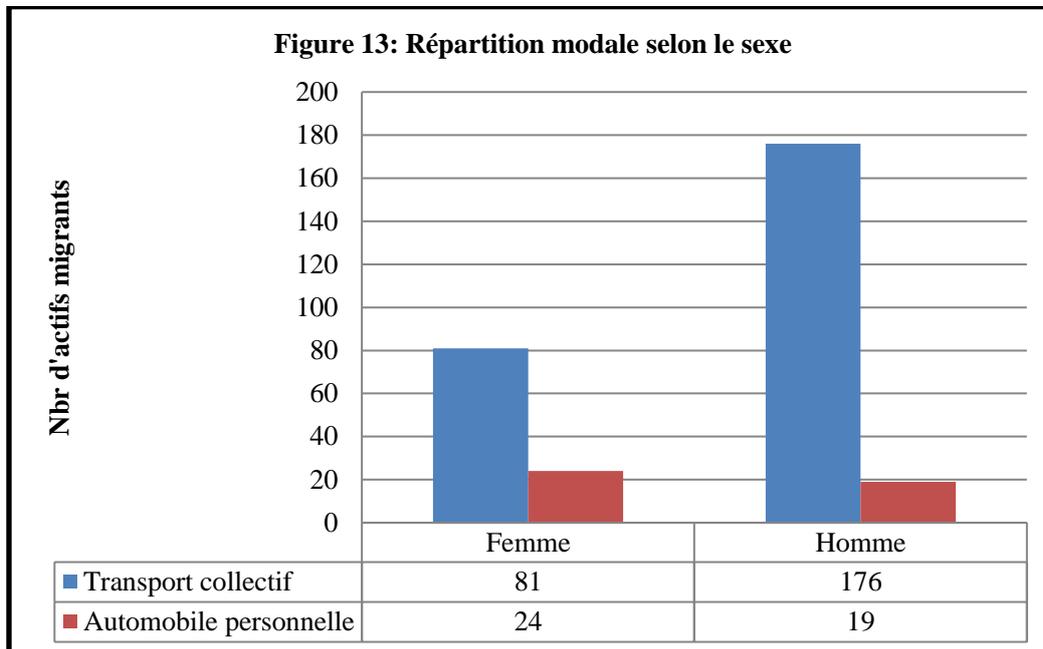
Source : Nos enquêtes 2009/2011

Quant à l'automobile personnelle, son utilisation ne concerne que 43 travailleurs migrants soit 14%. L'accession généralisée à la motorisation masque des différences d'équipement notables qui se traduisent par des pratiques de renouvellement et d'entretien également différenciées de la voiture. En effet, le mode d'équipement des actifs migrants dépend non seulement de leur niveau de vie, mais aussi surtout des positions différenciées que chacun occupe dans le cycle de vie. Les inégalités économiques et sociales habituelles ont donc un rôle considérable dans la distribution du parc automobile et dans le rapport à l'automobile.

2- Les modes de déplacements selon le sexe et le mode

Les modes de déplacements selon le sexe sont importants à prendre en considération si l'on veut par la suite orienter l'offre de transport vers les personnes cibles. Les résultats présentés sous forme de graphique, regroupe les modes de transport sous deux catégories afin de mieux

percevoir les modes de déplacement que sont l'automobile individuelle et les transports collectifs.



Selon l'analyse de la figure 13, le genre (homme/femme) dans les déplacements est une variable essentielle à laquelle il faut accorder une importance toute particulière. Il est évident, selon les résultats, que les femmes utilisent le transport individuel dans une plus grande proportion que les hommes. De plus, le secteur « Bingerville-Abidjan » est celui où le nombre de femmes utilisant un véhicule personnel est le plus élevé comme l'indiquent les différents tableaux ci-dessous. Nous pouvons dire que pour chaque individu, les mécanismes qui entrent en ligne de compte dans l'élaboration du choix d'un mode de transport, pour se rendre au travail, dépendent de maints paramètres. Certains relèvent de la sphère privée, d'autres dépendent d'éléments extérieurs. Pour KAUFMANN (2000), les facteurs relatifs à la sphère privée déterminent en partie le choix d'un mode de transport par rapport à un autre : cycle de vie, situation familiale, statut socio-professionnel, représentations et perception des modes de transport, préférences, pratiques, éducation, budget et temps octroyés aux déplacements, etc. La localisation des activités exercées par les individus joue un rôle important dans le choix d'un mode de transport : il s'agit de pouvoir se rendre de l'une à l'autre rapidement et avec le minimum de désagrément (bouchons, insécurité, perte de temps à attendre un véhicule, etc.), en un mot, vaincre l'espace-temps. La vitesse du déplacement joue donc un rôle clef : plus on peut se déplacer rapidement entre les activités, moins la distance entre celles-ci importe.

Tableau 25 : Choix du mode de transport des Femmes par ville

Mode de transport	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général
Automobile personnelle	4	14	6	24
Transport collectif	32	26	23	81
Total général	36	40	29	105

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Tableau 26: Choix du mode de transport des Hommes par ville

Mode de transport	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général
Automobile personnelle	6	9	4	19
Transport collectif	58	51	67	176
Total général	64	60	71	195

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Nous observons que la durée du trajet est citée comme raison principale pour le choix de chaque moyen de transport. Nous expliquons cette situation par le fait que chacun de ces moyens de transport possède des avantages intrinsèques, comparables à d'autres, selon le contexte dans lequel ils sont utilisés. Par exemple, en milieu urbain, où le réseau de transports publics est dense et les infrastructures routières congestionnées aux heures de pointe, les véhicules publics peuvent offrir un temps de trajet relativement intéressant en comparaison avec celui qui serait effectué en voiture. Par contre, l'automobile s'avère très concurrentielle pour réaliser des déplacements entre deux points mal desservis par les transports collectifs (pour relier deux endroits périphériques par exemple). Les transports non motorisés s'avèrent quant à eux concurrentiels pour réaliser de courtes distances en ville. Ils minimisent les contraintes de parage, d'arrêts et attentes. Le manque d'alternative est mentionné comme deuxième raison d'un choix en faveur des transports individuels et des transports collectifs. Le fait de ne pouvoir se reporter sur d'autres moyens de transport cantonne en effet le choix sur les moyens à disposition des individus. Certaines personnes ou familles se sont mises en situation de dépendance à un moyen de transport. Habiter au centre-ville sans posséder de voiture induit une dépendance aux transports collectifs et à la mobilité douce pour effectuer ses déplacements. Mais, résider en zone résidentielle périphérique implique l'usage quasi exclusif de la voiture en l'absence d'alternatives, ou faute d'alternatives intéressantes. Comparativement, entre les transports collectifs et les transports individuels, les paramètres coût, plaisir de voyager, sentiment de sécurité et de fiabilité semblent jouer en faveur des transports collectifs. Il faut noter que la notion de durée peut différer selon le mode de

transport employé: 30 minutes en transport collectif et 30 minutes de voiture ne sont pas perçues de la même manière (KAUFMANN, 2000).

3- Le report modal

La stratégie de report modal consiste à rediriger une partie des déplacements effectués en transports individuels motorisés sur d'autres modes de transports. La recherche de limitation de l'usage de la voiture par l'implémentation de mesures est observable au sein des agglomérations, où les nuisances issues du trafic sont particulièrement visibles et détériorent le cadre de vie des habitants. En Côte d'Ivoire, la saturation des infrastructures routières aux heures de pointe fait partie du quotidien des habitants des centres urbains.

En Occident, les pouvoirs publics tentent d'encourager le report modal en recourant à nombre de mesures qui se complètent et font effet de leviers sur divers profils d'utilisateurs. Pour tenter de juguler le flot d'automobiles responsables de ces nuisances, les autorités, dans la plupart des pays occidentaux mettent en place deux types de mesures. On peut citer, des mesures restrictives et des mesures incitatives. Les mesures restrictives visent à réduire l'accessibilité de la voiture au centre-ville, entre autres, une mise en place d'infrastructures, de mobilier urbain, instauration de limitation de la vitesse autorisée pour entraver la progression de la voiture sur certains axes. Il y a l'adoption d'une politique des parkings plus restrictive (suppression des places de parc sans restriction de temps, installation d'horodateurs, augmentation des tarifs et limitation des temps de parcage, instauration de zones à macaron, etc.). Ensuite, une mise en place de boucliers de feux de signalisation aux portes des agglomérations, reporte les files d'attente à l'extérieur de l'agglomération. Enfin, une mise en place de péages urbains dont les revenus servent à financer l'amélioration de l'offre de transports publics.

Quant aux mesures incitatives, les autorités cherchent à exhorter les acteurs à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle en les rendant comparativement attractifs. Parmi ces mesures, nous citons l'amélioration de l'offre de transports publics avec une augmentation des cadences et de la capacité aux heures de pointe. Ensuite, le regroupement des compagnies de transports publics en communautés tarifaires, permet de simplifier l'achat de titres de transport. Nous disons qu'en Côte d'Ivoire, à elles seules, ces mesures ne peuvent pas endiguer l'augmentation du trafic. Le report modal est perçu comme

une nécessité, qui permet de réduire les dépenses des acteurs. L'utilisation massive et diverse des modes de transport en commun, se présente plutôt comme un impératif. La raison est due au fait que la majorité de ces acteurs sont des travailleurs à revenu moyen, qui ont préféré la périphérie d'Abidjan afin d'éviter les coûts élevés des logements à la capitale économique. Nous présenterons une partie des éléments intervenant dans l'élaboration du choix modal dans la deuxième partie de cette recherche.

4- Niveaux globaux de mobilité

Les enquêtes ménages effectuées dans les années quatre-vingt dix dans différentes villes d'Afrique de l'Ouest montrent un niveau de mobilité totale (tous modes confondus) compris entre 1 et 2 déplacements par jour par habitant. Le niveau de mobilité motorisé se situe entre 0,7 et 1,3 déplacement, soit de 40 à 75 % (Tableau 27). Ces enquêtes dans les capitales sahéliennes réalisées dans la décennie suivante aboutissent à des niveaux de mobilité totale sensiblement plus élevés, allant de 3,1 déplacements journaliers à Bamako à plus de 4 à Niamey. Mais les écarts naissent d'un recours à la marche renforcé car la mobilité motorisée reste du même ordre de grandeur entre les deux périodes. La ville de Ouagadougou, du fait du fort taux d'équipement en modes individuels, se détache sensiblement quant au nombre de déplacements mécanisés.

La ville d'Abidjan a des niveaux de mobilité les plus élevés en modes motorisés, c'est-à-dire 2,8 déplacements par habitant par jour. Ces niveaux de mobilité sont cependant difficilement comparables sans précaution. Les spécificités locales, par exemple du système de transport, peuvent entraîner des écarts sensibles d'une ville à l'autre. Mais aussi, parce que l'on dispose bien souvent de peu d'informations sur les populations enquêtées. Les périmètres d'étude ou les méthodes utilisées, voire parce que les choix méthodologiques ne sont pas toujours compatibles d'une enquête à l'autre. Cette situation limite la portée des comparaisons au sein même d'une ville donnée, comme l'a montré GODARD (2001) à propos de différentes études réalisées sur Dakar. Ces remarques expliquent partiellement les différences sensibles de niveaux de mobilité entre les villes africaines ces deux décennies. La meilleure saisie des déplacements, en particulier lorsqu'ils sont de proximité ou réalisés à pied, l'absence de la population moins mobile des jeunes dans les échantillons, impose de garder un certain recul vis-à-vis des chiffres bruts et empêchent de conclure à une croissance de la

mobilité en une dizaine d'années selon GODARD (op.cit). Les déplacements non motorisés sont en légère augmentation dans les villes de Bamako,

Tableau 27 : Niveaux de mobilité dans quelques villes africaines

Ville	Année	Déplacements Hab/Jour	Dépl.motorisés Hab/Jour	Population concernée	Source
Abidjan	1991	---	1,2	Tous âges	DCGTX (1995)
	1998	1,4	2,8		BNETD (2000)
Bamako	1983	---	0,9	Tous âges	BARRETT (1988)
	1984	1,9	0,7 (39%)		BARRETT (1988)
	1993	3,1	1,3 (42%)		POCHET (1995)
Conakry	Fin des années 90	1,1	0,8 (75%)	---	GODARD (1992)
Dakar	1980	2	1 (50%)	Tous âges	MANDON (1991)
	2000	3,2	0,8 (25%)		SYSCOM (2000)
Dar es Salam	Milieu année. 90	1,5	1,1 (70%)	Tous âges	MAUNDER (1996)
Douala	1982	1,3	0,8 (63%)	---	BARRETT (1988)
Hararé	1996	1,6	0,9 (58%)	---	MAUNDER (1996)
Niamey	1985	2,4	1,3 (54%)	Tous âges	BCEOM (1986)
	1996	4,4	1,3 (30%)		DIAZ. OL (1999)
Ouagadougou	1992	3,9	2,2 (58%)	Tous âges	DIAZ. OL (1993)
Yaoundé	1982	2,2	1,0 (44%)	Tous âges	BARRETT (1988)

Source : PLAT, 2003

Dans les villes de Dakar, de Niamey et de Ouagadougou, les véhicules individuels tendent à décliner au profit des transports collectifs. Comme dans le même temps, la taille des ménages s'est légèrement accrue, ces données d'équipement laissent deviner des difficultés accrues d'accès individuel à la voiture et rendent donc plausible une mobilité en modes motorisés individuels plus faible. Ainsi, le périmètre d'enquête s'est sensiblement étendu et l'on sait que les populations des périphéries les plus éloignées sont les plus mobiles (PLAT, 2003). Au delà, il conviendrait aussi de s'interroger sur le statut même de telles comparaisons: en une dizaine d'années, ces villes ont vu pratiquement leur population doubler telle que la capitale économique ivoirienne Abidjan. Cette ville a vu sa population passée de 2,5 millions habitants au début des années 2000 à plus de 5 millions d'habitants en 2010.

Malheureusement, les populations actives à revenus modestes éprouvent d'énormes problèmes pour trouver un logement acceptable, elles n'ont donc pas le choix et se retrouvent à la périphérie de la ville d'Abidjan. Cette situation entraîne un niveau de mobilité en mode motorisé élevé dû à la distance qui sépare la capitale économique de ses villes périphériques. Le tableau ci-dessous nous renseigne sur le niveau de mobilité des travailleurs migrants des villes de Bassam, Bingerville et Dabou vers Abidjan.

Tableau 28 : Niveaux de mobilité dans les villes périphériques d'Abidjan

Ville	Bassam	Bingerville	Dabou
Nombre de déplacements			
Dépl.motorisés Hab./Jour	3,2	3,2	3,4
Répartition modale (%)			
- Transport individuel	10	23	10
- Transport collectif	90	77	90

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Nous disons qu'à l'analyse du tableau ci-dessus, on constate un niveau de mobilité motorisé en nette progression que celui constaté à Abidjan pendant les années 90. Nous l'expliquons par une demande de plus en plus croissante du transport due à la ville d'Abidjan qui s'étale de façon progressive, entraînant ainsi un allongement des distances domicile-travail. Nous signifions aussi que le niveau élevé des mobilités quotidiennes à un coût sur le revenu des travailleurs migrants.

Conclusion de la première partie

La première partie a posé les bases pour une analyse sur les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes périphériques telles que Bassam, Bingerville et Dabou. Ces facteurs sont liés d'une part, au choix du logement et d'autre part, à la distance qui est un facteur aussi important des questions de mobilité.

Premièrement, nous avons montré dans le chapitre un, que le déficit de logements à Abidjan est lié à sa croissance démographique rapide et brutale, entraînant ainsi une inadéquation entre l'offre et la demande. Par conséquent, l'achat et la location deviennent très élevés de sorte qu'il est quasi impossible pour l'Ivoirien moyen de se loger. Le stock global en termes de déficit est à peu près de 400 000 logements. Ce déficit est de 200 000 à Abidjan et 200.000 à l'intérieur du pays (AGEF, 2010). Mais, il est par an de 20.000 logements pour l'intérieur et plus de 20 000 pour Abidjan. Par ailleurs, Grand-Bassam, Dabou et Bingerville sont des pôles d'attraction et de fixation de population en quête d'un cadre de vie idéal et moins coûteux par rapport à Abidjan. Cette réalité s'explique par les différentes valeurs vénales entre Abidjan et ses villes environnantes. En effet, Marcory, Plateau et Cocody, réputés comme les quartiers luxueux par référence d'Abidjan, ont des prix au mètre carré compris entre 20.000 FCFA et 150.000 FCFA. Cependant, pour les autres quartiers, les prix varient entre 5000 FCFA et 30.000 FCFA. La raison est que, certains quartiers tels que, Yopougon, Port-Bouët et Abobo sont considérés comme la proche banlieue et donc extensibles vers l'intérieur du pays. Par contre, à Grand-Bassam, à Bingerville et à Dabou, les prix varient entre 3500 FCFA et 10500 FCFA. Nous constatons à travers cette étude, que plus d'actifs migrants sont locataires que propriétaires, avec 73,33% des personnes enquêtées contre 18, 33%, dans les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou.

Deuxièmement, nous avons vu que la distance entre les villes périphériques et la métropole abidjanaise favorise énormément la mobilité des actifs migrants. En effet, la ville d'Abidjan et les différentes villes qui l'entourent sont distantes respectivement de 45, 18 et 50 Km. Ces distances favorisent une mobilité de plus en plus grande entre ces différentes villes et Abidjan. En effet, les différents parcours sont compris entre 45 et 75 minutes de route. Par ailleurs, pour atteindre le centre de la capitale économique Abidjan c'est-à-dire la commune du Plateau, qui regroupe l'essentiel des activités des actifs migrants, le temps moyen de parcours est de 60 minutes, c'est la conjecture de Zahavi. Elle s'explique par l'accès à des

modes de transports rapides qui permettent d'aller plus loin en moins de temps, entraînant ainsi, des taux de mobilité élevés allant de 3,2 pour les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et 3,4 pour la ville de Dabou. Nos enquêtes ont montré que 257 travailleurs migrants sur 300, soit environ 86% empruntent un transport collectif. Quant à l'automobile personnelle, son utilisation ne concerne que 43 travailleurs migrants soit 14%.

Dans la seconde partie de notre étude, nous essayerons de voir si le transport répond à la demande née de ces mouvements pendulaires entre Abidjan et les périphéries concernées. Alors, étudier la mobilité à travers les systèmes de transport, est une façon de comprendre la transformation de l'espace urbain de la périphérie et les relations d'interdépendance d'avec la métropole.

DEUXIEME PARTIE :
**LA REPOSE DES TRANSPORTS A LA DEMANDE D'UNE COUCHE
SOCIO-PROFESSIONNELLE EN EXODE QUOTIDIEN**

CHAPITRE 3 : UN TRANSPORT COLLECTIF A LA DEMANDE D'UNE COUCHE
SOCIOPROFESSIONNELLE EN EXODE QUOTIDIEN

CHAPITRE 4 : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT
COLLECTIF DANS LA FLUIDITE DES MOBILITES PENDULAIRES

Toute ville suppose un besoin de mobilité pour la résidence, le travail, les achats, les loisirs. La dissociation croissante entre le lieu de travail et le lieu de résidence est grandement due à l'essor des transports motorisés, les transports collectifs ou la voiture privée. Les secteurs urbains actifs étant situés à l'extérieur des zones de résidence, entraîne un grand nombre de déplacements quotidiens pour se rendre de la maison au lieu de travail.

De plus en plus, nombreux sont les travailleurs qui ne résident pas sur leur lieu de travail. Le développement des moyens de transport a multiplié dans tous les pays les migrations alternantes ou mobilités pendulaires. Elles ont pris une ampleur particulière dans les pays subsahariens où les métropoles exercent une influence en matière de concentration d'emploi. Migration, mobilité et mouvement sont des notions qui désignent des formes de déplacement de biens et de personnes. En effet, parmi les métropoles subsahariennes, Abidjan qui exerce une influence sur les villes de sa périphérie n'échappe pas à ces mobilités pendulaires. Alors, la mobilité pendulaire a beaucoup évolué entre Bassam, Bingerville, Dabou et la ville Abidjan.

Cependant, on se pose la question de savoir, est-ce que l'offre des transports répond à la demande née de ces déplacements pendulaires ? Avant de répondre à cette interrogation, nous nous attellerons dans une première analyse, à montrer les différentes caractéristiques sociodémographiques et économiques des actifs migrants et leurs pratiques de déplacement. Dans une seconde analyse, nous essaierons de voir le mode d'organisation des transports dans les villes périphériques.

CHAPITRE 3 : UN TRANSPORT COLLECTIF A LA DEMANDE D'UNE COUCHE SOCIOPROFESSIONNELLE EN EXODE QUOTIDIEN

Dans ce chapitre, il s'agira d'analyser dans un premier temps la population migrante active à travers son profil sociodémographique et économique. Et ensuite, voir les pratiques de déplacement de cette population active migrante.

I- LES CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES DES ACTIFS MIGRANTS

1- La structure sociodémographique des travailleurs migrants

Une structure d'analyse démographique permet de savoir que la population active migrante s'étend à tous les âges. Nos enquêtes sur le terrain, c'est-à-dire dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou nous ont permis d'interroger un échantillon de 300 travailleurs qui effectuent des mouvements pendulaires, des villes sus-citées vers Abidjan. Le tableau suivant nous permet de distinguer la part des hommes et des femmes dans les mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Nous distinguons selon le tableau ci-dessous, la part des hommes qui est 195 et 105 pour celles des femmes, soit un rapport de masculinité de 185,71.

Tableau 29 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon le sexe

Villes	Sexe		
	Femme	Homme	Total général
Bassam	36	64	100
Bingerville	40	60	100
Dabou	29	71	100
Total général	105	195	300

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 30 : Répartition des travailleurs migrants par tranches d'âges selon le sexe

Tranche d'âges	Homme	Femme	Total général	Fréquence (%)
25-35	77	50	127	42,33
36-46	72	45	117	39
47-57	40	10	50	16,67
62 et plus	2	0	2	0,67
Non défini	4	0	4	1,33
Total général	195	105	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

L'observation des réponses obtenues dans ce tableau nous a donné en général, une fourchette d'âge variant entre 25 et 62 ans. La répartition des travailleurs migrants, selon le critère de l'âge, nous donne 127 travailleurs dans la fourchette de 25 ans à 35 ans, soit 42,33% des travailleurs enquêtés. La fourchette 36 ans à 46 ans représente 39% des travailleurs migrants soit 117 personnes enquêtées. Les tranches d'âges de 47 ans à 57 ans et les 62 ans et plus, représentent respectivement 16,67% et 0,67%. L'analyse de ces différents résultats nous permet de faire des constats suivants :

- La tranche d'âges 25 à 35 ans, constitue la floraison de l'âge, c'est-à-dire le caractère jeune des travailleurs migrants ;
- le second constat montre que, les tranches d'âges allant de 36 ans à 46 ans et de 47 ans à 57 ans, constituent la maturité dans l'âge. Nous disons que dans cette catégorie de tranches d'âges, la plupart des travailleurs migrants ont plus d'années de service et plus d'années de résidence dans les différentes villes périphériques étudiées ;
- le dernier constat montre la vieillesse dans l'âge, c'est-à-dire des personnes qui tendent la retraite.

Au regard de ces différentes analyses, nous disons que les hommes représentent 65% des migrations pendulaires entre Abidjan et les villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou. Ils se répartissent presque également à travers toutes les tranches d'âges, jusqu'à 62 ans et plus avec deux (2) personnes enquêtées soit 0,67%. Pour les femmes c'est un peu différent ; elles représentent 45% des personnes enquêtées et la plupart d'entre elles c'est-à-dire huit (8) ont moins de 30 ans contre cinq (5) hommes. Nous ajoutons aussi que l'effectif des femmes

décroit au fur à mesure que l'âge augmente, aucune femme ne se trouve dans la tranche d'âge des 62 ans et plus.

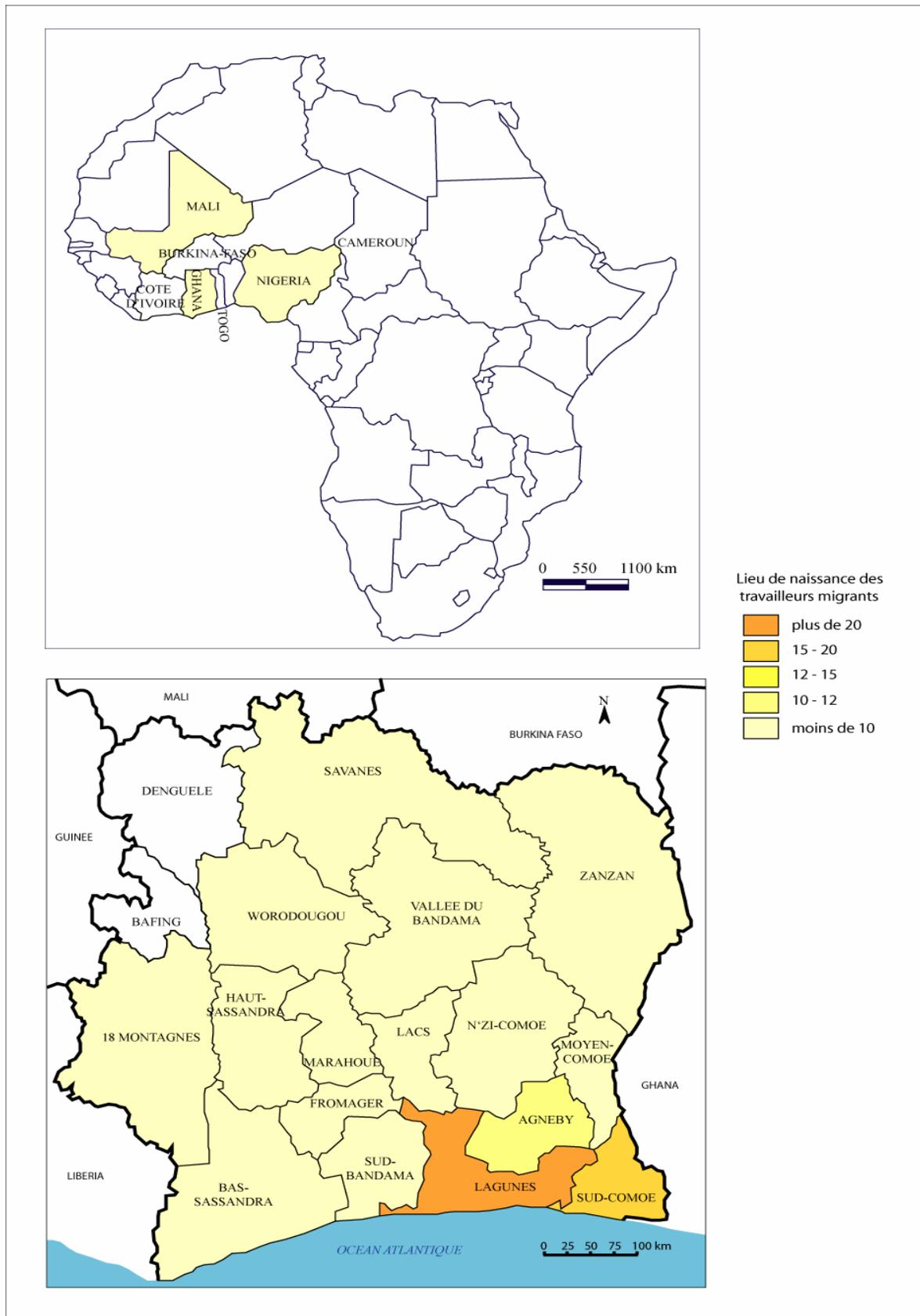
La croissance démographique des villes s'accompagne d'une évolution de la structure par âge et par sexe de la population urbaine. Le suivi de ces structures permet de mettre en évidence le mécanisme de base de cette croissance. Cette croissance est alimentée par la migration de populations dont les caractéristiques démographiques renforcent le potentiel de développement naturel des populations urbaines. La question de l'âge est un aspect important dans l'étude de la mobilité. Malheureusement, certains travailleurs migrants ont trouvé nécessaire de ne pas renseigner cette partie. Seuls quatre (4) travailleurs migrants se sont gardés de divulguer leurs âges, soit environ 1,33% des actifs migrants recensés. Les raisons évoquées pour ce refus sont essentiellement d'ordre privé.

2- Les différents lieux de naissance des actifs migrants

L'aperçu sur le parcours migratoire montre les changements de lieu de résidence des travailleurs migrants et les motifs qui en découlent. S'il existe généralement, plus ou moins bien structuré selon les régions, un véritable « marché du travail » où se rencontrent offres et demandes d'emploi, il n'existe guère de « marché des migrations », sauf de façon marginale. La décision de migrer, pour les habitants d'un pays en développement, se prend souvent sans connaissance très précise des conditions de vie et d'emploi dans la zone d'arrivée (qu'il s'agisse d'une ville de la même région ou du même pays). Il s'agit surtout, au moment où est prise la décision, de migrer ou de ne pas migrer, de minimiser les risques. Le choix devra prendre en compte un ensemble de règles, normes et systèmes de valeurs, qui sont propres à chaque société.

Dans le cas de cette recherche, certains travailleurs migrants bien qu'ils soient nés dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou, ont migré vers d'autres villes avant de revenir dans leurs villes d'origine. Les cartes 10, 11 et 12, nous donnent un aperçu sur les différents lieux de naissance des travailleurs migrants. Au regard de ces différentes cartes, nous pouvons dire qu'à part les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, Abidjan est la ville qui détient le plus grand nombre de naissances des travailleurs migrants. Ensuite, viennent les villes de Gagnoa, Abengourou, Adzopé, Agboville, Korhogo, Adiaké, Bouaké et Bouna.

Carte N°9: Lieux de naissances des actifs migrants de Bassam

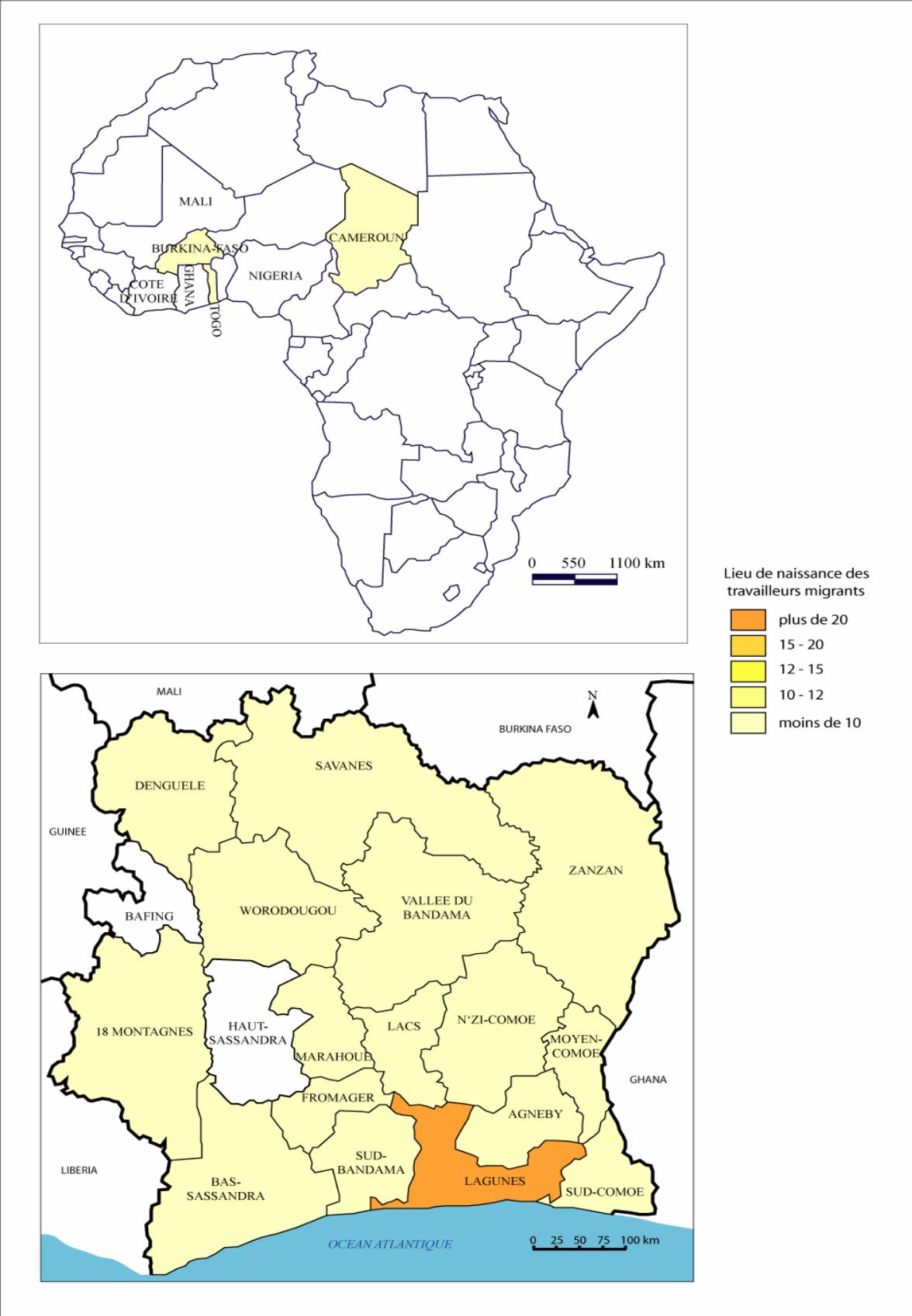


source: Enquêtes personnelles, 2010

Conception: Koffi Lath

Dessin: Konan K. Pascal, 2012

Carte N°10 : Lieux de naissances des actifs migrants de Bingerville

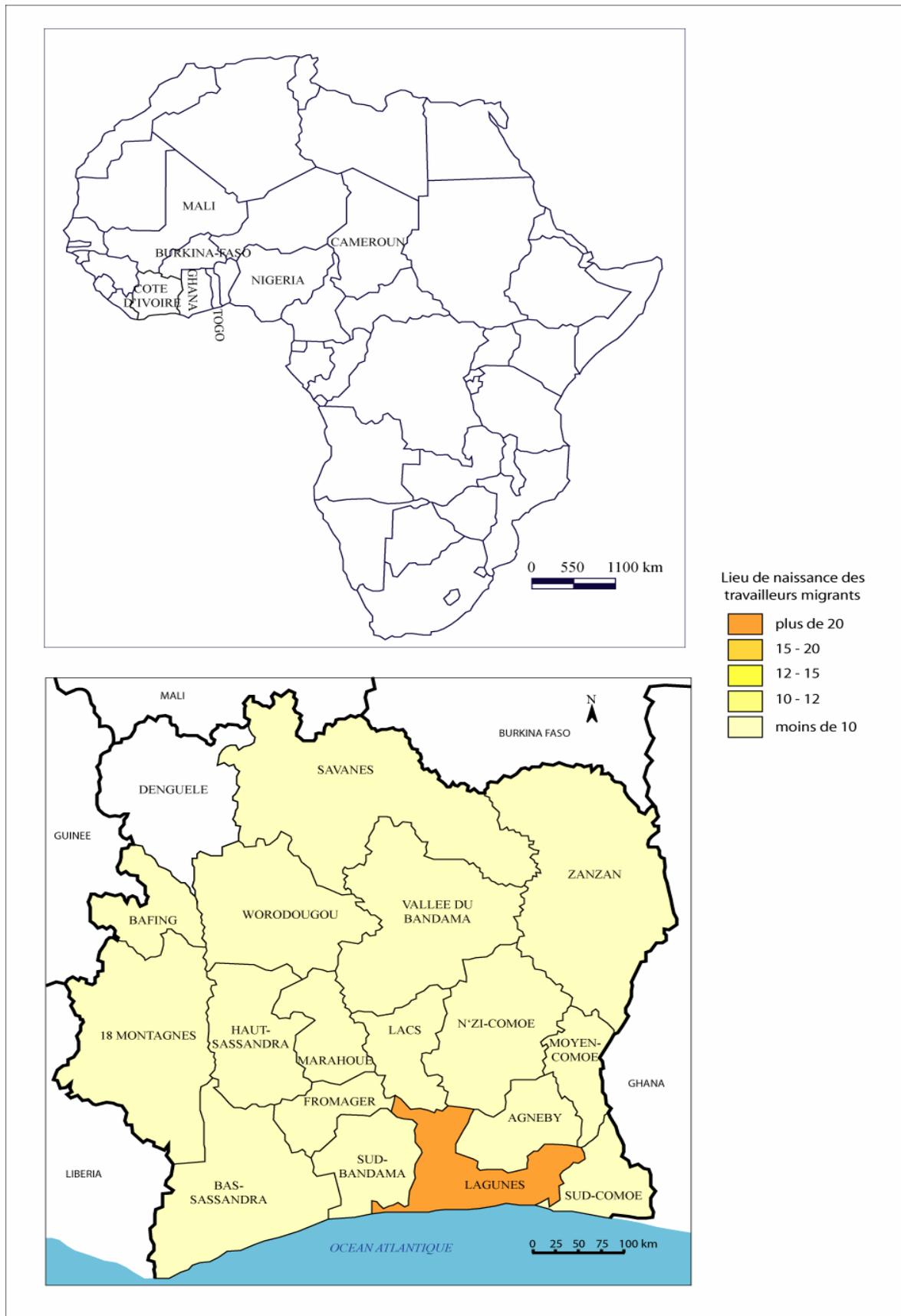


source: Enquêtes personnelles, 2010

Conception: Koffi Lath

Dessin: Konan K. Pascal, 2012

Carte N°11 : Lieux de naissances des actifs migrants de Dabou



source: Enquêtes personnelles, 2010

Conception: Koffi Lath

Dessin: Konan K. Pascal, 2012

3- Diversités culturelles des travailleurs migrants

Les différentes populations des villes de Bassam, Bingerville et Dabou forment une entité malgré leur grande diversité. Dans cette séquence, nous ferons ressortir d'un côté la population migrante active d'origine ivoirienne à travers ses grands groupes ethniques et de l'autre la population étrangère.

3-1- La répartition des travailleurs migrants selon l'ethnie ou la nationalité

3-1-1- La population active migrante d'origine ivoirienne

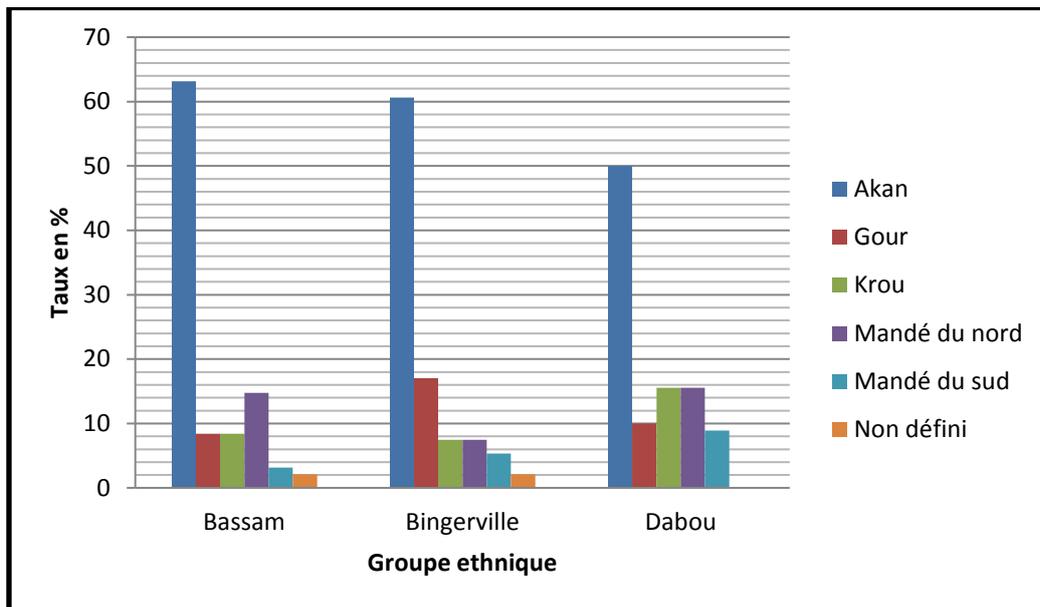
Au regard du tableau et du graphique ci-dessous, nous remarquons que la population migrante active est composée majoritairement d'Akan avec un total de 162 travailleurs migrants soit 58,06% du total général des actifs migrants d'origine ivoirienne. Cette forte proportion se justifie par le fait que nous nous trouvons dans des villes du sud d'origine Akan. Les Abouré, les Apoloniens, les Ebrié et les Adioukrou constituent de ce fait les ethnies autochtones. Mais, le fait que ces différentes localités soient des villes historiques et situées dans l'aire d'influence de la capitale économique Abidjan, elles renferment une diversité de cultures à cause des fortes migrations et de son accès facile dû au développement du secteur du transport.

Tableau 31 : Répartition des travailleurs migrants par groupes ethniques selon la ville

Groupe ethnique	Ville		
	Bassam	Bingerville	Dabou
Akan	63,16	60,64	50
Gour	8,42	17,02	10
Krou	8,42	7,45	15,55
Mandé du nord	14,74	7,44	15,55
Mandé du sud	3,16	5,32	8,9
Non défini	2,1	2,13	0
Total général	100	100	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 14: Répartition des actifs migrants par groupe ethnique selon la ville



Les Mandé du nord représentent le deuxième grand groupe ethnique suivi des Gour avec respectivement 35 et 33 travailleurs migrants soient 12,54% et 11,83%. Au sein du groupe ethnique Mandé du nord, les Sénoufo représentent l'ethnie majoritaire. Quant aux Krou et aux Mandé du sud, ils représentent environ 29 et 16 travailleurs migrants soient 10,39% et 5,73% du total des populations actives migrantes d'origine ivoirienne.

Partout, la ville se présente d'abord comme une œuvre historique. C'est dans ce cadre que Bassam, Bingerville et Dabou jouent le rôle de villes cosmopolites. Ce sont des villes nées de l'époque coloniale et qui ont exercé chacune d'elles, des fonctions économiques et sociales diverses. Bassam et Bingerville qui ont joué le rôle de capitales de la colonie de Côte d'Ivoire ont connu un peuplement non négligeable à travers le processus d'urbanisation. Ce peuplement va attirer une forte implantation des populations migrantes. Quant à Dabou, elle figurait parmi les centres urbains de l'époque les plus modernes et bénéficiait d'une dotation budgétaire allouée à l'aménagement et l'assainissement (LOBA, 2009). Cependant, l'ouverture et l'aménagement de voies ainsi que l'utilisation des automobiles ont contribué à intensifier les échanges commerciaux et favoriser une immigration massive des populations d'origines diverses. Nous disons que ces villes qui ont connu une croissance urbaine

fulgurante due à l'influence de la capitale économique Abidjan, sont caractérisées par une diversité ethnique.

3-1-2- La population active migrante d'origine étrangère

Le tableau ci-dessous nous montre la répartition de la population active migrante par nationalité et selon les différentes villes périphériques.

Tableau 32: Répartition des travailleurs migrants par villes selon la nationalité

Nationalités	Villes				Fréquence
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Bénois	0	0	1	1	0,33
Burkinabé	0	2	3	5	1,67
Camerounais	0	2	0	2	0,67
Français	2	0	0	2	0,67
Ghanéen	3	0	0	3	1
Guinéen	0	0	1	1	0,33
Ivoirien	93	94	92	279	93
Malien	1	0	3	4	1,33
Nigérian	1	0	0	1	0,33
Togolais	0	2	0	2	0,67
Total général	100	100	100	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Au regard de ce tableau la population migrante active étrangère est faiblement représentée avec seulement 21 travailleurs migrants étrangers soit 7% du total des personnes enquêtées. Cette proportion d'étrangers est dominée par les travailleurs migrants Burkinabé, suivi des Maliens et sans oublier les Ghanéens avec respectivement 1,67%, 1,33% et 1%. Nous remarquons aussi les travailleurs migrants des pays hors CEDEAO représentés par les Camerounais et ceux des pays Occidentaux, représentés exclusivement par des Français.

Nous affirmons qu'historiquement, la Côte d'ivoire est un pays d'immigration. Depuis le début du siècle, l'importance de l'immigration étrangère est une caractéristique essentielle du pays. Mais elle a pris des formes et une ampleur variables selon les périodes. Depuis les années soixante, la Côte d'ivoire est donc le premier pays d'Afrique de l'Ouest par sa proportion de population d'origine étrangère. L'attraction de la Côte d'ivoire dépasse donc largement l'environnement géographique immédiat du pays qui lui-même, est atteint dans des

proportions très variables. Non seulement les différents courants migratoires internationaux n'ont pas la même intensité, mais ils se distinguent aussi par des lieux de destination variables en Côte d'Ivoire. Deux éléments permettent de caractériser la spécificité des effets des courants migratoires internationaux sur le peuplement de la Côte d'Ivoire. Le degré d'urbanisation des immigrés de l'étranger et la structure géographique de leur implantation dans le pays. L'immigration étrangère se dirige donc de manière privilégiée vers le pays côtier le plus favorable, et à l'intérieur de ce pays, vers les zones les plus favorables en termes de gains potentiels. Elle répond de ce fait aux besoins économiques particuliers des régions d'une Côte d'Ivoire en pleine croissance notamment Abidjan. La ville d'Abidjan, confrontée aux différents problèmes urbains, va permettre en d'autres termes aux migrants étrangers de s'installer à la périphérie à la recherche d'un cadre de vie convenable à leur environnement social. La destination de l'immigration étrangère n'est régie que par un facteur de distance, mais correspond à une rationalité économique du déplacement.

3-2- La répartition des travailleurs migrants selon la religion

Pour une analyse socio-démographique, la religion s'avère indispensable dans la mesure où elle occupe une place prépondérante dans la vie des populations en général et en particulier celle des travailleurs migrants. A partir de cette étude, nous verrons les différentes religions en présence dans ces trois localités qui accueillent des populations d'origines diverses.

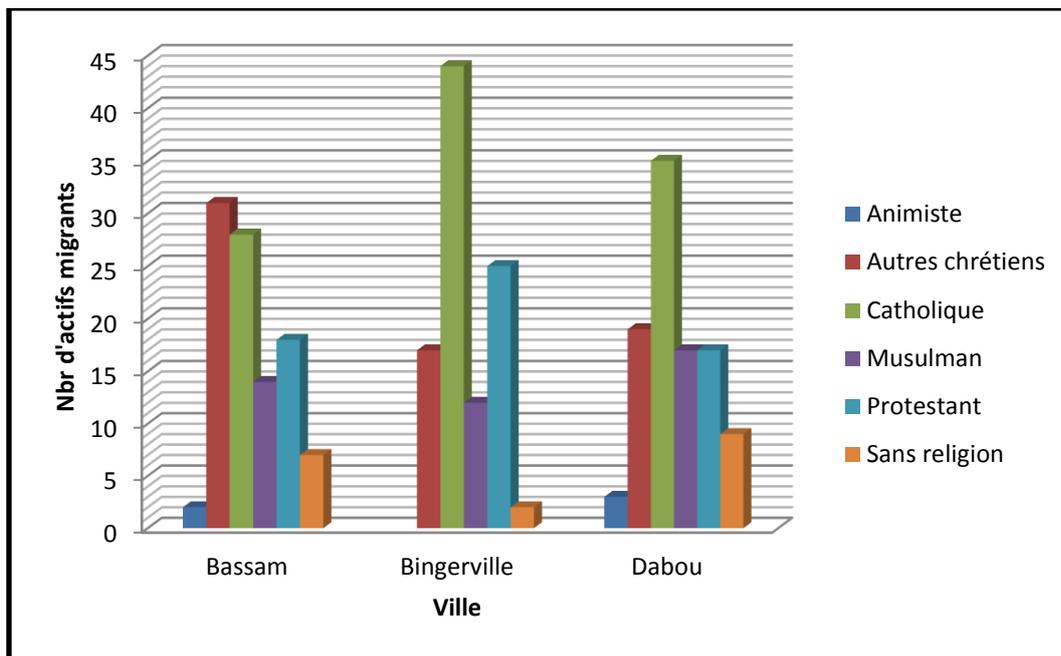
Tableau 33: Répartition des travailleurs migrants par ville selon la religion

Religion	Ville				taux en %
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Animiste	2		3	5	2
Autres chrétiens	31	17	19	67	22
Catholique	28	44	35	107	36
Musulman	14	12	17	43	14
Protestant	18	25	17	60	20
Sans religion	7	2	9	18	6
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Notre analyse révèle que les catholiques sont les plus nombreux dans l'ensemble des trois localités avec 107 adeptes soit 35,67% des populations migrantes actives enquêtées. Les autres chrétiens viennent en deuxième position puis les adeptes protestant en troisième position avec respectivement 22,33% et 20% des personnes enquêtées. Les musulmans, les sans religion et les animistes constituent la dernière tranche avec respectivement 14,33%, 6% et 1,67% des populations migrantes actives.

Figure 15: Répartition des travailleurs migrants par ville selon la religion



3-3- La répartition des travailleurs migrants selon le niveau d'instruction

La question relative au niveau d'instruction des travailleurs migrants confirme une certaine évidence. En effet, elle nous donne en général dans le cas de nos enquêtes les différentes zones d'emploi des travailleurs migrants selon la ville et le sexe. Au regard des tableaux ci-dessus, nous affirmons que le primaire est le niveau minimal des personnes enquêtées. Concernant toujours nos enquêtes, les travailleurs ayant le niveau primaire exercent tous dans le secteur informel composé pour la plupart de commerçants, d'électriciens et de vendeuses.

Ils ne représentent que 2% des actifs migrants enquêtés et viennent tous de la ville de Bingerville où la durée du trajet et le coût du transport leurs sont favorables.

Tableau 34: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le niveau d’instruction

Villes	Niveau d’instruction					Total général
	Aucune étude	Primaire	Secondaire	Supérieure	Technique	
Bassam	0	0	18	60	22	100
Bingerville	0	6	11	67	16	100
Dabou	0	0	17	80	3	100
Total général	0	6	46	207	41	300
Fréquence	0	2	15,33	69	13,67	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 35: Répartition des travailleurs migrants par sexe selon le niveau d’instruction

Niveau d’instruction	sexe		Total général
	Femme	Homme	
Aucune étude	0	0	0
Primaire	4	2	6
Secondaire	22	24	46
Supérieure	71	136	207
Technique	17	24	41
Total général	105	195	300

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Le supérieur qui est le niveau maximal, représente la majorité des personnes enquêtées quelque soit la ville, avec 207 travailleurs migrants soit 69%. Le niveau supérieur concerne tous les travailleurs du secteur formel composé uniquement des fonctionnaires et des personnels du privé. Le niveau secondaire et technique représentent chacun 46 et 41 personnes enquêtées soient respectivement 15,33% et 13,67% des travailleurs migrants.

3-4- La répartition des travailleurs migrants selon la situation matrimoniale

Le statut matrimonial d’une personne en général, et d’un travailleur migrant en particulier, est un élément déterminant pour son propre équilibre et surtout sur les possibilités qui lui sont offertes par sa profession.

Tableau 36 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon la situation matrimoniale

Villes	Situation matrimoniale				Total général
	Célibataire	Divorcé	Marié	Veuf	
Bassam	44	0	56	0	100
Bingerville	63	3	33	1	100
Dabou	26	0	74	0	100
Total général	133	3	163	1	300

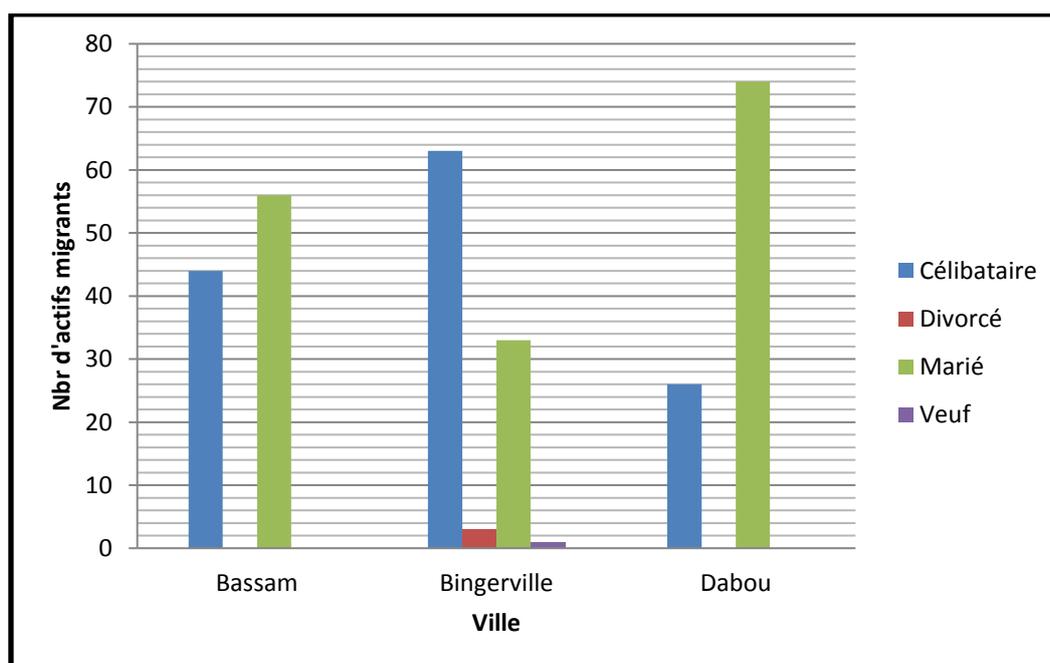
Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 37 : Répartition des travailleurs migrants par sexe selon la situation matrimoniale

Situation matrimoniale	Sexe			Pourcentage
	Femme	Homme	Total général	
Célibataire	40	93	133	44,33
Divorcé	1	2	3	1
Marié	63	100	163	54,33
Veuf	1	0	1	0,33
Total général	105	195	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 16 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon la situation matrimoniale



L'analyse du graphique ci-dessus nous permet de constater qu'une proportion élevée des travailleurs migrants mariés, représente 163 personnes enquêtées soit respectivement 54,33%. Quant aux travailleurs migrants célibataires, ils représentent 133 personnes enquêtées soit 44,33%. Les veufs et les divorcés ne représentent que 1,33% des personnes enquêtées. Nous remarquons aussi qu'une grande partie des travailleurs migrants mariés exercent pour la plupart dans le secteur formel c'est-à-dire soit des fonctionnaires de l'Etat ou des employés du privé.

3-5- Parcours migratoire ou mobilité résidentielle des actifs migrants

Le parcours migratoire montre les changements de lieu de résidence des travailleurs migrants et les motifs qui en découlent. Nous montrerons dans un premier temps les différents parcours migratoires des travailleurs migrants et ensuite quelques motifs qui en découlent. Le tableau 38 (cf. annexe) nous montre la répartition des lieux de résidences antérieures des travailleurs migrants avant leur arrivée dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Nous remarquons que la capitale économique Abidjan représente le lieu de résidence antérieure de la majorité des actifs migrants avec 54% des personnes enquêtées soit un effectif de 162 travailleurs. Quant au tableau 39 (cf. annexe), il nous montre les différentes villes parcourues par les travailleurs migrants. Parmi les différentes villes parcourues, Abidjan a été la destination privilégiée des travailleurs migrants. Mais après avoir parcouru les différentes villes et principalement la métropole Abidjan, qu'est-ce qui peut motiver le choix des travailleurs migrants dans le changement de résidence vers les villes de Bassam, Bingerville et Dabou ?

Les motifs de changements de résidence des travailleurs migrants sont multiples et concernent toutes les personnes enquêtées qui ont dû quitter la ville d'Abidjan ainsi que les autres villes du pays. Le tableau ci-dessous nous permet de voir un aperçu général des différents motifs de changement de résidence. Nous distinguons quatre différents motifs qui sont, la contrainte familiale, la cherté de vie à Abidjan, la crise socio-politique et les problèmes de transport. L'analyse du tableau ci-dessous et du graphique nous permet de constater que la cause familiale est le premier motif de changement de résidence des travailleurs migrants. En effet, le motif familial stipule que le travailleur migrant a dû quitter son domicile d'origine pour la destination Bassam, Bingerville et Dabou soit à cause de son

conjoint ou de sa conjointe ; ou parce qu'il est originaire de l'une des trois villes. C'est une migration de retour. Alors 47,67% des personnes enquêtées soit 143 travailleurs migrants ont changé de résidence à cause de leur famille. La cherté de la vie dans la métropole abidjanaise est un motif qui est relégué au second rang selon les personnes enquêtées. Seulement 31,33%, soit 94 travailleurs admettent que la cherté de la vie à Abidjan est à la base de leur choix dans le changement de résidence.

Tableau 40: Répartition des travailleurs migrants selon les motifs de changement de domicile

Motifs de changement de domicile	Sexe			Pourcentage
	Femme	Homme	Total général	
Contrainte familiale	54	89	143	47,67
Cherté de vie à Abidjan	31	63	94	31,33
Crise politique	0	2	2	0,67
Problème de transport	20	41	61	20,33
Total général	105	195	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Le problème de transport représente 20,33%, soit 61 personnes enquêtées dans le choix de changement de domicile. Le dernier choix des travailleurs migrants dans le changement de résidence est la crise socio-politique et seulement 0,67% soit deux personnes enquêtées ont dû fait ce choix. Au terme de cette analyse, nous disons que quel que soit le sexe, les travailleurs migrants effectuent de longues distances dans la recherche des conditions de vie meilleure qui débouche sur un logement décent et acceptable quelle que soit la ville (Bassam, Bingerville et Dabou).

3-6- Les facteurs de la mobilité résidentielle

La mobilité résidentielle est induite par plusieurs facteurs qui concourent à la prise de décision d'une migration qui suppose que l'écart séparant les avantages entre le lieu de résidence et un nouveau lieu est grand. Ainsi, les avantages peuvent être perçus à travers la distance qui sépare le lieu de travail et le lieu de résidence, la pratique et la représentation de l'espace, ou encore des facteurs purement culturels, etc. En effet, le quartier d'habitation ou la concession (lieu de logement) sont acceptés ou refusés en fonction du degré d'appropriation ou non de l'espace qui détermine le comportement des populations. Ce comportement peut

par exemple varier en fonction du statut d'occupation des travailleurs migrants. La recherche d'un logement décent entraîne aussi un changement de résidence. Le logement est décent quand il correspond au revenu de tout individu, à sa structure et à sa taille ou quand il tend vers l'accession à la propriété. Bref, quand ce logement répond aux besoins des populations en quête de conditions de vie meilleure. Il convient de préciser aussi que la mobilité résidentielle trouve sa source dans la décohabitation qui est le fait qu'un individu quitte le toit de ses parents ou de son tuteur pour s'installer à son propre compte. Notons au passage que suite à nos entretiens réalisés lors de nos enquêtes de terrain avec certaines personnes (environ une vingtaine), seulement 15 travailleurs migrants ont reconnu se retrouver dans cette situation. A tous ces facteurs s'ajoutent les effets de la distance entre lieu de travail et lieu de résidence qui est déterminant dans le choix du quartier d'habitation. Il faut quand même préciser qu'à Abidjan, ce choix n'est pas toujours garanti. En effet, la plupart des travailleurs souhaitent avoir le plaisir d'habiter non loin de leur lieu de travail pour être ponctuel au travail sans difficultés. Malheureusement, pour des raisons économiques et pour d'autres motifs, certains travailleurs préfèrent les villes aux alentours de la capitale économiques où les conditions de vie leurs seront profitables en fonction de leur situation sociale. Dans tous les cas de figures, les changements de statut d'occupation du logement inscrivent à travers l'espace la trajectoire résidentielle du travailleur migrant.

3-7- Trajectoire résidentielle des travailleurs migrants

La trajectoire résidentielle d'une personne se lit dans ses changements de statuts d'occupation du logement et ses déplacements à travers l'espace urbain. Dans le premier cas, on assiste à un passage de l'hébergement au statut de propriétaire en passant par celui de locataire ou d'ayant droit à la propriété. Dans le second cas, il s'agit plutôt du sens des mouvements du travailleur à travers l'espace. Ces mouvements peuvent s'effectuer dans le même quartier sinon d'un quartier à un autre.

3-7-1- La mobilité géographique des travailleurs migrants

L'analyse de la trajectoire résidentielle des travailleurs migrants doit considérer la localisation du logement comme une composante à part entière de la mobilité résidentielle. La localisation du logement est toujours appréciée par rapport au centre ville. La mobilité géographique se

défini à l'aide des déplacements successifs des travailleurs migrants à travers les différents quartiers de la ville. Ces déplacements permettent d'une part la redistribution permanente des actifs migrants à la recherche de logement décent et d'autre part de retracer leurs parcours migratoires à travers la ville. L'observation de ces parcours permet de définir les fonctions des différents types de quartiers de la ville. Ce type de mouvements a un impact sur l'extension des différentes villes et ne concerne que les travailleurs à revenu moyen et certains travailleurs à revenu élevé. Dans leur article intitulé : Des individus dans la ville : les transitions résidentielles à Bogota, DELAUNAY et DUREAU (2003) ont démontré que vouloir un autre logement pour répondre aux besoins d'une famille, accéder à la propriété ou revenir à la location peuvent être à l'origine d'un changement résidentiel. Selon ORFEUIL (2001), la France est un pays de forte mobilité résidentielle. Plus de 10% des résidents changent de logement chaque année, soit près de deux fois moins qu'aux États-Unis, mais plus que dans la quasi-totalité des autres pays européens. Ces mobilités s'effectuent en majorité à courte distance. Selon l'auteur, en 1999, plus de 10% des habitants de France métropolitaine ont changé de logement, 6,3% ont déménagé hors de leur commune de résidence initiale, 2,6% ont changé de département et 1,6% de région. L'auteur poursuit son analyse en affirmant que dans tous les pays, la mobilité résidentielle est concentrée sur certains âges de la vie. Elle s'intensifie brusquement après 18 ans, avec un maximum vers 25 ans, suivie d'une décroissance rapide. La mobilité résidentielle rebondit assez nettement vers 60 ans. Autrement dit, les Français déménagent surtout aux moments de l'entrée dans l'âge adulte et du départ à la retraite. Tous les territoires ne sont pas également affectés par la mobilité résidentielle. Le jeu des Déménagements et des emménagements a redessiné la géographie humaine de la France: les espaces périurbains ont été les principaux bénéficiaires du mouvement au cours du dernier quart de siècle, mais le mouvement de desserrement résidentiel s'est ralenti au cours des dernières années et on observe même, dans de nombreuses villes, les signes d'un mouvement de retour vers les zones denses. À une autre échelle, les migrations résidentielles bénéficient essentiellement aux zones Sud et Ouest du pays, dont le développement est tiré par l'attraction d'actifs et de retraités depuis la France du Nord et de l'Est. En Côte d'Ivoire, les différents tableaux 41 (cf. annexe), 42 et 43 nous permettent d'observer la mobilité géographique des travailleurs migrants dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou.

Nous constatons que les travailleurs migrants, une fois arrivés dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou préfèrent rester dans leurs premiers quartiers d'habitation.

Ainsi, concernant le deuxième quartier habité durant la mobilité géographique des actifs migrants, seulement 16,33% des personnes enquêtées ont changé de logement soit dans le même quartier, soit dans un autre de la ville. Concernant le dernier quartier habité par les travailleurs durant leur parcours migratoire, notons aussi qu'environ 15,33% des personnes enquêtées ont changé de logement. Par contre, la plupart des travailleurs migrants, une fois installée dans ces villes élisent directement domicile définitivement. Nous observons que plus de la majorité c'est-à-dire plus de 250 personnes enquêtées soit près de 84% des actifs migrants y sont représentés.

Tableau 42: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le deuxième quartier habité

Autres quartiers habités	Ville			Total général	Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou		
Akromayatchi	0	0	1	1	0,33
Aucun	98	67	86	251	83,67
Bastos	0	0	5	5	1,67
Blachon	0	13	0	13	4,33
Cité cie	0	2	1	3	1
Gbagba	0	6	0	6	2
Harris	0	3	0	3	1
Justice	0	0	1	1	0,33
Mermet-ville	0	0	1	1	0,33
Mockey ville	2	0	0	2	0,67
Palmeraie	0	3	0	3	1
Résidentiel	0	2	0	2	0,67
Sans loi	0	3	0	3	1
Sicogi	0	1	0	1	0,33
Sodepalm	0	0	2	2	0,67
Wrod	0	0	3	3	1
Total général	100	100	100	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Une cartographie dynamique des trajectoires doit permettre de mettre en évidence un autre type de mobilité à savoir : la mobilité résidentielle à géométrie variable. Il s'agit là d'une mobilité qui peut s'opérer dans tous les sens car, la spatialité des changements de résidence comporte trois principes. Les trois principes de la spatialité des changements de résidence sont : une préférence pour la proximité, la nature géographique de certaines stratégies de ségrégation ou de rapprochement social et les contraintes dues à la croissance démographique et l'extension de la ville. C'est au nom de ces principes que la mobilité inter-urbaine ou intra-

urbaine prend une part grandissante dans la dynamique du peuplement et sa composition territoriale

Tableau 43: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le dernier quartier habité

Dernier quartier habité	Ville			Total général	Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou		
Akromayatchi	0	0	1	1	0,33
Aucun	98	69	87	254	84,67
Bastos	0	0	4	4	1,33
Blacchon	0	3	0	3	1
Blachon	0	7	0	7	2,33
Cité caïman	0	0	2	2	0,67
Cité cie	0	2	2	4	1,33
Gbagba	0	6	0	6	2
Harris	0	4	0	4	1,33
Mermet-ville	0	0	3	3	1
Mockey ville	2	0	0	2	0,67
Palmeraie	0	3	0	3	1
Résidentiel	0	2	0	2	0,67
Sans loi	0	3	0	3	1
Sicogi	0	1	0	1	0,33
Sodepalm	0	0	1	1	0,33
Total général	100	100	100	300	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

4- La qualification socio-professionnelle des travailleurs migrants

Nos enquêtes de terrain, nous ont permis d'interroger un échantillon de 300 travailleurs qui effectuent des mouvements pendulaires entre les villes de Bassam, Bingerville et Dabou vers Abidjan. Pour les besoins d'enquête et la pluralité des fonctions qu'exercent les travailleurs migrants, nous avons regroupé les différentes fonctions des populations actives migrantes en deux secteurs : le secteur formel et le secteur informel.

4-1- La répartition des travailleurs migrants par secteurs d'activité selon le sexe

4-1-1- Une nette représentation du sexe féminin

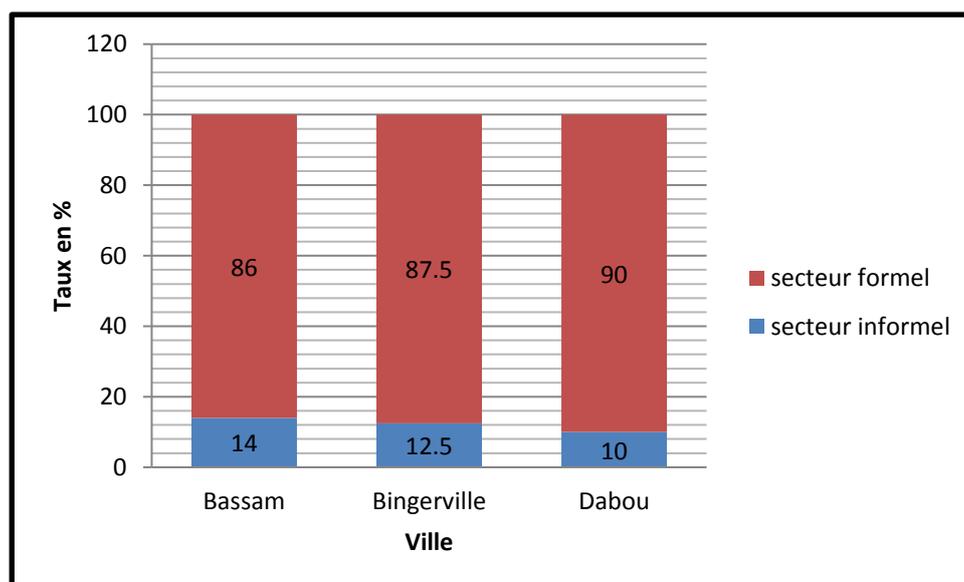
Tableau 44 a : Répartition des travailleurs migrants par sexe et secteur d'activité selon la ville

Secteur d'activité	Femme			Total femme	Fréquence
	Bassam	Bingerville	Dabou		
Secteur formel	31	35	26	92	87,32
Secteur informel	5	5	3	13	12,68
Total général	36	40	29	105	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

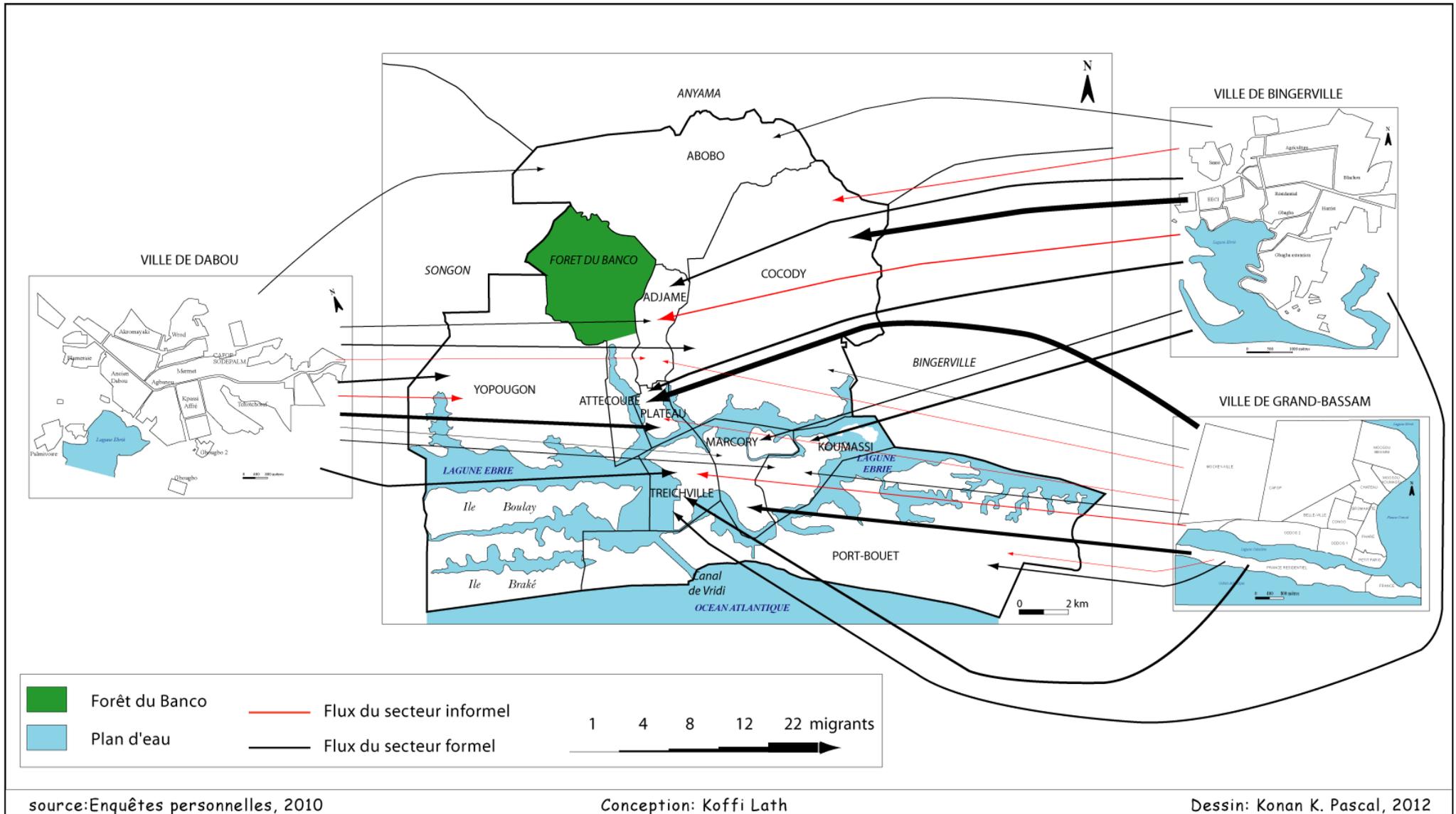
La promotion du genre est en plein essor dans la vie sociale en Côte d'Ivoire. Une étude du Bureau International du Travail (BIT, 1995), révélait que moins de 23% des entreprises en Côte d'Ivoire, avaient en leur sein, un nombre de femmes supérieures à celui des hommes. Selon HAUHOLOT (1973), le « monde salarié » en Abidjan comportait peu de femmes. Selon toujours l'auteur, elles animaient généralement le petit commerce.

Figure 17: Répartition des femmes actives migrantes par secteur d'activité selon la ville



L'essentiel de cette population active féminine se consacrait à la vente des denrées alimentaires, d'étoffes artisanales et industrielles. Elles se concentraient principalement autour des grands marchés urbains, aux carrefours des voies importantes de circulation. Ces commerces traditionnels ont eu une grande importance sociale à cause du soutien qu'ils apportaient aux budgets familiaux. Aujourd'hui, à travers l'analyse du tableau 44 a, notre enquête regroupe 105 femmes soit 35% des personnes enquêtées. Parmi ces populations actives migrantes féminines, seulement 13 femmes exercent dans le secteur informel soit 12,38% du total des femmes migrantes actives enquêtées. Le secteur formel quant à lui, regroupe 92 travailleurs migrants du sexe féminin soit une proportion de 87,62% du total des femmes actives migrantes. Nous disons que, cette faiblesse de la représentation féminine dans le secteur informel pourrait s'expliquer par le niveau d'instruction de ces femmes actives migrantes et surtout par le lieu de résidence. Pour le secteur formel, le constat est le même. L'explication qu'on pourrait donner est le niveau d'instruction de ces femmes. Ces femmes intellectuelles sont généralement des fonctionnaires de l'Etat, des agents du privé ou des responsables d'entreprise.

Carte N°12 : Flux des travailleurs migrants (sexe féminin) par lieu de résidence vers leurs zones d'emploi

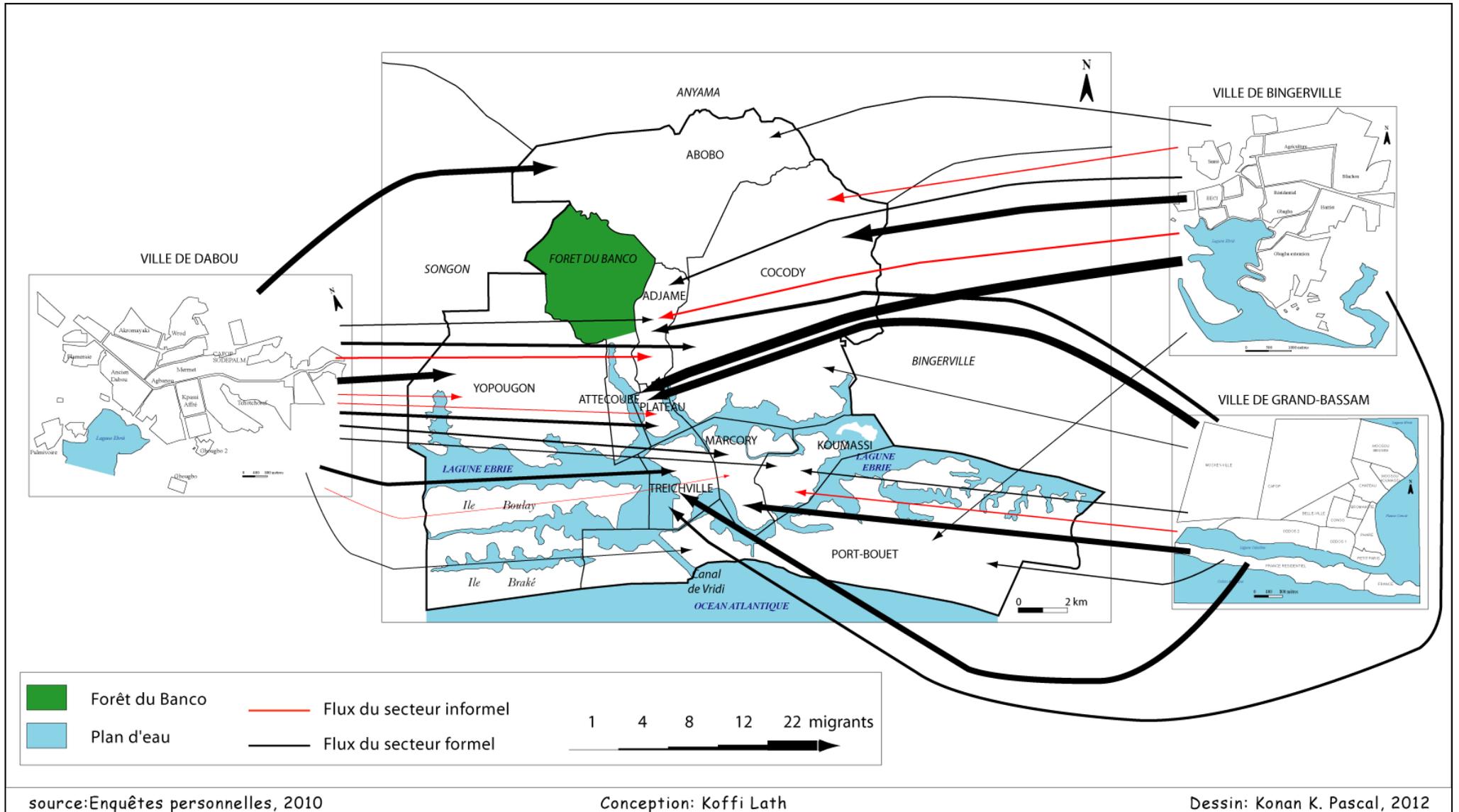


source: Enquêtes personnelles, 2010

Conception: Koffi Lath

Dessin: Konan K. Pascal, 2012

Carte N°13 : Flux des travailleurs migrants (sexe masculin) par lieu de résidence vers leurs zones d'emploi



4-1-2- Répartition des travailleurs migrants par sexe selon le lieu de résidence et de travail

L'étude des lieux de résidences et de travail, à travers les différentes cartes ci-dessus, suscitent quelques remarques. A l'exception de la zone du Plateau qui regroupe le plus grand nombre de femmes actives migrantes, les autres zones d'emploi telles que Cocody, Treichville et Marcory regroupent une proportion non négligeable de femmes actives migrantes. Les zones d'emploi telles que Koumassi, Yopougon, Port-Bouët et Abobo enregistrent les plus faibles nombres de travailleurs migrants du sexe féminin.

La carte n°13 et le tableau ci-dessous nous montre que l'effectif des hommes est nettement supérieur à celui des femmes dans les mobilités pendulaires entre Abidjan et les différentes villes qui l'entourent. Les hommes, avec un total de 195 personnes enquêtées représentent environ 65% des travailleurs migrants. Les hommes sont plus représentatifs dans le secteur informel que les femmes avec un total de 19 personnes du sexe masculin contre 13 du sexe féminin. Nous pouvons dire que la distance est un critère qui permet aux hommes à travers le secteur informel d'être plus attractifs que les femmes. Le lieu traditionnel de l'activité reste le Plateau avec 25% des actifs migrants enquêtés soit 49 personnes.

Tableau 44 b : Répartition des travailleurs migrants par sexe et secteur d'activité selon la ville

Secteur d'activité	Homme			Total homme	Fréquence (%)
	Bassam	Bingerville	Dabou		
Secteur formel	61	53	62	176	90,26
Secteur informel	3	7	9	19	9,74
Total général	64	60	71	195	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Aujourd'hui, grâce au système de transport qui est nettement développé avec les nombreuses compagnies de transport dans les différentes villes, la liaison entre certains quartiers de la capitale économique et ces villes est assurée. Ce qui explique un effectif non négligeable de travailleurs migrants dans des quartiers tels que Treichville, Marcory. Par contre, certaines communes d'Abidjan, très éloignées des villes de Bassam, Bingerville et Dabou n'enregistrent aucun actif migrant quel que soit le sexe. Nous pouvons citer l'exemple des communes d'Abobo et de Yopougon qui n'enregistrent aucun travailleur migrant résidant

dans la ville de Grand-Bassam. Concernant la ville de Bingerville, nous n'enregistrons aucun actif migrant dans les communes de Port-Bouët et de Yopougon mais seulement deux à Port-Bouët pour le sexe masculin. La ville de Dabou quant à elle n'enregistre aucun actif migrant du sexe féminin dans la commune de Port-Bouët.

De nos jours, les déplacements quotidiens liés au travail ont pris une importance considérable. On sait selon BNETD (1993, 1996) qu'environ 1/5 des actifs résidents de ces localités sont employés en Abidjan parce que ces trois localités sont reliées à Abidjan par des voies nationales et départementales. Du coup, ces localités situées sur le front d'urbanisation d'Abidjan sont intégrées à sa propre dynamique, en tant que point de départ et de chute d'importants mouvements pendulaires, favorisés par la qualité du réseau de communication. On se demande alors, est-ce que ces actifs résidents arrivent-ils à être satisfaits en matière de transport ? Quel est le mode de transport qu'ils privilégient ?

II- TRANSPORT COLLECTIF, OFFRE ET DIFFICULTES EN ZONES PERIURBAINES

Le système des transports collectifs urbains des villes de Bassam, Bingerville et Dabou est "ouvert" bien que fonctionnant dans un cadre organisé. Il présente à la fois des pratiques informelles (en amont) dans les modalités de desserte de la capitale économique en particulier, et structurées (en aval) dans le mode d'organisation. Les transports collectifs jouent un rôle beaucoup plus important dans les villes du Sud que dans celles des pays développés. Le taux de motorisation étant très faible, environ 250 000 voitures particulières à Abidjan et moins de 50.000 dans les villes périphériques, selon la SICTA, ce qui signifie que plus de 90 % de la population est tributaire des transports collectifs. Ces transports collectifs représentent un élément essentiel qui établit un trait d'union entre les travailleurs et leur emploi, mais en règle générale entre les citoyens dans leur vie relationnelle avec l'espace dans lequel ils vivent. Les changements opérés dans le système de transport urbain ont également leur explication dans la structure du réseau routier.

1- L'offre de transport collectif dans les villes périphériques: le réseau de desserte, le parc de véhicules et les tarifs

1-1- Transports collectifs et besoins de mobilité

Conformément à sa politique de développement économique, prenant en compte la qualité du réseau routier, l'Etat va entreprendre entre 1960 et 1980 la réalisation d'importantes infrastructures routières sur tout le territoire, avec une priorité pour sa capitale. Les investissements massifs injectés dans la construction de ces infrastructures montrent la volonté manifeste d'édifier un réseau de routes capable d'assurer une bonne mobilité des différentes populations. Si la structure viaire pose le problème de dégagement des voies permettant une bonne irrigation de l'espace, il va sans dire que le réseau de transport n'y échappera pas. D'une manière générale les réseaux de transport dans les villes épousent la structure du réseau routier. Ils suivent fidèlement la construction de la voirie, régressent lorsque la dégradation finit par interdire le passage des véhicules. La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules (GODARD, 2002).

L'étude des transports collectifs urbains ne peut être menée au détriment de celle de la voirie. Les routes représentent le support essentiel des transports dans la vie quotidienne des citoyens. La difficulté pour les villes périphériques d'assurer à ses populations un meilleur déplacement relève également du niveau des infrastructures viaires. Les dessertes en transports collectifs nécessitent en amont le besoin de réseau de voirie accompagnant les urbanisations nouvelles (KASSI, 2007). En revanche, à la périphérie, la voirie se présente comme une opportunité pour les différents systèmes de transport. Analyser un système de voirie, c'est également étudier la fonctionnalité et l'usage des axes. Cette démarche permet d'aboutir à une catégorisation des routes qui nous sera utile par la suite pour faire ressortir les artères enjeux. Cependant, dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, le nombre important d'opérateurs privés dans le système du transport permet à la population active migrante de se déplacer des zones de résidence vers les différentes zones d'activité de la métropole abidjanaise. Ces entreprises sont représentées par des associations et des syndicats de transporteurs. Par contre les axes, souvent en mauvais état et difficilement accessibles comme dans la ville de Bingerville, n'empêchent pas la qualité de desserte du réseau. L'offre en transport collectif des entreprises privées est caractérisée par une capacité financière et de gestion limitée pour certains opérateurs. Cette situation rend difficile le développement et le

renouvellement de leur offre (du fait du manque de formation professionnelle et de savoir-faire de certains opérateurs).

L'actuel réseau de transport collectif semble se dégrader mais présente toujours une hausse de la qualité de service (fréquence régulière, présence des transporteurs sur certains itinéraires). Cette offre de transport est répartie dans le temps et dans l'espace et dessert les axes à forte demande de la capitale économique Abidjan. Le transport privé permet de prendre en charge la forte demande en déplacement notamment des couches moyennes et souvent des couches aisées qui s'en remettent à cette offre de transport. Le transport collectif est un transport à la demande dont les opérateurs s'adaptent aux besoins des usagers, c'est le cas dans les villes de Bassam et Dabou. En effet dans ces villes, la création de nouveaux axes de desserte ont vu le jour. Nous avons par exemple, l'axe Dabou-Plateau et l'axe Bassam-Plateau. La desserte se fait à partir des gares relais, desquelles divergent les lignes vers les quartiers. Ils sont de loin les plus efficaces. Leur quasi « ubiquité » et leur coût relativement moindre, par rapport aux autres modes, sont autant d'avantages qu'ils procurent. Cette forme d'offre se manifeste avec des modèles distincts dans les différentes villes. Sa propriété peut être individuelle ou atomisée (entreprise familiale).

1-2- Le parc de véhicules dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou

D'après différents services techniques des mairies des villes périphériques (2008) et nos différentes enquêtes de terrain, il y a 598 véhicules dont 52 autocars, 126 véhicules de type Peugeot 504 et 420 véhicules de type gbakas. La répartition de ces différents types de véhicules se fait de la manière suivante : 32 autocars et 126 véhicules de type Peugeot 504 dans la ville de Bassam, ensuite 250 véhicules uniquement de type gbakas à Bingerville et enfin, 20 autocars et 170 véhicules gbakas à Dabou.

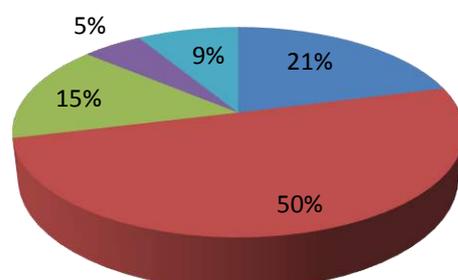
Tableau 45 : Répartition du parc automobile par type de véhicules

Nombre de places	Nombre de véhicules	Pourcentage du parc
8 places	126	21%
18 places	300	50 %
26 à 32 places	90	15%
33 à 37 places	30	5, %
60 places	52	9%
Total	598	100%

Source : Services techniques Mairies (2008), Nos enquêtes 2009/2011

Figure 18: Répartition du parc par type de véhicule

■ 8 places ■ 18 places ■ 26 à 32 places ■ 33 à 37 places ■ 60 places



Le tableau précédent montre que :

- ✓ La majeure partie des véhicules sont des minicars de type gbakas de 18 places, viennent ensuite ceux de 26 à 32 places ;
- ✓ Les minicars de type gbakas représentent à eux seuls 70% du parc pour les différentes villes de la périphérie d'Abidjan. Ils représentent l'essentiel du parc des gbakas. Sans compter des véhicules de 8 places de type Peugeot 504, qui représentent près de 126 véhicules de transport soit 21% du parc.

Tableau 46: Evolution des parcs de véhicule dans les villes périphériques

Villes	1985	1998	2006	2011
Bassam	100	127	137	158
Bingerville	100	135	185	250
Dabou	90	105	130	190
Parc	290	367	452	598

Source : Services Techniques Mairies, nos enquêtes 2009/2011

Le parc de véhicules dans les trois villes a régulièrement augmenté entre 1985 et 2011. De Bingerville à Dabou, on constate une forte augmentation entre 1985 et 2011, tandis que dans la première ville, c'est-à-dire Bassam, on constate une légère augmentation par rapport aux deux autres villes. L'explication qu'on peut donner, se situe au niveau du renouvellement des différents parcs auto. Les opérateurs privés du transport collectif ont rencontré d'énormes problèmes pour le renouvellement de leur parc dans le passé. Selon des transporteurs, la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion en 1997, de moins de dix ans d'âge, a permis l'entrée sur le marché d'un nombre non négligeable de ces véhicules. Cette décision a réduit l'entrée sur le marché de véhicules neufs. La tendance s'est confirmée au fil des années, vu la cherté des véhicules neufs et la crise économique que traverse notre pays.

1-3- Des coûts de tarifs relatifs favorables aux usagers du transport collectif

L'évolution de la part du transport collectif doit être rapprochée de l'évolution des prix relatifs des deux modes de transport. Depuis les dix dernières années, l'évolution du prix est favorable à l'usage du transport collectif. Le coût d'usage du transport est moins supporté par les populations actives. Ainsi, le coût ressenti des transports collectifs semble supportable dans le budget que consacrent les actifs migrants. Les calculs comparatifs de coûts sont complexes et font l'objet de nombreux commentaires souvent contradictoires. Car ils dépendent de nombreuses hypothèses qu'on peut discuter sans fin. Toutefois, ces calculs invitent à une très grande prudence dans la comparaison des coûts des différents modes transport. Les conclusions qu'on pourrait en tirer, montrent que l'avantage du transport collectif va toujours de soi. Selon des hypothèses de remplissage massif des véhicules de transport, il n'est pas impossible de se trouver dans des situations relatives très contrastées. Si l'on retient des hypothèses de faible remplissage, dans des zones où la demande reste toujours importante, le coût d'un déplacement par un transport collectif peut être en moyenne beaucoup plus important qu'en voiture (effets externes compris) tout en imposant aux usagers un temps de trajet deux fois plus important. Selon CROZET (2005), les calculs montrent également que dans certains cas, et particulièrement hors des grandes agglomérations, le voyageur en voiture personnelle paie plus de sa poche que le coût complet de son déplacement.

Le prix du transport collectif varie selon les villes. Pour les besoins de nos enquêtes, le prix du transport est défini selon les critères suivants. D'abord, nous avons le coût du

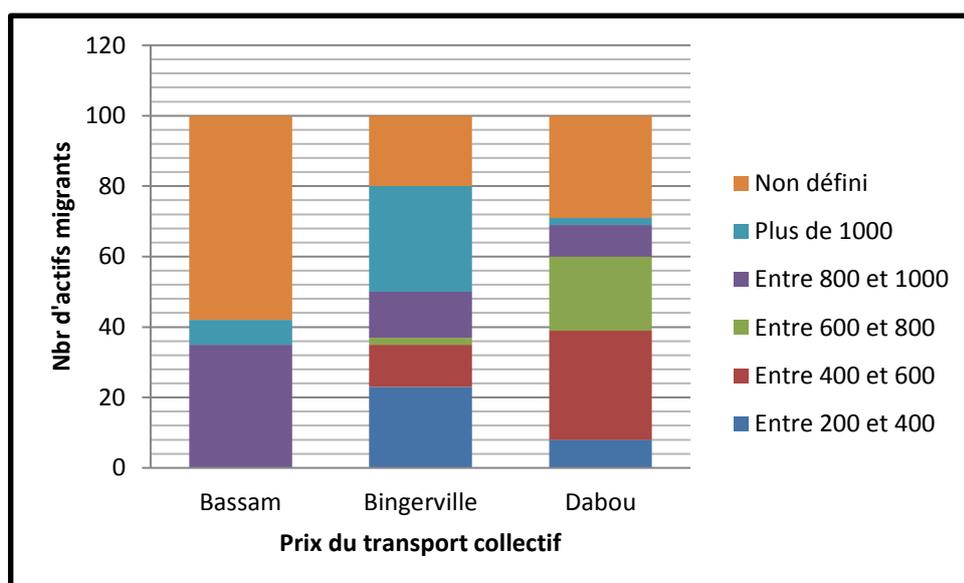
transport interurbain entre les villes de Bassam, Bingerville, Dabou et la ville d'Abidjan. Ensuite, nous avons le coût du transport intermédiaire. Le transport intermédiaire est celui qui permet aux actifs migrants de se rendre directement sur leurs lieux de travail après la première destination du voyage. Le tableau suivant nous renseigne sur les différents prix de transport interurbain entre les villes périphériques et Abidjan. Le prix du transport collectif dans les villes périphériques varie entre 200 F CFA et 1000 F CFA. Ce prix exprime la volonté des actifs migrants à privilégier ce mode de transport quelle que soit la ville.

Tableau 47: Répartition des travailleurs migrants selon le prix du transport

Prix du transport collectif	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général
Entre 200 et 400	-	23	8	31
Entre 400 et 600	-	12	31	43
Entre 600 et 800	-	2	21	23
Entre 800 et 1000	35	13	9	57
Plus de 1000	7	30	2	39
Non défini	58	20	29	107
Total général	100	100	100	300

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Figure 19 : Distribution des actifs migrants selon le prix du transport collectif



L'analyse du tableau ci-dessus nous montre l'intensité des mouvements pendulaires entre Abidjan et sa périphérie. Cette intensité des mouvements, est due au coût du transport collectif favorable aux populations actives migrantes. La ville d'Abidjan on le sait, est en développement. L'étalement urbain est un phénomène qui concerne l'urbanisation des espaces d'habitation qui entourent la capitale économique. Depuis le développement de l'automobile, on assiste à une augmentation démographique le long des infrastructures de transport (PLASSARD, 2007). Dès lors, cette dispersion évite les taxations excessives et les coûts élevés de la vie dans la métropole. De plus, les populations actives migrantes estiment que la qualité de vie est meilleure dans les villes aux alentours de la métropole abidjanaise. Leur choix d'habiter loin de la ville se justifie par la recherche de la tranquillité et de la nature qui se dissocient de l'agressivité, du stress et de l'entassement que propose le milieu urbain central.

De manière simultanée, on observe une hausse constante du coût de la vie. La cherté de la vie favorise les nombreux mouvements d'invasion et de succession des travailleurs migrants entre Bassam, Bingerville, Dabou et Abidjan. La mobilité de travailleurs découle aussi de l'auto ségrégation des prix dans divers secteurs de la ville d'Abidjan. Ainsi, les travailleurs moins nantis, à la recherche d'un mieux être, effectuent de plus en plus de mouvement centrifuge en répercutant le faible coût du loyer sur le transport. Selon certaines sources, se déplacer dans la ville d'Abidjan est souvent plus coûteux que de relier les villes de Bassam, Bingerville et Dabou.

1-4- Le réseau de desserte des transports collectifs

Anciennement destinées au ravitaillement des marchés, les périphéries abidjanaises se sont muées en zone résidentielle. Tous les jours, de nombreuses personnes se déplacent entre la capitale économique et ces villes environnantes pour des raisons professionnelles. Ainsi, dans le cadre de leurs déplacements, des entreprises privées ont mis en place un service de transport dont l'organisation varie selon les lignes. D'une part, il existe un système de transport relatif à l'extension périphérique des lignes intra-urbaines, et d'autre part on a un service de transport identique à celui des lignes spécialisées dans les relations interurbaines.

1-4-1- L'organisation des voyages sur la ligne Bingerville-Abidjan

Le transport de voyageurs de Bingerville à Abidjan ou inversement s'effectue quasiment dans les mêmes conditions que celui de Bassam et de Dabou. En effet, la ville d'Abidjan est quotidiennement desservie par des gbakas qui partent des gares officielles ou informelles de Bingerville. Le tableau 48 présente les caractéristiques de ces lignes. La capacité des véhicules dans la ville de Bingerville est de 18 places, de même que le nombre de chargements par véhicule, de 6h à 8h, oscille entre 5 et 8 selon les points d'embarquement. De 5 chargements en 1998, la moyenne du même chargement est passée à 8 à cause de la demande qui devient de plus en plus forte chaque année.

Comme l'indique ce tableau, en 1998, le nombre de travailleurs migrants transportés au quotidien est de 12000 contre 14000 en 2010. Selon un transporteur, ce chiffre est à prendre avec beaucoup de réserve car pour lui, il serait possible que le nombre de travailleurs migrants transportés au quotidien atteigne environ en deçà de ces chiffres. La desserte de la capitale économique depuis 2010 est effectuée par 250 Gbakas. Le nombre relativement élevé de véhicules, de 135 à 250, allant dans les communes d'Abidjan montre l'importance du nombre de voyageurs du trafic (en particulier ceux effectuant les mouvements pendulaires). A l'exception de Bassam et de Dabou, le chargement des passagers dans la ville de Bingerville n'a pas d'heure fixe, et ne charge que sur la ligne Bingerville-Adjamé, qui est la principale destination.

1-4-2- Les lignes spécialisées dans la desserte Bassam-Abidjan et Dabou-Abidjan

Contrairement à Bingerville, les véhicules qui desservent Bassam-Abidjan et Dabou-Abidjan sont affectés sur des lignes fixes. Ce sont des lignes spécialisées dans les relations interurbaines ou longue distance.

1-4-2-1- La ligne Bassam-Abidjan

Pour effectuer le déplacement sur la ligne Bassam-Abidjan, le travailleur migrant a le choix entre un service de transport par voiture et un service de transport par car.

Tableau 48 : Les caractéristiques des lignes Bingerville-Abidjan/ Bassam-Abidjan et Dabou-Abidjan

Origine	Point d'embarquement	Destination	Distance moyenne (km)	Durée moyenne du trajet (mn)	Tarif (FCFA)	Nombre de véhicules sur la ligne	Capacités moyennes des véhicules sur la ligne (places)	Nombre moyen de chargements quotidiens par véhicules	Nombre de travailleurs en exode quotidien
Bingerville en 1998	Gare officielle	Abidjan	21	20	200	135	18	5	12000
Bingerville en 2010			18	25	250	250	18	8	14000

Origine	Point d'embarquement	Destination	Distance moyenne (km)	Durée moyenne du trajet (mn)	Tarif (FCFA)	Nombre de véhicules sur la ligne	Capacités moyennes des véhicules sur la ligne (places)	Nombre moyen de chargements quotidiens par véhicules	Nombre de travailleurs en exode quotidien
Bassam en 1998	Gare officielle	Abidjan	43	35	425	127	8 à 60	3	1700
Bassam en 2010			38	40	500 à 600	158	8 à 60	3 à 6	4000

Origine	Point d'embarquement	Destination	Distance moyenne (km)	Durée moyenne du trajet (mn)	Tarif (FCFA)	Nombre de véhicules sur la ligne	Capacités moyennes des véhicules sur la ligne (places)	Nombre moyen de chargements quotidiens par véhicules	Nombre de travailleurs en exode quotidien
Dabou en 1998	Gare officielle	Abidjan	50	40	200	105	18 à 50	3	2005
Dabou en 2010			43	45	250	190	18 à 60	5	10000

Source : DCTT, SNTMVCI, AKA KOUADIO (1988)

1-4-2-1-1- Le transport par voiture

Chaque jour, des voitures de 8 places font la navette Bassam-Abidjan. L'organisation de ce mode de transport est différente de celle des autocars. En effet, 126 véhicules de marque PEUGEOT 504 exploitent la ligne Bassam-Abidjan. Chaque jour, le service de transport commence à 5 heures du matin et se poursuit jusqu'à minuit. Avant 1998, chaque voiture faisait plus de cinq allers et retours par jour et transportait plus de 800 passagers sur les 1700. Aujourd'hui, selon le tableau 45, on constate que chaque voiture fait plus de cinq voyages par rapport à la demande qui devient de plus en plus croissante, avec plus 2000 personnes transportées.

Un constat est fait sur l'organisation rigoureuse des transports dans la ville de Bassam concernant les transporteurs des villes de Bonoua, Adiaké et Aboisso. Ces différents transporteurs embarquent des usagers entre Bassam et Abidjan alors qu'ils n'en n'ont pas le droit. Ils sont des concurrents illégaux. Lorsque ces transporteurs sont saisis par les membres du SNTMVCI chargés d'organiser le service de transport sur la ligne Bassam-Abidjan, ils paient une somme de 2000 FCFA. Le service de transport assuré par les voitures est renforcé par les autocars de la compagnie UTGB.

1-4-2-1-2- Le transport par autocar

Pour emprunter les cars de la compagnie UTGB, les travailleurs migrants doivent se procurer d'un ticket de 500 ou de 600 FCFA selon la destination. En effet, les lignes desservies par la compagnie UTGB sont Treichville (500 FCFA) et Adjamé (600 FCFA). Chaque matin, la fréquence des cars qui partent de Bassam s'établit selon l'affluence des usagers. Dans les années 1998, c'est plus de 900 passagers qui étaient transportés contre plus de 2000 transportés aujourd'hui.

1-4-2-2- La ligne Dabou-Abidjan

Jusqu'en 1987, la ligne Dabou-Abidjan était uniquement exploitée par des voitures de 8 places et des minicars de 14 à 22 places (AKA Kouadio, 1988). Au vu du nombre croissant de voyageurs sur cette ligne, un service de transport par car de 45 à 65 places a été créé. Les sociétés d'alors, étaient au nombre de cinq et avait un parc auto composé de neuf cars. Dans

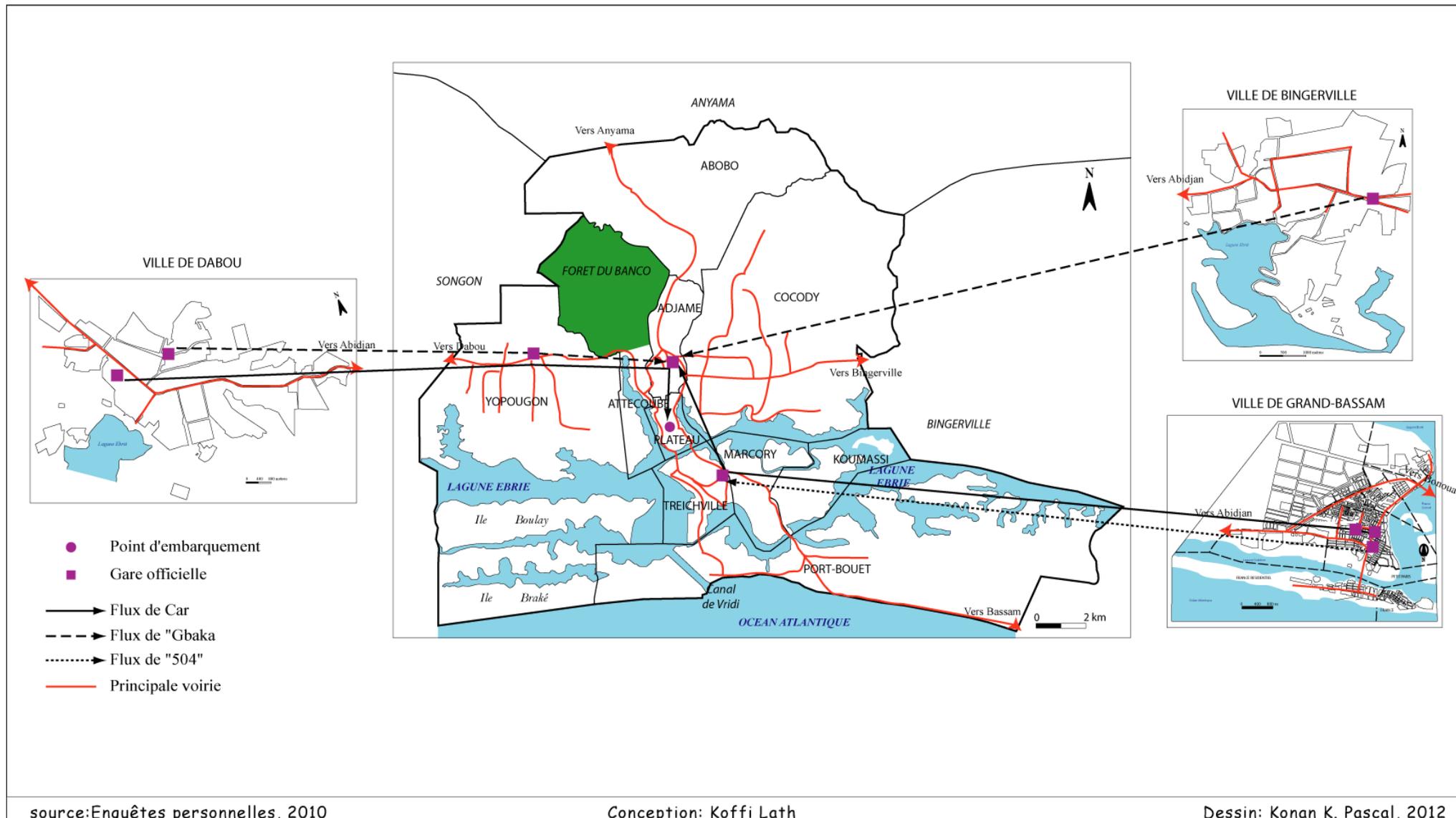
les années 1995, ces sociétés disparaissaient pour laisser place à d'autres opérateurs privés plus déterminés dans la desserte Dabou-Abidjan. C'est ainsi que, dans les années 1998, ce sont plus de 105 véhicules qui transportent près 2005 passagers dans les liaisons Dabou-Yopougon et Dabou-Adjamé. Aujourd'hui, nous constatons une variation dans la desserte de la capitale économique, car certaines compagnies, avec toujours le nombre croissant de véhicules, arrivent à faire la ligne Dabou-Plateau. C'est une première dans les relations villes-banlieues qu'une entreprise privée exerçant uniquement dans le transport collectif, de desservir le centre de la métropole, c'est-à-dire le Plateau.

Au terme de cette analyse sur les lignes de desserte de la capitale économique, nous disons que le transport de voyageurs de Bingerville à Abidjan s'effectue quasiment dans les mêmes conditions que celui de Bassam et de Dabou. Mais, les différentes villes vivent des réalités différentes quant au choix d'organisation des entreprises privées. Par exemple à Bingerville, il n'y a pas d'heure fixe pour les différents chargements et les points d'embarquements informels sont les plus nombreux par rapport aux deux autres villes. Par contre dans les villes de Bassam et de Dabou, les entreprises privées sont plus organisées dans la desserte de la capitale économique. Par exemple, nous constatons une heure de départ fixe et un service de billetterie à la demande des usagers.

1-4-3- L'importance des axes routiers dans les relations Abidjan-villes périphériques

Réalisées depuis la période coloniale, les routes ont un tracé et une chaussée médiocres malgré les revêtements. C'est le plus ancien réseau bitumé à deux voies de la Côte d'Ivoire. Les insuffisances techniques et financières d'antan n'ont pas permis de surmonter les obstacles naturels. Les tracés épousèrent les formes du relief. Les pentes trop accentuées ont rendu pénibles la circulation sur les axes routiers en direction d'Abidjan, partant des villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou. Aujourd'hui, avec l'augmentation rapide des trafics de voyageurs, les cars et minicars, appelés communément « gbakas » et autres voitures de type Peugeot 504, relient les différentes zones de résidences aux différentes zones d'emplois. Les villes de Bassam, Bingerville et Dabou ont bénéficié du passage de la route nationale A3 qui a été un facteur décisif dans la dynamique sociodémographique et économique des différentes villes. Car, ces différentes routes nationales sont les prolongements en agglomération des routes qui débouchent sur les grands axes de la ville d'Abidjan. Ces grands axes de circulation traversent la ville d'Abidjan, particulièrement du Nord au Sud et inversement.

Carte N°14 : Réseau de desserte des transports collectifs



Il s'agit des voies principales de transit qui sont revêtues et ont généralement une capacité de 2×2 (ou 2×3) voies avec un terre plein central et des caractéristiques de tracé les apparentant à des voies urbaines rapides. Les principaux axes routiers formant cette catégorie sont la route de Bassam, le boulevard V. G. d'Estaing et le boulevard de Marseille. Ces axes desservent le secteur sud l'île de Bassam et les relient au reste de la ville à travers les deux seuls ponts traversant la Lagune. Le boulevard de la Paix (Lagunaire ouest) et le boulevard De Gaulle (lagunaire-Est) constituent la rocade du Plateau et se prolongent respectivement par la voie express et par la route du Zoo pour assurer le transit nord-sud. L'autoroute du Nord et le boulevard Mitterrand forment l'axe Est-Ouest.

Dès lors, le réseau de desserte des transports collectifs des villes périphériques se répartit à partir de trois pôles majeurs que sont Yopougon, Adjamé et Treichville (voir **carte N°14**). Ces différents pôles majeurs sont caractérisés par les différentes gares routières qui représentent les différents trajets entre villes périphériques et la métropole abidjanaise. Cependant, l'accès des autres communes est plus difficile voir impossible du fait des différentes restrictions en matière de transport interurbain imposées aux différents opérateurs privés. Par leur desserte, ces transports collectifs interurbains ont su épouser les besoins de mobilité des actifs migrants et représentent un instrument important de gestion de l'espace, de la distance et du temps. En 2011, grâce à l'insistance des actifs migrants des villes de Bassam et de Dabou, les opérateurs du transport privé desdites villes, ont créé une nouvelle ligne de desserte entre Bassam-Plateau et Dabou-Plateau vu que la majorité des déplacements quotidiens effectués par les populations actives de ces différentes villes se situent dans le quartier centre de la capitale économique Abidjan.

1-5- Inventaire des axes de desserte dans la capitale économique Abidjan

Il s'agit plus précisément des voies de transit et des voies artérielles permettant donc de collecter le flux des réseaux secondaires (de quartiers) vers d'autres zones ou quartiers de la ville. Il faut remarquer que certaines voies ont au fil des années vu leur importance s'accroître du fait de l'évolution du trafic et de la configuration nouvelle de l'espace environnant sans pour autant voir leurs caractéristiques géométriques évoluer. Ces différents axes relient les zones résidentielles aux zones de travail car empruntés en permanence par les usagers. Leurs trafics journaliers sont intenses et très élevés (plus de 100.000 véhicules par

jour) selon certaines sources. Du coup, les pouvoirs publics les adaptent au volume croissant des échanges.

A Adjamé, l'Avenue Nangui Abrogoua comporte une chaussée unique de quatre voies. Bordée par des installations commerciales, elle est l'une des plus encombrées de la capitale ivoirienne. Du Sud au Nord, elle traverse le quartier dans le prolongement des boulevards du Plateau, à partir du musée national. L'Avenue Nangui Abrogoua se raccorde avec les voies Express d'Abobo et Est-Ouest au niveau du carrefour d'Agban, au Nord. La réglementation de la circulation s'impose dans ce canal routier afin de le rendre très pratique.

Au Plateau, le Boulevard lagunaire Est, ex-Boulevard Pelieu et rebaptisé « Général de GAULLE », a deux chaussées de trois voies chacune séparées par un terre-plein central. Il longe la Baie de Cocody et sert de transition entre Adjamé, Plateau-Est, Cocody et l'île de Petit-Bassam pour ceux qui passent par ce pont. Quant au Boulevard lagunaire Ouest, il côtoie la Baie du Banco avec sa chaussée unique à deux voies. Il est traversé par des véhicules gros porteurs communément appelés « Poids lourds » desservant les zones portuaires et industrielles. Il relie le carrefour d'Agban au pont Houphouët-Boigny.

Le Boulevard de la République comprend deux chaussées séparées : l'une à trois voies à sens unique du Sud au Nord, l'autre est un couloir à deux voies et double sens réservé aux autobus. Le boulevard Clozel joint le pont Houphouët-Boigny au palais de justice en passant devant la présidence de la république. Il comporte un double sens pour les autobus avec un couloir qui leur est réservé et un sens unique pour les autres véhicules du Nord au Sud. Les deux Boulevards lagunaires encadrent le Plateau alors que les deux autres sont centraux. Un cinquième axe permet d'éviter de passer par le centre de ce quartier très animé. Il part du musée national, longe le siège de la SODECI, les installations de la R.A.N, le C.E.S, le bloc ministériel pour déboucher sur le Boulevard Clozel à proximité de la présidence de la république. Les deux boulevards favorisent grâce à leurs dimensions, une fluidité relative de la circulation dans ce quartier des affaires « surchargé » aux heures de pointe.

De la zone de Cocody, deux axes importants convergent vers le Boulevard lagunaire Est. Ce sont la Corniche et la Rocade de l'Indenié. Ils drainent les trafics de Cocody et de la Riviera et canalisent les flux des Deux-Plateaux, de la Riviera et de Bingerville. Ces deux axes sont constitués de deux chaussées de deux voies chacune par un terre-plein central.

Des voies express desservent Abobo et Yopougon. Celles-ci sont désenclavées depuis la mise en service en 1979 de la première tranche de l'axe Est-Ouest qui relie Niangon Nord à Agban sur 7,5 km. Les deux chaussées séparées ont trois voies chacune et permettent d'adopter une vitesse de base de 100 km/h. Elles sont destinées à résoudre le problème de la circulation au Nord de la ville d'Abidjan.

De l'autre côté de la lagune Ebrié, sur l'île de Petit-Bassam, quelques voies priment au milieu d'un réseau fort bien quadrillé. En effet, Treichville est le quartier populaire qui a un plan en damier assez original. Les rues (sens Nord-Sud) et les Avenues (sens Est-Ouest) ont été numérotées ou baptisées. Les canaux les plus empruntés sont, d'Est en Ouest :

- Le Boulevard de Gaulle passe entre la piscine d'Etat et le palais de la culture de Treichville. Il relie le pont Général de Gaulle au pont de Marcory. Il comporte deux chaussées de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central.
- La Rue 38 à chaussée unique de trois voies, joint le même pont au carrefour de la gare de Bassam. Mais compte tenu de son encombrement permanent, les usagers préfèrent emprunter le précédent axe.
- La Rue 12 ou Boulevard du 6 Février est l'une des plus animées de la ville d'Abidjan. Dotée d'une chaussée unique à trois voies non matérialisées, elle a un revêtement précaire. L'intensité et la permanence des trafics pourraient la détruire fréquemment. Elle est bordée de boutiques, étalages, restaurants et diverses installations commerciales qui contribuent à son encombrement.
- Le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing (V.G.E) traverse toute l'île de Petit-Bassam, du pont Houphouët-Boigny à la digue de Koumassi. Une ligne continue centrale sépare deux chaussées de quatre voies chacune. Cette autoroute mène à l'Aéroport International de Port-Bouët. Voie Express, elle est la plus importante de la ville par ses dimensions et par son trafic quotidien.
- Le Boulevard de Marseille a une chaussée unique de deux voies. Il assure la desserte de la zone industrielle en longeant à l'Ouest de la lagune Ebrié jusqu'à la digue de Koumassi. Il y a une jonction avec le Boulevard V.G.E.
- Le Boulevard portuaire comporte une chaussée unique à quatre voies. Il relie le pont Houphouët-Boigny à Vridi en passant par le Port Autonome dont il côtoie les quais. C'est l'une des voies les plus encombrées de la ville d'Abidjan, à cause des types de

véhicules qui y circulent. Ce sont en majorité des remorques, chargeurs, tracteurs, camions « poids lourds » ayant une allure très lente.

- Perpendiculaires à ces axes importants, les Avenues 1 et 2 à proximité du grand marché de Treichville sont très animées. L'encombrement de l'Avenue 2 est tel qu'il serait nécessaire d'imposer la circulation à sens unique en direction du pont Houphouët-Boigny. Un couloir pourrait alors être réservé aux autobus pour faciliter le trafic qui augmente régulièrement.

Au terme de cette analyse, nous pouvons dire que l'inventaire des axes de desserte dans la capitale économique Abidjan, est considéré pour les actifs migrants, comme les différents trajets normaux ou intermédiaires que certains parcourent pour atteindre leurs zones de travail. Selon nos enquêtes dans les villes périphériques (2009/2011), la plupart des travailleurs migrants du secteur formel (employés du publique et du privé) se rendent au Plateau. Les travailleurs du secteur informel, ont pour principale destination les quartiers d'Adjamé et Treichville sans oublier Koumassi et Cocody. En général, l'axe Adjamé-Plateau demeure le plus chargé aux heures de pointe. Au même moment, les voitures particulières encombrent le Boulevard Général De Gaulle allant vers le Plateau et vers la zone insulaire. Les déplacements assurés par les transports individuels y prédominent. En somme, on peut tracer un axe des flux de personnes d'orientation principale Nord-Sud d'Abobo à Koumassi, en passant par Adjamé, Plateau et Treichville. A Abidjan, plus de 70% de la population active migrante sont concentrés sur toute sa longueur. La demande de transport y est donc très forte. Malgré l'importance des transports collectifs, les opérateurs privés dudit secteur sont confrontés à plusieurs difficultés.

2- Difficultés rencontrées par les opérateurs privés des transports collectifs des villes périphériques

Les difficultés rencontrées par les transporteurs varient selon le contexte urbain, économique, politique et social. Elles peuvent être d'ordres financiers et d'ordres infrastructurels. Les difficultés financières des transporteurs ont des conséquences sur la qualité de service. Elles réduisent les investissements et l'entretien en plus de l'absence de la déclaration du personnel. Les difficultés financière sont dues en partie au fait que l'Etat n'apporte aucun soutien administratif ou pécuniaire aux transporteurs privés en vue d'un renouvellement de leurs

parcs auto. La faiblesse des infrastructures de transport quant à elle, représente une autre difficulté pour les transporteurs. En effet la voirie, une conséquence de l'urbanisation rapide est délaissée par les services publics. C'est une des conséquences de l'absence de lien entre l'urbanisme et le transport. Les opérateurs de transport artisanal sont à faible capitaux, et donc avec un véhicule non coûteux (vétustes) pour desservir la capitale économique.

2-1- Infrastructures et faibles équipements en matière de voirie

Les infrastructures sont une structure indispensable aux déplacements. Cependant, elles sont marquées par un retard et par une faiblesse de service. Dans les zones périphériques en particulier, les voies de desserte de certains quartiers sont de plus en plus dégradées, notamment les voies primaires. L'absence d'aménagement et d'entretien accentue l'état de dégradation de ces voies. Nous savons que la voirie est un élément du paysage urbain. Son état dégradé défigure ce paysage urbain. Cet état gêne les usages de circulation.

Dans la ville de Bingerville par exemple, avec l'absence des taxis communaux, les travailleurs migrants qui habitent les quartiers éloignés, sont obligés d'effectuer de longues distances pour se rendre à la gare routière ou dans des points de chargement. Car, même les véhicules de type gbakas ne desservent pas certains quartiers de la ville dus aux mauvais états des voies. En zones périphériques, seuls les quartiers traversés par les voies primaires bénéficient de la desserte des transports collectifs. C'est le cas à Bassam des quartiers tels que Moossou, Impérial, Cafop, Mockey ville et Mockey ville extension. Quant à Bingerville, ce sont les quartiers tels Sicogi, Eeci, Résidentiel, Blachon et Feh Kessé. Enfin à Dabou, nous avons les quartiers tels Bastos, Agbanou, Mermet-ville et Gédéon.

Rappelons aussi que contrairement à Bingerville, les villes de Bassam et de Dabou disposent en leur sein des taxis communaux permettant aux populations actives migrantes de se rendre dans les gares routières ou dans les points d'embarquements. En revanche, les aménagements qui en résultent ne répondent ni aux normes ni aux exigences de sécurité et de confort. Le réseau routier de la métropole abidjanaise comporte des voies pénétrantes et périphériques tout en présentant une ramification qui permet la circulation mécanique. Or pour les villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou, le réseau de voirie fait état de plusieurs insuffisances en matière de capacités et de gestion. La mise en service d'un nombre de véhicules de transport, va engendrer une forte demande en matière de circulation et en

stationnement. Les réseaux de voirie seront plus surchargés et saturés. Cet encombrement en plus du nombre de véhicules particuliers en circulation va engendrer une dégradation des conditions de circulation. Les transporteurs se mettent en concurrence pour augmenter la charge. Les conditions de circulation deviennent plus difficiles lorsque le réseau de voirie est difficilement extensible (à cause des contraintes budgétaires, la voirie se trouve en mauvais état). Le plan directeur de transport et de circulation doit faire face aux contraintes pour permettre un système de transport qui répond aux besoins de déplacements à long terme. L'adhésion des transporteurs à ce plan est importante et doit s'inscrire dans une logique de service publique: «L'organisation du transport est une réponse aux exigences de l'organisation urbaine» (DIAZ-OLVERA, 2005). Il s'agit de répondre aux besoins en matière d'activités, aménager et relier ces combinaisons de territoires sans enclaver ou en exclure d'autres. L'activité du transport est effectuée selon certaines règles et s'insère dans une organisation collective minimale (GODARD, 2007). Dans les villes périphériques, le transport artisanal a été un vecteur de l'urbanisation en périphérie. Ce transport couvre les dessertes interurbaines qui ont gagné l'espace urbain par la périphérie avec un système institutionnel des entreprises de transport de masse qui ne peut satisfaire l'ensemble de la demande d'agglomération en évolution rapide. Des obstacles entravent l'activité des transporteurs, tels que l'état de la voirie. Les obstacles sont relatifs au manque de moyens des collectivités locales. Ce manque engendre l'absence d'aménagements, de contrôle et d'une planification intégrant l'ensemble du périmètre périurbain.

2-2- La voirie, une exigence pour le service du transport collectif

La nature et l'état des infrastructures sont des conditions pour le déploiement des formes de transport. Dans les zones périurbaines, un retard est constaté en matière d'aménagement de voirie et de lieux de transport notamment à Bingerville. Selon (GODARD, 2002), la voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport urbain dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation des divers véhicules. L'urbanisation des villes périphériques s'est rapidement accélérée et l'aménagement des réseaux de la voirie n'a pas suivi dans certains quartiers des villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Alors, la voirie reste un espace dont ni les collectivités locales, ni les habitants (promoteur, agence foncière...) ne veulent prendre en charge les frais d'entretien. Les opérateurs de transport vont subir alors les effets de l'état d'une voirie qui ne répond pas aux

normes et aux conditions de circulation. Car «un lieu de transport, pour fonctionner, implique un ordre, une règle, des mécanismes de contrôle, de régulation, des personnels pour assurer la sécurité de tous» (STECK et LOMBARD, 2004). Les opérateurs en transport ont besoin d'aménagements de voirie pour faire circuler leurs véhicules et répondre à la demande. La matérialisation des lignes de desserte passe par l'aménagement de la voirie qui est une condition aux déplacements. De plus c'est rare que les villes de la périphérie d'Abidjan disposent d'un plan de circulation adapté ou actualisé selon les besoins. Dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, une part importante du réseau de voirie interne demeure en l'état. Mais, les opérations de réfections ne réduisent pas les difficultés d'accès, l'amélioration du réseau de voirie est en attente d'une gestion des projets, des matériaux et des choix des entreprises et de l'établissement du cahier des charges des collectivités territoriales concernées.

2-3-Faiblesse des infrastructures des lieux de transport

Les lieux de transport sont des lieux d'observation privilégiés pour comprendre un aspect du fonctionnement du service. Les lieux de transport sont créés sans prendre en compte les mesures les plus élémentaires de sécurité. Ces lieux avec leur emprise spatiale, représentent un objet urbain d'une réelle importance, marquent le paysage et manifestent des pratiques quotidiennes. La capacité de trafic et de flux de fréquentation fait partie des objectifs d'organisation car il est nécessaire de réfléchir au fonctionnement de ces lieux pour l'optimisation des infrastructures pour la régulation du trafic. Les lieux de transports peuvent être aménagés pour l'activité de circulation mais restent inachevés et ne répondent pas aux exigences du trafic (normes, sécurité, capacité...). Quand ils ne le sont pas, ils sont intégrés à la voie publique avec toutes les nuisances qui en résultent. Nous pouvons citer des conflits de circulation, de dégradation de la chaussée et du trottoir. Concernant l'usage de cet espace, les manœuvres de circulation dans ces lieux restent parfois délicates. Globalement, les quelques travaux d'aménagements réalisés ne correspondent pas aux attentes et gênent la circulation des usagers.

Cet espace est un lieu d'interaction entre une population variée. C'est est un passage obligatoire, mais contraint, pour se déplacer d'un lieu à un autre. De plus, nous observons un échec courant et cumulatif (comme des réalisations insuffisantes en termes d'infrastructures et

la gêne sur la circulation) dans les tentatives d'aménagement des lieux de transports. Ces lieux de transport ont une place dans l'urbanisation des périphéries. Ils offrent une diversité des pratiques et des usages. Dans les lieux de transport, les transporteurs sont en compétition sur les routes. Dans un premier temps les aménagements ne sont pas conçus et réalisés pour tenir compte de toutes les exigences telles que l'aspect architectural. Dans un deuxième temps, l'exploitation de ces lieux manque d'organisation. Par ailleurs, des commerçants viennent occuper l'espace des gares de transport qui devient de plus en plus congestionné. Certains lieux ou gares sont des modes de régulation «informelle» qui peuvent être compromises par des difficultés de gestion quotidienne pour l'organisation de son parc auto dans la desserte d'Abidjan. En périphérie, certains transporteurs utilisent ces gares spontanées selon la «débrouille» pour les espaces disponibles. En l'absence de contrôle et d'infrastructure adaptée, le personnel de transport contourne la réglementation de transport. Nous constatons par contre, d'autres difficultés auxquelles sont confrontés les transporteurs dans la fluidité des mobilités pendulaires. Comme par exemple, les effets de la crise socio-politique et du racket dans les transports interurbains.

2-4- Effets de la crise socio-politique sur les transports

Nous pensons que les propriétaires, les chauffeurs de minicars (Gbakas) et toutes les personnes qui de loin ou de près vivent grâce aux transports, sont parmi les personnes les plus touchées par les différentes crises qui ont secoué la Côte d'Ivoire. Autant les propriétaires et les conducteurs échappent souvent aux règles et font preuve d'une certaine souplesse dans leurs activités. Autant, ils sont plus fragiles aux crises dues au fait que les véhicules subissent des casses. Les périodes de crise réduisent le temps de travail des transporteurs qui ont une recette fixe à déposer chaque soir. Ceux-ci ont vu leurs recettes journalières baissées de 20 à 40% d'après certains d'entre eux avec qui nous avons eu à discuter. Face à cette situation, de nombreux chauffeurs suppléants ont dû perdre leurs emplois à cause de l'amplitude de travail réduite et du faible nombre de clients. Par contre, la pauvreté s'est accentuée dans les familles impliquées de près ou de loin dans le transport informel suite à la perte du travail du chef de famille. De nombreux véhicules de type Gbakas ont été détruits durant les crises vécues par la Côte d'Ivoire et particulièrement à Abidjan et dans les villes environnantes.

2-5- Le racket dans le transport

Nous avons décidé de nous attarder sur le racket parce qu'il prend de plus en plus d'ampleur en Côte d'Ivoire. Dans le secteur des transports, c'est en effet une véritable plaie aujourd'hui qui se développe de plus en plus malgré les dénonciations faites de cette pratique.

2-5-1- Les causes et les effets du racket

Des études réalisées par le BNETD en 1995, ont montré que le contrôle routier coûtait plus de dix milliards de franc CFA aux transporteurs par an. Somme importante qui, nous savons, part en grande partie dans les poches des agents des forces de l'ordre. Pourquoi tant de racket dans le milieu des transports ?

En effet, les cas de véhicules de transports en commun qui circulent sans aucune pièce, malgré les nombreux barrages des forces de l'ordre et leurs contrôles inopinés, sont inestimables de nos jours. D'un côté, l'âge du parc roulant ivoirien est estimé à 11,2 ans, celui du parc roulant abidjanais et les villes environnantes à 11 ans en 1998 (TEHE, 2005). Nous retrouvons donc en circulation des véhicules usés et non en règles. Malheureusement, les arrangements faits pour des visites techniques ne permettent pas de remédier à cette situation. La corruption étant développée dans notre pays, ces garants de la sécurité de la population agisse sans remord et surtout sans être punis. Les conducteurs de véhicules de type Gbakas sont les premières victimes. Ces transporteurs aujourd'hui, se rendent compte qu'ils ont participé à créer une situation dont ils sont maintenant le souffre-douleur. Ce phénomène est très développé de nos jours et est l'un des principaux combats sinon le premier de la Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI).

2-5-2- La Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI)

La CNGRCI a été créée en 1994. Elle est composée de plus de mille membres et son président actuel est monsieur Adama Touré. Son but est de satisfaire au mieux les usagers. Elle s'est assignée comme missions, avec la collaboration des soixante quatre syndicats de transporteurs, selon la CNGRCI de :

- la lutte contre les tracasseries routières. La CNGRCI veut faire de cette mission son champ de bataille. Pour cela, elle compte organiser des rencontres

fréquentes entre les transporteurs et les forces de l'ordre afin d'instaurer entre eux une atmosphère de confiance et sérénité. Il faut dire qu'en 2003, il y a eu vingt- quatre morts dans le rang des transporteurs qui sont dans l'informel ;

- la lutte contre la dégradation des routes ;
- la réhabilitation des gares routières qui servent en général de cadre de rencontres et d'échanges ;
- les échanges économiques entre les différentes régions du pays et de la sous-région ;
- la création d'un centre de formation et de perfectionnement pour les chauffeurs ;
- la révision des termes de fiscalité ;
- la collaboration avec les autres syndicats ;
- la meilleure connaissance de l'OSER et de ses activités ;
- son implication dans les projets concernant les transports terrestres. La CNGRCI a demandé des entretiens au chef de l'Etat et aux députés afin de faire auprès d'eux la promotion des transports et de se positionner ;
- l'identification des acteurs du métier, le professionnaliser et les emmener à une prise de conscience collective.

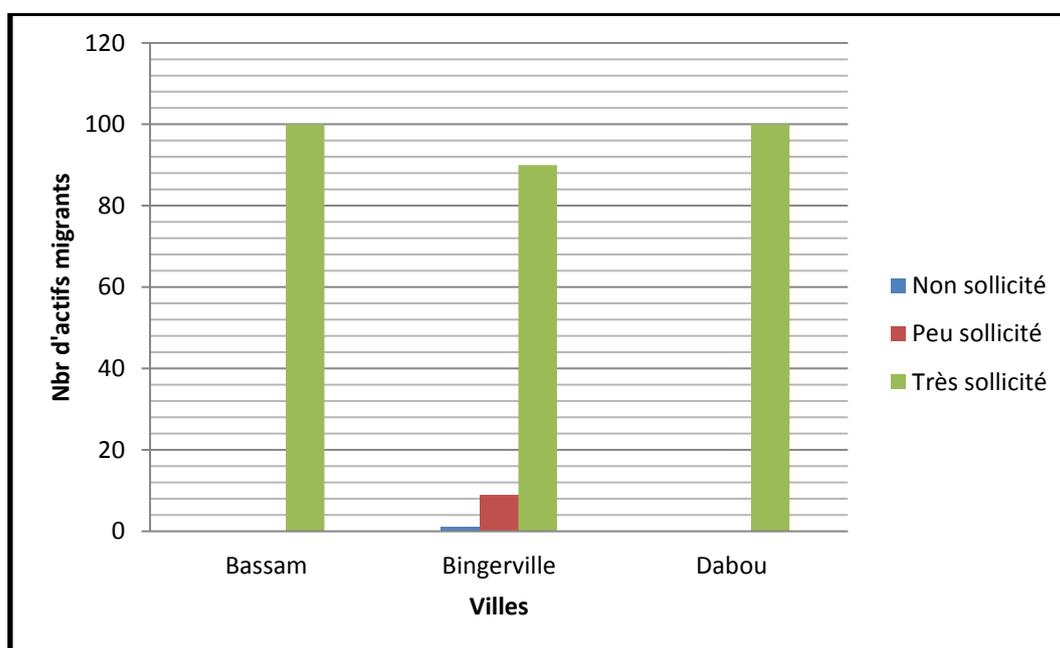
Aujourd'hui, la crise socio-politique en Côte d'Ivoire a accentué le racket sur les routes. Selon un transporteur, les pertes occasionnées par le racket ont été multipliées par dix à peu près, mais le montant avoisinant n'a pas été révélé. Cette déclaration est subjective mais traduit tant bien que mal la triste réalité. Toujours selon le transporteur, vu l'ampleur que prend ce fléau, ils sont prêts à payer une somme aux forces de l'ordre à condition que, la somme versée soit budgétisée à l'Assemblée Nationale. C'est grave. Ce fléau est tellement difficile à éradiquer que même les grandes compagnies de transport reconnues telles que MTD (Dabou) et UTGB (Bassam), payent des sommes importantes qu'elles versent aux forces de l'ordre pour éviter les contrôles routiers lors de leurs différents trajets. Aucun montant de cette somme n'a été révélé. Ces propos sont d'un autre transporteur rencontré dans la ville de Dabou lors de nos enquêtes. Le racket touche tout le monde des transporteurs, ceux déclarés ou non. L'on imagine bien la désolation et la détresse du côté des transporteurs. Malgré tous les problèmes auxquels sont confrontés le monde des transporteurs et des voyageurs, le sentiment sur le transport reste toujours positif selon les travailleurs migrants.

Tableau 49: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le sentiment sur le transport

Sentiment sur le transport	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Non sollicité	0	1	0	1	0,33
Peu sollicité	0	9	0	9	3
Très sollicité	100	90	100	290	96,67
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure 20 : Répartition des actifs migrants par ville selon le sentiment sur le transport



La figure 20 nous montre que le transport interurbain entre les villes de Bassam, Bingerville, Dabou et Abidjan est très important. En effet, c'est plus de 96,67% des travailleurs migrants soit 290 personnes enquêtées qui pensent que le transport est très sollicité entre Abidjan et les villes environnantes. Seulement 3% et 0,33% des travailleurs migrants pensent que le transport est peu et même non sollicité. Ces différents avis n'enlèvent rien à l'ampleur que prennent les transports dans la vie des populations et le développement des villes de nos jours. Ceci étant, malgré toutes les difficultés liées aux transports collectifs, la demande en transport reste toujours présente chez les usagers. Car certaines compagnies de transport affichent des caractéristiques modernes dans la gestion de leurs entreprises excepté celles de Bingerville.

CHAPITRE IV : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT DANS LES MOBILITES PENDULAIRES

Les mouvements pendulaires ont pour support de base les moyens de transport. Leur existence et leur développement, sont liés à des paramètres précis. Entre autre, la qualité des réseaux, la performance des vecteurs, et l'organisation des compagnies chargées d'assurer les liaisons. Autant de facteurs qui méritent réflexion, d'autant que leur action individuelle, ou groupée, conditionne de beaucoup les transports. Leur amélioration a manifestement entraîné un développement du secteur des transports, en particulier celui du routier dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou.

I- ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS

Depuis toujours, les flux dont ceux dits, pendulaires ont existé entre les différentes villes de Bassam, Bingerville, Dabou et la capitale économique Abidjan. Mais, ils étaient timides tant les conditions de transport étaient modestes. Aujourd'hui, l'on assiste à une véritable explosion des mobilités quotidiennes dont l'on est tenté de savoir les facteurs.

1- La création des gares routières

1-1- De la gestion artisanale aux coopératives

L'un des traits marquants dans le développement du transport, est que contrairement aux premiers opérateurs, dans lequel le véhicule était la propriété du conducteur, la nouvelle organisation se veut un peu plus rationnelle et plus rigoureuse. Les nouveaux transporteurs, comprennent bien vite qu'ils ont intérêt, à se regrouper à cause de la masse de capitaux nécessaires, à l'acquisition des autocars pour desservir l'ensemble des points des villes. On peut retenir entre autres des noms, UTGB (Bassam), UTD et MTD (Dabou). Désormais, ce sont des associations ou coopératives de transporteurs, qui rassemblent les parts des actionnaires, achètent le véhicule sur une ligne de crédit, par le truchement de la maison SAFCA, maîtresse incontestée en la matière, qui par la même occasion, apporte son concours dans le montage des dossiers (DIECKET, 2010). Les engagements contractés par le groupement sont importants, et n'autorisent pas de laisser le bien entre les mains d'un seul

individu, tant les contraintes financières sont énormes. C'est la structure ou la coopérative qui assure l'exploitation, en tant que personne morale, et rend compte aux propriétaires actionnaires. Il arrive aussi que des individus plus nantis, achètent et exploitent seuls, pour leur compte, des véhicules autocars ou minicars, sur les différentes lignes des villes. Mais il faut reconnaître qu'ils ne sont pas nombreux ces genres de transporteurs. Tout en reconnaissant les difficultés et les problèmes que soulève le fonctionnement des associations de transporteurs, il est bon de reconnaître que leurs efforts ont aidé, au développement du transport routier. Les voyageurs apprécient tant bien que mal ce saut qualitatif, opéré par les transporteurs. Toutes ces mutations sont la conséquence, de l'introduction des nouveaux moyens de transport et des innovations qui en découlent.

1-2- Vers une professionnalisation du métier de transporteur

L'arrivée des autocars et minicars ont fait apparaître de profondes mutations, tant au plan du financement, du personnel engagé, des équipements, que de l'organisation pour tout dire. C'est la naissance de véritables entreprises, dans le secteur du transport. Le capital n'est plus détenu entièrement par un seul individu, véritable maître de tout. Il est détenu par un groupe. Cette pratique permet une participation sociale et financière non négligeable des membres. Cette formule a l'avantage de mettre l'investissement, à l'abri des pressions et de la mauvaise gestion. Le fonctionnement de telles unités nécessite évidemment des hommes dotés de connaissances en la matière, d'où la nécessité d'une intégration sociale. Il faut reconnaître l'effort fourni par les patrons, qui recrutent et forment sur le tas, quelques jeunes. Aujourd'hui, c'est vers une spécialisation des tâches que l'on tend. Le diagramme suivant nous renseigne davantage sur le sujet (cf. Fig. n°23). La structuration des corps donne les ensembles suivants : chauffeurs, guichetiers, gardiens, magasiniers, chargeurs, coxers, comptables, responsables administratifs, secrétaires. Analysons le contenu des responsabilités respectives confiées aux différents corps.

- Les transporteurs : sont en général ceux qui ont la propriété entière ou partielle des parts. Ils sont des investisseurs qui emploient d'autres personnes, pour mener à bien leur activité. Actuellement, on les retrouve réunis, au sein des compagnies ou sociétés qu'ils ont fondées, et sont devenus actionnaires. L'on peut citer les exemples de UTGB (Bassam), ETD, MTD, Le

FONCTIONNAIRE (Dabou), et bien d'autres. Ils arrivent en général à la gare pour un contrôle de routine et veiller au bon déroulement des opérations. On les appelle aussi « patrons ». Ils se font aider dans leurs tâches par une équipe.

- Les chefs de gare : ont un rôle de coordination. Ils ont pour mission d'assurer la bonne programmation des cars ou minicars, la vente des tickets, et le contrôle des activités au sein de la gare. Ce sont les responsables de la direction technique et commerciale. Ce personnel est en général fixe et rend des comptes aux patrons.
- Les contrôleurs : ils sont chargés de veiller à la régularité des opérations effectuées par les différents agents. Ils sont plus ou moins autonomes, et rendent aussi compte aux patrons. Chefs de gare et contrôleurs sont les adjoints des patrons.
- Les billettistes, guichetiers et caissiers : assurent les enregistrements et encaissements. Ils sont ceux qui tiennent la caisse, et rendent compte de l'évolution financière de la compagnie.
- Les chauffeurs : sont ceux qui ont pour rôle, les différents points géographiques des lignes qu'exploite la compagnie. Ils peuvent être seul ou à deux sur un véhicule de transport, selon la longueur du trajet. Ces dispositions ont pour but d'éviter, les accidents qui pourraient survenir par suite de fatigue. La différence entre l'ancienne formule et la nouvelle est qu'ils sont désormais salariés.
- Le convoyeur : a pour mission d'assister le chauffeur durant le parcours. Il s'assure que toutes les places sont effectivement payées et occupées dans l'ordre. Il se tient à bord du véhicule, vérifie les titres de transport, signale les points d'arrêt, redonne l'ordre de départ. Les montées, descentes ou escales de passagers et de leurs effets, sont placées sous son autorité
- L'apprenti ou le chargeur : désigne la même personne. Traditionnellement il était autrefois, appelé apprenti. Aujourd'hui, il est chargé de ranger les bagages des voyageurs. Mais aujourd'hui, avec l'évolution et la nouvelle organisation,

sa fonction a connu une innovation. Désormais, son rôle est de veiller à la sécurité des biens et des passagers dans les gares.

- Les coxers : Ils jouent un rôle de recruteurs ou de rabatteurs, ils sillonnent les gares et appellent pour le compte des compagnies, les passagers qui semblent hésiter, ou qui ignorent l'emplacement des compagnies.

A tout ce personnel technique il faut ajouter un personnel administratif composé de comptables et secrétaires. Ces corps ont à accomplir les tâches administratives : registres, messages téléphoniques, bons de commande, chèques, plis et autres.

Ces traitements ne sont que des indicateurs. Ils varient d'une compagnie à une autre, étant entendu que nous sommes dans un monde d'activités libérales.

Ces différents corps du monde des transporteurs routiers, sont classés dans le schéma ci-dessous (Fig. n°21).

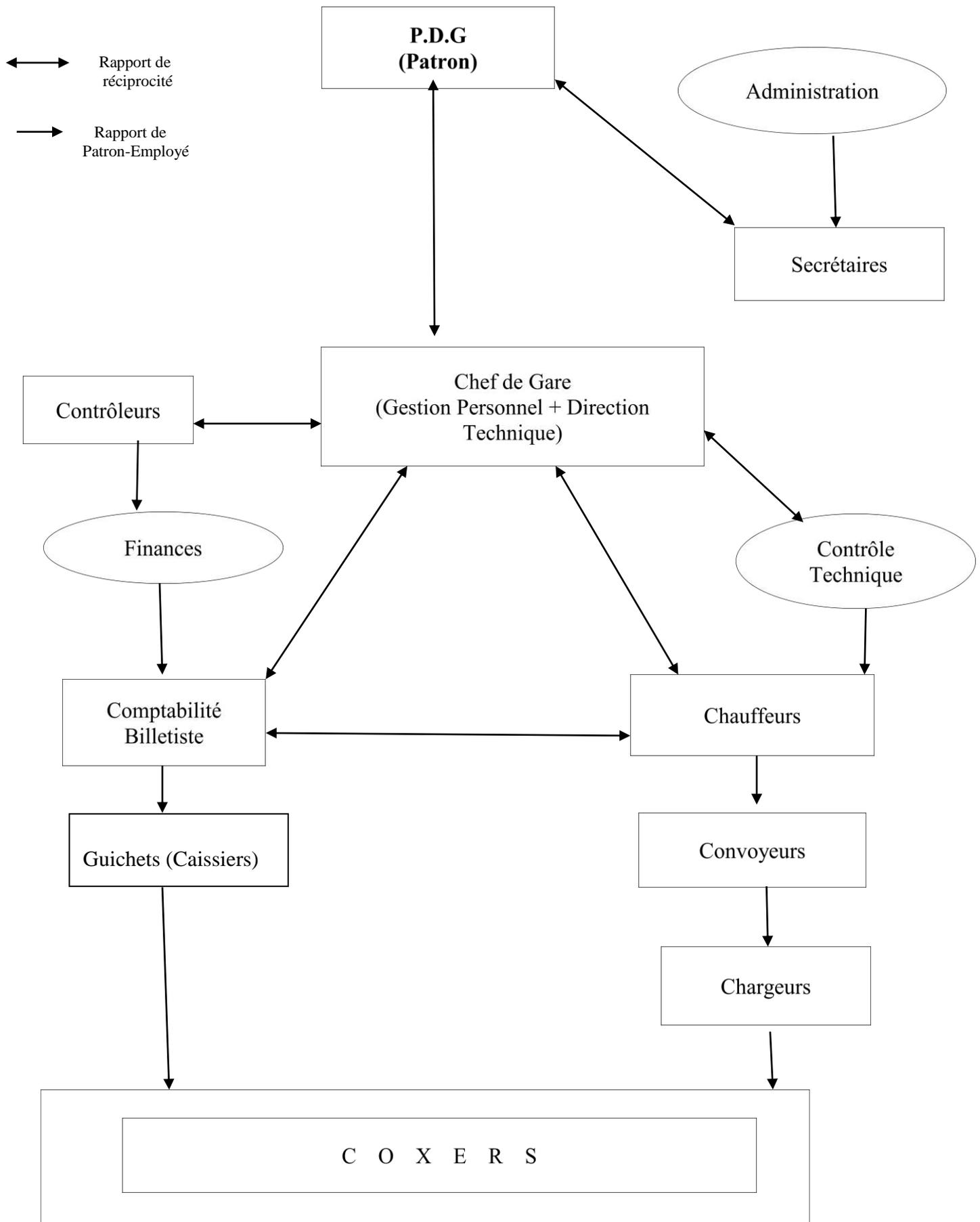


Figure 21 : Organigramme des compagnies de transports routiers (Source : DIECKET, 2010)

1-3- Construction et localisation des gares officielles

La gare routière est un nœud déterminant dans le système du transport. Elle assure le fonctionnement du transport. C'est de la gare que partent toutes les lignes de transport. La gare routière est le lieu de rencontre et de travail de plusieurs acteurs dans ce milieu. Elle a donc une signification particulière, d'un acteur à un autre. On dénombre pour les espaces de départ, c'est-à-dire dans les différentes villes de Bassam, Bingerville et Dabou, environ cinq gares routières réparties comme suit : deux gares à Bassam, une seule gare à Bingerville et deux autres à Dabou. Pour les espaces d'arrivée, c'est-à-dire à Abidjan, on en dénombre quatre gares officielles. Une gare dans la commune de Treichville Arras appelée gare de Bassam, ensuite deux dans la commune d'Adjamé, dans le périmètre du secteur de Renault, sur l'ancien site réservé à la construction de l'Eglise Méthodiste Unie de Côte d'Ivoire et à Adjamé les 220 logements. Enfin, deux la commune de Yopougon, respectivement situées dans le secteur de Yopougon-Siporex (Gare de Gbakas) et la deuxième dans le secteur de Nouveau Goudron (Gare MTD).

1-3-1- Construction et localisation des gares officielles dans la ville de Bassam

Bassam est une ville située à moins d'une heure de route de la capitale économique Abidjan et dispose de deux moyens de transport interurbain répartis dans deux gares officielles que sont, la gare UTGB et la gare 504 (véhicule de type Peugeot 504).

1-3-1-1- La gare UTGB

La gare de la compagnie UTGB est située dans le quartier Impérial et dispose de 32 véhicules de type gros car enregistrés. Elle a été créée en 1990 par la mairie de Grand-Bassam et fonctionne selon l'organigramme de la figure 23. Les heures de départ sont à 5 heures 30 minutes et les heures de fermeture à 20 heures. Cette gare dispose de deux chauffeurs par véhicule. Dès lors, un total de 64 chauffeurs et de 32 convoyeurs assure le bon fonctionnement de la gare.



Photo 1:Gare UTGB de Bassam



Photo 2: Un travailleur migrant payant son titre de transport pour se rendre au travail

1-3-1-2- La gare « 504 » de Bassam



Photo 3: La gare 504 (véhicule de type Peugeot) de Bassam

La gare 504 de type véhicule Peugeot est située dans le quartier Impérial, tout comme la gare UTGB et a été créée en 1968 par les autorités d'alors. Elle fonctionne en association et est très rigoureuse dans la gestion de son système. Elle dispose d'environ 105 véhicules 504 de type Peugeot tous en bon état d'après le chef de gare, ce qui lui vaut une clientèle assez nombreuse. La seule ligne desservie est Bassam-Treichville. Cette gare dispose de 210 chauffeurs et environ 15 convoyeurs, et affiliée à un syndicat (SNTMVCI) depuis 20 ans. Son heure de départ est de 6 heures et son heure de fermeture est de 20 heures.

1-3-2- Construction et localisation des gares officielles dans la ville de Dabou

Dabou est située à environ une heure de route de la capitale économique Abidjan et dispose de deux moyens de transport interurbain répartis dans deux gares officielles que sont, la gare MTD et la gare des villages.

1-3-2-1- La gare MTD

Aujourd'hui à Dabou, il est juste d'affirmer que la société MTD, par sa politique en matière de gestion des transports collectifs, assure une prestation meilleure que les autres compagnies présentes dans la ville. En effet, cette compagnie a vu le jour le 07 septembre 2008. Elle a fini par s'imposer en tant que leader du transport en commun à Dabou. Pour en arriver là, les responsables ont dû consentir d'énormes moyens, et penser de nouvelles stratégies, en vue de satisfaire la clientèle. Cette gare est située dans le quartier Bastos.

Le groupe KOUASSI Philippe, propriétaire de la société MTD, a mis en place une impressionnante flotte de véhicules de transport en commun estimée à 27 véhicules, dont 15 autocars de 60 places au maximum et 12 minicars de 34 places. La gare MTD assure en temps normal, un service correct sur la ligne Dabou - Abidjan. Selon Monsieur Buffalo, coordonnateur des transports pour la société MTD, les 92% des objectifs assignés aux chauffeurs sont atteints. A savoir, transporter 1000 clients au quotidien. Un calcul rapide nous donne une somme de 500000 FCFA par véhicules de type autocar (plus de 60 places). Quand aux 32 places, il leur est demandé de transporter 600 personnes par jour, soit 300000 FCFA au quotidien. Le prix pratiqué par cette structure, défie toute concurrence. Le tarif unique est de 500 FCFA. L'essor de la structure MTD, a été favorisée par un accroissement des effectifs

en moyens de transport, de près de la moitié depuis sa création. En effet, en moins d'un an d'activité, le nombre de véhicules est passé de 19 à 27. En outre, on peut mettre en évidence sa gestion rigoureuse.



Photo 4: Un aperçu de la gare MTD avec des cars et minicars

1-3-2-2- La gare des villages

La gare des villages située dans le quartier Wrod, est la plus ancienne des gares de Dabou. Elle regroupe en son sein plusieurs sous-gares, parmi lesquelles, la gare ETD, Le FONCTIONNAIRE et la gare CSAF. Ces gares sont récentes et aussi compétitives que MTD. Cette compétitivité leur vaut une clientèle non négligeable. D'abord, nous avons la gare ETD qui a été créée en 2010 par un particulier et dispose environ de 6 véhicules de type mini-car. Elle n'a pas la réputation de la gare MTD mais dispose de véhicules en très bon état et assure au moins 4 voyages par jour par véhicule. Elle dispose aussi, tout comme la compagnie MTD d'une gare à Adjamé.



Photo 5: Sortie d'un véhicule de la compagnie ETD de la gare des villages



Photo 6: Aperçu de la gare ETD

Ensuite, nous avons la gare CSAF qui a été créée en 2010 par un particulier en même temps que la gare ETD et dispose environ de 6 véhicules de type mini-car. Elle est réputée tout comme ETD, pour ses véhicules en très bon état et pour sa disponibilité.



Photo 7: Aperçu de la gare CSAF



Photo 8: Un véhicule de la compagnie CSAF sortant de la gare des villages

Enfin, nous avons la gare Le FONCTIONNAIRE qui a été créée comme les autres en 2010, et qui avait pour réputation de transporter les fonctionnaires de la ville de Dabou. Aujourd'hui avec sa clientèle non négligeable, cette compagnie qui dispose d'environ 6 véhicules de type mini-car en très bon état et transporte tout corps confondu. Elle dispose aussi d'une gare à Yopougon. Interrogé, le chef de gare de cette compagnie affirme que ses véhicules font environ six voyages (aller et reour) par jour et par véhicule de transport. Cette dynamique de voyage est due à sa forte clientèle qui se répartit dans presque tous les quartiers de la ville. Elle est en concurrence directe avec la compagnie MTD, quand il s'agit de transporter les différents fonctionnaires de la ville.



Photo 9: Aperçu de la gare Le FONCTIONNAIRE

1-3-3- Construction et localisation des gares officielles dans la ville de Bingerville

1-3-3-1- La gare routière de Bingerville

Bingerville est une ville située à moins d'une demi-heure de la capitale économique Abidjan et dispose d'une gare moins bien dotée en infrastructure par rapport aux deux autres villes. Cette gare routière appelée gare de Bingerville, située dans le quartier SICOGI, a été créée en 1997 par la mairie. Cette gare a apporté un réconfort à la ville de Bingerville qui ne disposait d'aucune gare officielle. Malgré tout, la gare routière de Bingerville enregistre plus de 110 véhicules de type Gbakas (véhicules de 18 places), 220 chauffeurs et près de 110 convoyeurs. Elle est gérée par une coopérative appartenant au syndicat SNTTCI. Les heures de départ sont entre 5 heures et 6 heures et les heures de fermeture est 21 heures. Elle est donc une gare qui fonctionne comme une gare moderne. La gestion des hommes semble être rigoureuse et occasionne une discipline en faveur des passagers lors des chargements de véhicules. Aussi, la

fréquence de ces mouvements pendulaires a tendance à s'accroître avec le relatif développement des transports.



Photo 10: Aperçu de la gare routière de Bingerville



Photo 11: Un véhicule de type « Gbaka » sortant de la gare routière de Bingerville

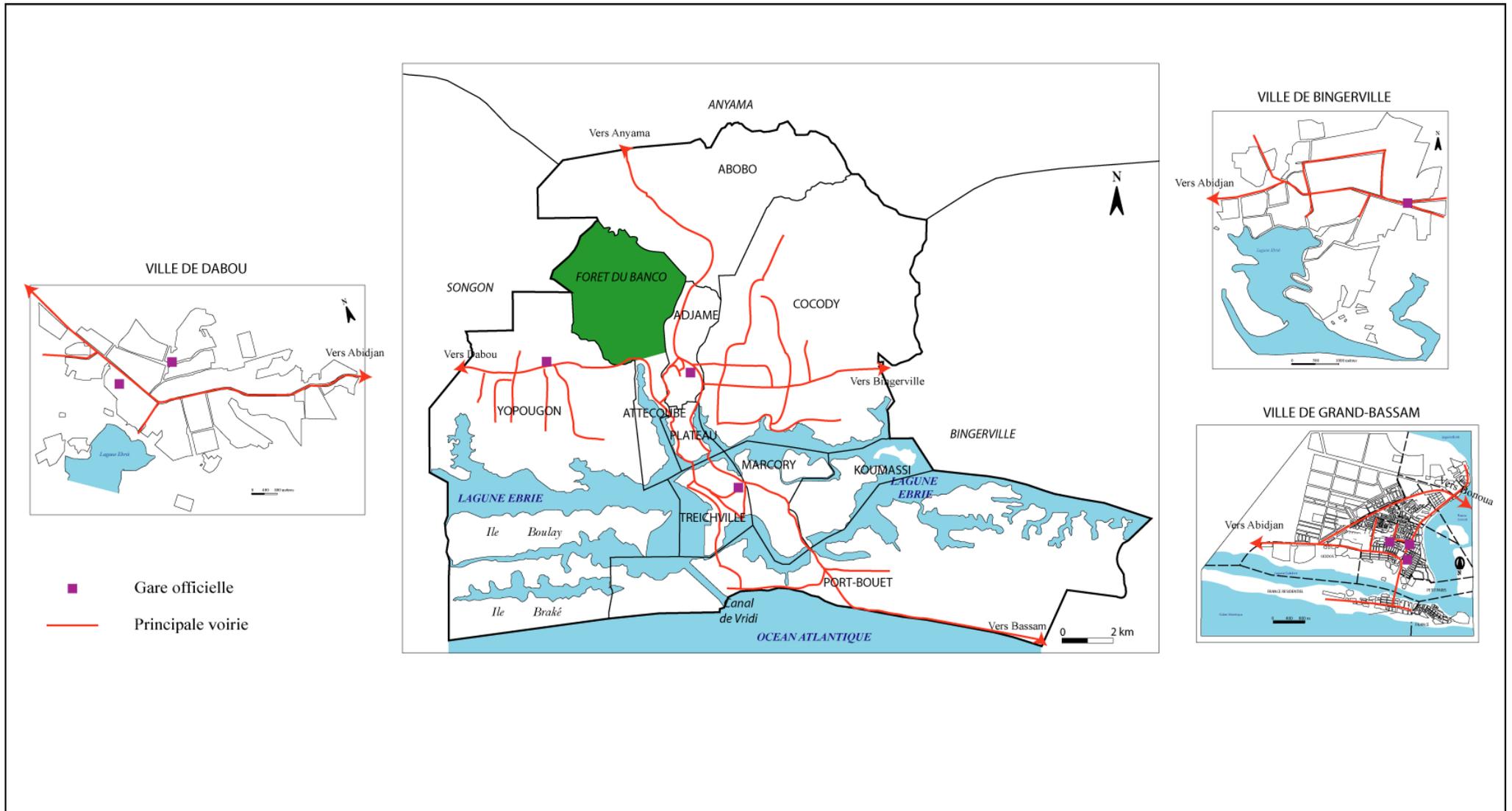
1-3-3-2- Le point d'embarquement informel de la SOTRA dans la ville de Bingerville

La SOTRA est une société de transport urbain publique créée le 16 décembre 1960, avec comme mission de transporter la population abidjanaise dans les meilleures conditions d'exploitation, de sécurité et de confort. Elle disposait à sa création, 27 véhicules exclusivement réservés au transport des élèves et des fonctionnaires. Mais elle a dû accroître très rapidement son parc afin d'étendre son activité à toute la population abidjanaise. Les

moyens de la SOTRA ont été considérablement renforcés à cause de l'extension de la ville d'Abidjan.

Trois grandes gares routières de régulation sont équipées de quais doubles, d'aires de stationnement et de bureaux de régulation. Les principales se trouvent au Plateau. Ce sont la gare sud qui a une superficie de 3,28 hectares, la gare de la cité administrative qui a une superficie de 0,36 hectares. La gare nord située à Adjamé est aussi importante avec une superficie de 3 hectares. Elle est en effet voisine de la gare inter-urbaine d'Abidjan et d'une gare de Gbakas, sans oublier la multitude de terminus répartis sur toute l'étendue de la ville. Malheureusement, concernant la ville de Bingerville la SOTRA ne dispose d'aucune gare officielle mais uniquement un point d'embarquement informel situé dans le quartier Blachon. Notons que la ville Bingerville, ancienne capitale, est depuis 2001, reliée à Abidjan par la SOTRA via la ligne express 610.

Carte N°15 : Localisation des gares officielles sur les lignes Abidjan-Villes périphériques



source: Enquêtes personnelles, 2010

Conception: Koffi Lath

Dessin: Konan K. Pascal, 2012



Photo 12: Sur ce cliché on aperçoit les 3 principaux moyens de transports assurant les liaisons avec Abidjan. Ici on constate un arrêt de la SOTRA qui fait office de gare à Bingerville (Source: LOBA, 2009)

1-3-4- Les travailleurs migrants face au poids des élèves et étudiants dans la demande SOTRA

Le nombre d'élèves et d'étudiants croît chaque année dans notre capitale économique. Sous l'effet combiné d'une croissance urbaine accélérée, la ville d'Abidjan présente de nombreuses et variées grandes écoles, de même que de la plus grande université du pays. Bingerville ne reste pas en marge avec ses écoles historiques qui attirent plusieurs milliers d'élèves. Cette partie de la population pour ses déplacements domicile-école utilise soit les bus ou les Gbakas. Il est toute fois important de signaler que seulement la SOTRA offre des tarifs réduits à ces jeunes.

Il a souvent été question du déséquilibre entre la localisation des logements et celle des emplois. Nous parlons ici des distances qui existent entre les habitations des élèves et étudiants vivant généralement avec leurs parents. La ville on le sait, a une propension à s'étaler. Le rapprochement d'Abidjan vers Bingerville, rend longs et difficiles les déplacements d'élèves et étudiants vers les établissements scolaires et universitaires de la capitale économique. En plus, lors des orientations des élèves en sixième, en seconde ou encore après le bac, il n'est pas toujours tenu compte des lieux d'habitation ou des choix des élèves, mais plutôt des places disponibles et autres. Pourtant jour après jour, se passe le problème de transport des élèves et étudiants qui ont les mêmes horaires que les travailleurs. Cette situation accentue les difficultés de transport des passagers aux périodes de pointe. Cette

coïncidence des horaires affecte le dimensionnement du parc de la SOTRA puisque celui-ci est fait en fonction de la demande aux heures de pointe. Un décalage des horaires conduirait peut-être à la baisse du parc nécessaire pour répondre à la demande de la clientèle. Les temps forts du trafic sont difficilement cernables, car du fait de la population scolaire, les lignes sont en tout temps desservies en l'occurrence sur l'axe Bingerville-Adjamé.

Nous disons, au regard de ces analyses sur les différentes gares routières que la fréquence des mouvements pendulaires a tendance à s'accroître avec le relatif développement des transports. En effet, avec la construction de ces nouvelles gares dont leurs parcs autos sont estimés à plus de 598 véhicules de tous genres, Bassam, Dabou et Bingerville sont joignables à tout instant par des autocars et minicars avec des tarifs abordables. Les minicars monopolisent l'essentiel du trafic sur Bingerville. Ils favorisent et accroissent les mouvements pendulaires avec le nombre de voyage qu'effectuent les différents véhicules. Ce nombre est estimé à environ 6 (chiffre donné par le syndicat des chauffeurs) par véhicule. Les temps forts du trafic sont difficilement cernables, car du fait de la population scolaire, les lignes sont en tout temps desservies en l'occurrence sur l'axe Adjamé -Bingerville. Ensuite, dans la ville de Bassam, le nombre de voyage est estimé à 5 en moyenne pour la compagnie UTGB. Par contre, les véhicules de type Peugeot 504, effectuent en moyenne 7 voyages par jours, car ces véhicules ont le plus petit nombre de places en sièges (environ 8 places). C'est un gros avantage pour ces transporteurs dont les chargements se font plus rapidement que les autres compagnies de transport. Enfin, pour la ville de Dabou, la moyenne est estimée entre 4 et 6 voyages pour les différents types de véhicules. Les autocars de la compagnie MTD effectuent en moyenne 4 voyages par jour tandis que les minicars de cette même compagnie de transport effectuent entre 5 et 6 voyages. C'est le cas des autres compagnies de la ville, qui ne disposent que de minicars et effectuent en moyenne 6 voyages.

2- Le réseau routier

2-1- Un réseau routier en bon état

Les routes jouent un rôle essentiel dans la dynamique des transports routiers. L'on remarque que le réseau routier en Côte d'Ivoire ne cesse de croître en longueur depuis les premières années de l'indépendance jusqu'à maintenant. Il passe de 10850 km en (1948) à 35100 km en (1968), soit 24250 km de routes supplémentaires. Le réseau routier s'allonge pour atteindre en

1980, la hauteur de 45400 km. En 1999, il passe à 70028 km, soit un ajout de 24628 km. En 2006, la longueur totale du réseau est de 81996 km, soit un gain total de 71146 km par rapport à 1948, (source, DIECKET, 2010). Par ailleurs, l'on note qu'à la croissance linéaire des voies, s'ajoute une connexion de plus en plus des routes, qui relie les différents nœuds du territoire. Cette connexion préfigure un désenclavement des localités et une circulation plus accrue des personnes et des biens. Les voies express de Bassam, de Bingerville et de Dabou, reliant la ville d'Abidjan ont une largeur moyenne de 6 mètres, et respectivement une longueur d'environ 44 km, 18 km et 50 km. Ces routes ont une importance capitale, dans la mise en mouvement des actifs migrants vers Abidjan. Un aspect des voies de circulation (photos ci-dessous) nous fait remarquer le caractère moderne des routes qui traduit la volonté de l'Etat de doter le pays de liaisons fiables. Ces infrastructures routières occasionnent des mouvements pendulaires entre les villes de Bassam, de Bingerville, de Dabou et Abidjan.

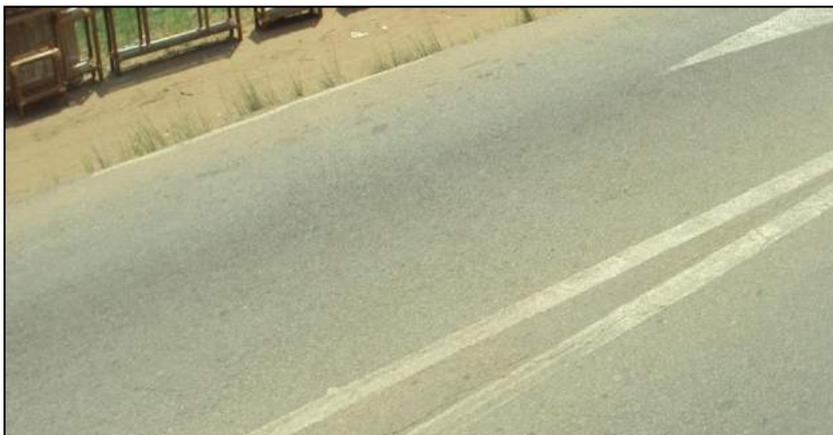


Photo 13: Un aperçu de la voie express Bassam-Abidjan



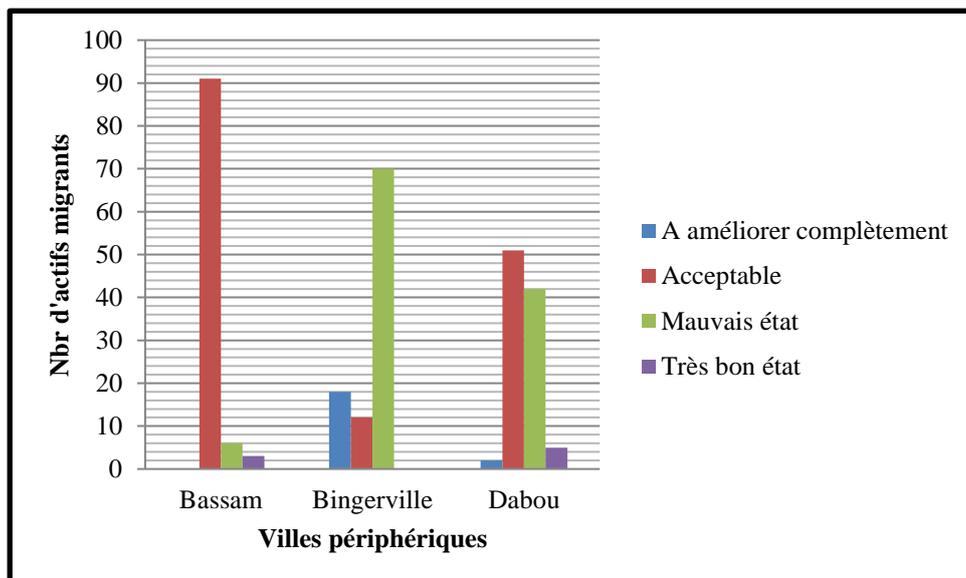
Photo 14: Un aperçu de la voie express Bingerville-Abidjan



Photo 15: Un aperçu de la voie express Dabou-Abidjan

La figure ci-dessous nous renseigne sur l'appréciation de l'état de la voirie par les travailleurs migrants. L'utilité de cette démarche est de savoir que les travailleurs migrants apprécient différemment l'état de la voirie en fonction des villes dont ils sont résidents.

Figure 22: Répartition des travailleurs migrants concernant l'état de la voirie



A travers l'analyse de la figure 22, il est clair que deux appréciations concernant l'état de la voirie par les travailleurs migrants ressortent : il s'agit de la qualité du réseau de communication qui est acceptable pour certains et en mauvais état pour d'autres. Lors de nos enquêtes de terrain, les travailleurs migrants de la ville de Bassam justifient la croissance des flux de déplacement d'avec la capitale économique Abidjan, par un réseau de communication acceptable. Par contre, dans la ville de Bingerville certains travailleurs migrants pensent que la voirie est en très mauvais état. La ville de Dabou quant à elle, alterne le bon et le moins bon en matière de voirie. Nous rappelons que les services techniques municipaux des différentes villes périphériques, sont chargés de l'entretien des routes. A part les voies de dégagement dont la charge revient à l'Etat, le réseau urbain inter-quartier, dépend de la municipalité. Celle-ci a donc un rôle déterminant dans l'organisation de la circulation.

S'il est vrai que les années 70-80, ont vu l'essor des transports routiers, grâce à l'amélioration des voies. Par contre, il ne faut pas aussi perdre de vue que le facteur temps, a de son côté agi en sens négatif. En effet, une crise politico-économique des années 1990 et 2000 n'autorise pas d'importants investissements au niveau de l'Etat. En outre, l'entretien des routes qui nécessite des moyens importants, ne se fait pas comme cela devrait se faire. Cette situation a contribué à la dégradation des voies. Toutefois, les équipements existants, permettent de faire des voyages dans des conditions acceptables.

2-2- Un réseau routier dégradé

L'infrastructure routière est l'élément par lequel commence la structuration d'un quartier et d'une ville. L'étalement des villes de Bassam, Bingerville et de Dabou est un fait. De 305 ha de surfaces urbanisées au début de l'année 1970, on a atteint 637 ha après 1990 pour la ville de Bassam. Ensuite, de 200 ha de surfaces urbanisées en 1977, on atteint 1020 ha après 2005 pour la ville de Bingerville. Et enfin pour la ville de Dabou, de 300 ha en 1978, on atteint 1400 ha de surfaces urbanisées après 2008. Voilà des villes qui s'agrandissent et qui veulent se moderniser malheureusement, le réseau routier interne est laissé pour compte de nos jours avec un secteur de transport de plus en sollicité. En effet, la fonction du transport vise à mettre en relation des espaces ayant des fonctions complémentaires. Il importe d'intégrer au schéma spatial l'analyse des voies de circulation. « Les voies sont les instruments privilégiés de la création de l'espace humain. La voie quadrille, rend accessible, elle pénètre et désenclave les

territoires » (KASSI, 2007). La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules (GODARD, 2002).

L'étude des transports collectifs interurbains ne peut être menée au détriment de celle de la voirie. Les routes urbaines en Afrique ne sont pas toujours de bonne qualité. Cependant, la ville d'Abidjan est un cas particulier car elle dispose de 2 404 kilomètres de réseau de voirie dont 1 470,4 kilomètres, soit 61% revêtu en bon état. Par contre, 933,6 kilomètres qui représentent 39% du réseau est en terre. Selon cette étude, tout le réseau de voirie revêtu de la ville d'Abidjan est en bon état. Les routes représentent le support essentiel des transports dans la vie quotidienne des citoyens. En effet, la difficulté pour Bassam, Bingerville et Dabou est d'assurer à ses actifs migrants un meilleur déplacement. Alors, par rapport à Abidjan et en dépit de la dégradation du réseau routier, la fluidité du transport est un acquis. Cette réalité est due au fait que ces différentes villes soient traversées par des voies nationales, qui constituent la principale artère de ces agglomérations. Nous constatons à cet effet, 30 Km de voies bitumées pour Bassam, 5 kilomètres de voie bitumée pour Bingerville et 13 kilomètres environ de voirie pour Dabou. D'ailleurs parsemées de nombreux nids de poule marquant le peu d'entretien accordé à la voirie surtout à Bingerville, cette situation n'empêche pas à environ 110 minicars de transport de réaliser la jonction avec Abidjan. Les dessertes en transports collectifs nécessitent en amont le besoin de réseau de voirie accompagnant les urbanisations nouvelles (GODARD, 2002). Le faible niveau de voies bitumées comme nous l'avons signifié précédemment, la dégradation constante de celles qui le sont, sont autant de contraintes imposées aux autorités et aux transporteurs. Un aperçu du réseau routier en mauvais état à travers ces différents clichés ci-dessous.



Photo 16: Une voie dégradée de la ville de Bassam reliant Abidjan



Photo 17: Un aspect de la voirie qui caractérise la ville de Bingerville



Photo 18: Une voie dégradée qui est fréquente dans la ville de Dabou

II- LES STRATEGIES DE CONQUETE DE LA CLIENTELE

1- Les équipements permettant un bon fonctionnement du transport

Il détermine en général l'état du véhicule dans lequel se passera notre voyage. Tout véhicule présentant une structure neuve, est gage de confiance pour tout voyageur. La totalité des travailleurs enquêtés, dans le cadre de notre recherche, est unanime sur la préférence des véhicules à structure neuve. Ils offrent aux travailleurs un confort, leur permettant d'appréhender au mieux les difficultés du travail qui les attendent. C'est en ce sens qu'on peut expliquer le succès des sociétés MTD, ETD, CSAF, Le FONCTIONNAIRE à Dabou et UTGB à Bassam, dont la flotte de véhicules est totalement neuve. Ainsi avons-nous quelques véhicules de type Gbakas neufs à Bingerville. Mais pour la plupart, les travailleurs migrants des villes de Bassam, Bingerville et Dabou préfèrent emprunter le véhicule qui s'offre à eux,

pour une question de temps. Ensuite, nous avons les stations d'essence qui tiennent une place importante dans le système des transports. En fournissant le carburant, cette substance sans laquelle les véhicules ne pourraient être mis en marche, les stations d'essence participent au bon fonctionnement du transport. En dehors des stations d'essence officielles que connaissent les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, les compagnies de transport MTD et UTGB possèdent leurs propres stations de ravitaillement de carburant. Il est important de noter que le caractère moderne des structures MTD et UTGB, se traduit par l'appropriation d'une station d'essence. Dès lors, ces structures satisfont les besoins en carburant de leurs véhicules.

Enfin, nous avons les garages qui sont un élément des nombreuses ramifications du secteur des transports. Par leurs actions, ces garages permettent de palier aux nombreux problèmes inhérents au bon fonctionnement du système des transports. Nous savons qu'un important réseau de garages a donc vu le jour avec l'accroissement du rythme du transport en commun à travers les villes de Bassam, Bingerville et Dabou. Mais toujours dans leur quête de modernisation, les compagnies MTD et UTGB disposent d'un garage mécanique qui se trouve dans la ville de Bonoua où est situé leur siège administratif. Hormis les différents équipements qui contribuent au développement des transports dans ces villes, il y a la stratégie du mode de chargement des véhicules de transport. Le mode de chargement des véhicules de transport permet aux passagers de voyager dans l'ordre et la discipline, sans qu'on est à se bousculer comme par le passé. Dans le fonctionnement des gares, c'est l'ordre d'arrivée qui est choisi. Les véhicules sont rangés sur une liste par ordre d'arrivée. Le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule est enregistré par le chef de gare. C'est ce dernier qui donne son quitus pour le chargement. Les départs sont réglés avec des écarts de 30 minutes et ce, en période de faible affluence. En outre, pour s'assurer de la fidélité de leur clientèle, les sociétés MTD, ETD, CSAF, Le FONCTIONNAIRE et UTGB, transportent gratuitement à l'intérieur de la ville, toute personne qui désire se rendre vers ses gares. Cette stratégie permet aux différentes sociétés de fidéliser leurs clientèles qui rechignent à parcourir des distances supplémentaires à pieds. Les différentes photos ci-dessous nous montrent un aperçu des équipements de transports des compagnies MTD (Dabou) et UTGB (Bassam).



Photo 19: Station de ravitaillement des véhicules de la compagnie MTD (MEL, 2010)



Photo 20: Station d'essence de la compagnie UTGB

2- Les abonnements et le concept du genre dans le système des transports collectifs

Pour fidéliser leurs clientèles, les différentes sociétés y compris la SOTRA, offrent la possibilité aux travailleurs de s'abonner. Cette situation se traduit par un coût de transport mensuel à payer, une seule fois pendant tout le mois. En pratique, tout voyageur qui emprunte deux fois par jour un autocar, un minicar ou un bus de la SOTRA, dépense mensuellement entre 12000 FCFA, 26000 FCFA et 32000 FCFA. Nous rappelons que les populations utilisant le service de transport de la SOTRA, qui est un service d'utilité public, dépensent mensuellement la somme de 12000 FCFA. Ce service est caractérisé par sa présence uniquement que dans les villes d'Abidjan et partiellement de Bingerville. Quant aux actifs

migrants des villes de Bassam et Dabou, la dépense mensuelle est estimée entre 26000 FCFA et 32000 FCFA. La carte d'abonnement fonctionne du lundi au samedi inclus. En outre, cet abonnement offre une réduction de tarif, pour ceux qui y souscrivent. Le travailleur ouvre une sorte de compte, qui s'épuise automatiquement en fin de mois. Les tableaux ci-dessous nous renseignent sur le nombre d'abonnés par ville et les différents prix d'abonnement.

Tableau 50: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le nombre des abonnés

Abonnement société de transport	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Non	45	76	35	156	52
Non défini	4	18	0	22	7,33
Oui	51	6	65	122	40,67
Total général	100	100	100	300	100

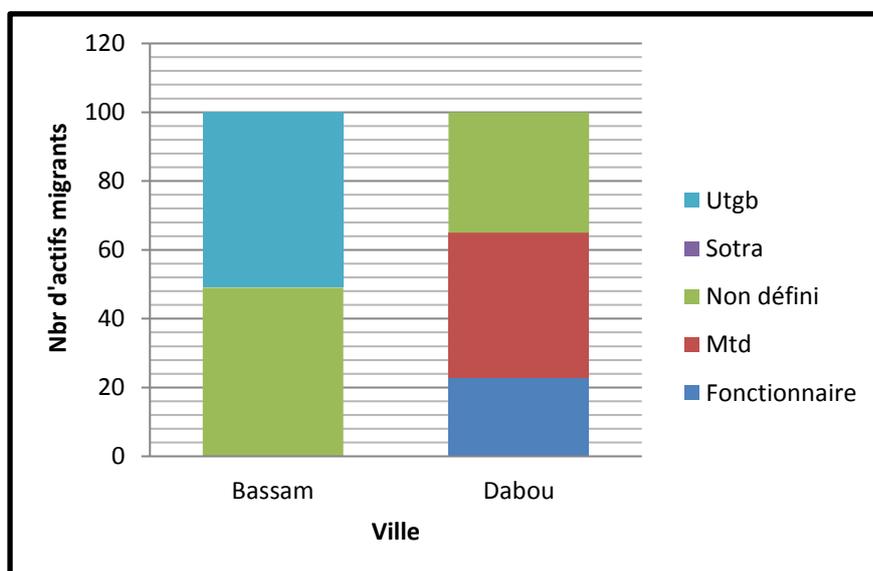
Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 51: Répartition des travailleurs migrants par ville selon la compagnie de transport

Nom de société	Ville			
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général
Fonctionnaire	-	-	23	23
Mtd	-	-	42	42
Non défini	49	94	35	178
Sotra	-	6	-	6
Utgb	51	0	-	51
Total général	100	100	100	300

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Figure23 : Distribution des travailleurs migrants par ville selon la compagnie de transport



Le tableau 50 nous montre qu'il existe environ 40,67% des personnes enquêtées qui se soient abonnés sur l'ensemble des trois villes, soit un total de 122 sur 300 travailleurs migrants. Alors, les compagnies qui les accueillent sont : Le FONCTIONNAIRE, MTD, SOTRA et UTGB. Seulement 6 travailleurs migrants sont abonnés à la SOTRA avec la ligne 610 et qui est beaucoup prisée par les élèves et étudiants. Les compagnies MTD et UTGB regroupent en leur sein entre 93 et 340 abonnés, chiffres qui varient chaque année. Les différents prix d'abonnement nous sont donnés à travers le tableau suivant.

Tableau 52: Répartition des travailleurs migrants selon le nom de la société et le prix d'abonnement

Prix de transport	Nom de société					
	Fonctionnaire	Mtd	Non défini	Sotra	Utgb	Total général
3000	-	-	-	6	-	6
15000	21	18	-	-	51	90
16000	2	24	-	-	-	26
Non défini	0	0	178	-	-	178
Total général	23	42	178	6	51	300

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Les prix d'abonnement sont fixés entre 3000 FCFA, 15000 FCFA et 16000 FCFA. Nous notons que le prix de 3000 FCFA correspond à l'abonnement pour la SOTRA qui est une société d'Etat. Grâce à leur organisation et fonctionnement, les compagnies de transport routier attirent chaque année autant de passagers. Les compagnies MTD et Le FONNAIRE ont allongé depuis deux ans leurs distances au delà des points de destination. Ces compagnies font le trajet supplémentaire Dabou-Plateau et Dabou-Treichville.

Concernant le concept du genre, nous savons qu'en général, le monde du transport est en majorité dominé par les hommes. Les dirigeants des structures MTD et UTGB ont décidé de d'introduire des femmes dans la gestion des gares. En dehors des conducteurs d'engins, des responsables de la sécurité et autres chefs de gare, tout le reste de leur personnel est essentiellement féminin. Cette stratégie sur la promotion du genre, est unanimement saluée par l'ensemble des voyageurs. Elle reste un facteur déterminant dans le choix des voyageurs d'utiliser les services de ces structures.

Conclusion partielle

L'analyse sociodémographique et économique des acteurs des mobilités pendulaires a mis en exergue une diversité de caractères. D'une part, nos enquêtes ont montré que le secteur formel est mieux représenté que le secteur informel, avec 89,33% contre seulement 10,67%. D'autre part, il y a un déséquilibre entre hommes et femmes, entre travailleurs nationaux et non nationaux, entre les jeunes et les personnes âgées. La part des hommes est de 195 contre 105 pour les femmes. Ce constat nous donne un rapport de masculinité de 185,71%. Notons que les différentes variables telles que l'âge, la religion, le niveau d'instruction et le statut matrimonial, sont des aspects importants dans l'étude des mobilités pendulaires. Nous ajoutons cependant, que tous ces travailleurs migrants en exode quotidien, sont inégalement répartis dans les différentes zones d'activité qui s'avèrent être les quartiers d'Abidjan. Le lieu traditionnel de l'activité reste le Plateau quel que soit le sexe mais avec seulement 25% des actifs migrants enquêtés. La conception des villes en générale, souvent organisées en pôles fonctionnels, impliquent des migrations pendulaires de plus en plus importantes. Ces populations actives utilisent toute sorte de moyens de transport pour se rendre sur leur lieu de travail. Nous signalons que 257 travailleurs migrants sur 300 soit environ 86% empruntent un transport collectif. Quant à l'automobile personnelle, son utilisation ne concerne que 43 travailleurs migrants soit 14%. Les inégalités économiques et sociales habituelles ont donc un rôle considérable non seulement dans la distribution du parc automobile, mais aussi dans le rapport à l'automobile.

Les transports collectifs représentent un élément essentiel qui établit un trait d'union entre les travailleurs et leur emploi, mais en règle générale entre les citoyens dans leur vie relationnelle avec l'espace dans lequel ils vivent. Nos différentes enquêtes de terrain, ont relevé plus de 598 véhicules dont 52 autocars, 126 véhicules de type Peugeot 504 et 420 véhicules de type gbakas. Dans ce contexte, l'évolution de la part du transport collectif doit être rapprochée de l'évolution des prix relatifs des deux modes de transport. Car depuis les dix dernières années, l'évolution du prix relatif est favorable à l'usage du transport collectif et exprime la volonté des actifs migrants à privilégier ce mode de transport quelque soit la ville. Dès lors, le réseau de desserte des transports collectifs des villes périphériques se répartit à partir de trois pôles majeurs que sont Yopougon, Adjamé et Treichville. Par leur desserte, ces transports collectifs interurbains ont su épouser les besoins de mobilité des actifs migrants et représentent un instrument important de gestion de l'espace, de la distance et du temps.

Malgré l'importance que les transports collectifs privés apportent aux actifs migrants, les opérateurs privés dudit secteur sont confrontés à plusieurs difficultés. Les difficultés rencontrées par les transporteurs varient selon le contexte urbain, économique, politique et social. Elles peuvent être plus financières et dépendent davantage des infrastructures. Malgré toutes les difficultés liées aux transports collectifs, la demande en transport reste toujours présente chez les usagers car certaines compagnies de transport affichent des caractéristiques modernes dans la gestion de leurs entreprises.

Les mouvements pendulaires ont pour support de base les moyens de transport. L'existence et le développement de ces moyens de transport, sont liés à des paramètres précis. Parmi ces paramètres, l'on notera la qualité des réseaux, la performance des vecteurs, et l'organisation des compagnies chargées d'assurer les liaisons. L'amélioration des compagnies de transport a manifestement entraîné un développement du secteur des transports dans les villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou. Par ailleurs, nous notons l'arrivée des autocars et mini-cars qui a fait apparaître de profondes mutations, tant au plan du financement, du personnel engagé, des équipements, que de l'organisation. C'est la naissance de véritables entreprises, dans le secteur du transport et surtout aussi de véritables gares routières. De ce fait, nous dénombrons pour les espaces de départ, environ cinq gares routières, tandis que pour les espaces d'arrivée, l'on en dénombre quatre officielles. La promotion des sociétés MTD, ETD, CSAF, Le FONCTIONNAIRE à Dabou et UTGB à Bassam, dont la flotte de véhicule est neuve, en est une conséquence patente.

Alors, la troisième partie de notre recherche essaiera de montrer l'impact des mobilités pendulaires au niveau socio-spatial des espaces urbains.

TROISIEME PARTIE :
IMPACTS SOCIO-SPATIAUX DES MOBILITES PENDULAIRES

CHAPITRE 5 : INFLUENCES DES MOBILITES PENDULAIRES SUR LES
BUDGETS FAMILIAUX DES ACTIFS ET LES STRUCTURES
DEMOGRAPHIQUES DES VILLES PERIPHERIQUES

CHAPITRE 6 : LES IMPACTS DES MOBILITES PENDULAIRES SUR LA
STRUCTURATION SPATIALE DES ESPACES URBAINS

La mobilité est, sans aucun doute, l'une des variables majeures à avoir un impact sur les territoires urbains, les limites de la ville et sur la structuration spatiale. Son évolution transforme les configurations urbaines et conditionne l'extension des villes. S'agissant d'ensemble d'habitations, on constate qu'ils se multiplient, pratiquement dans toutes les villes concernées par l'intensité de ces mobilités. Ainsi, la mobilité quotidienne qui permet de relier entre elles ces différentes unités résidentielles aux lieux d'emploi, bouleverse l'organisation spatiale entre le centre et la périphérie. S'agissant du transport, il joue un rôle de catalyseur dans ces mobilités. Au-delà de son objectif majeur qui est d'assurer le déplacement des biens et des personnes, de nos jours, un système de transport n'est plus seulement un moyen de circulation mais aussi un puissant facteur d'aménagement de l'espace (MERLIN, 2000).

La planification des transports influe sur la localisation des habitants, des activités et des autres équipements. Son importance tient aussi aux rapports entre croissance urbaine et développement des réseaux. Mieux, les transports peuvent être un des moyens d'orienter la croissance spatiale de la ville (WOLKOWITSCH, 1992). Au plan géographique, leur installation joue un rôle capital en tant que catégorie d'occupation du sol. La localisation des équipements dépasse le cadre des transports et devient l'un des éléments structurants du milieu urbain. Dans ce cas la ville et le milieu urbain en général apparaissent comme le lieu indiqué pour la mise en pratique des diverses innovations dans le domaine des transports. «De plus, la demande de transport et activités urbaines sont intimement liées, chacune influençant l'autre selon des interactions complexes » (KASSI, 2007). En premier lieu, nous montrerons les répercussions des mobilités quotidiennes sur la vie sociale des actifs migrants et sur les structures démographiques des villes concernées. Dans une seconde étape, nous analyserons les impacts de ces mobilités quotidiennes sur la structuration des espaces urbains des villes périphériques.

CHAPITRE 5 : INFLUENCES DES MOBILITES PENDULAIRES SUR LES BUDGETS FAMILIAUX DES ACTIFS ET SUR LES STRUCTURES DEMOGRAPHIQUES DES VILLES PERIPHERIQUES

Les périphéries des métropoles se recomposent aujourd’hui dans leur tissu social, dans leur structure économique et dans leur organisation spatiale. Elles ne sont plus ni de simples extensions ni des espaces ruraux en restructuration, mais les fruits d’une production originale de lieux révélateurs des complexités spatiales et sociales émergentes et des redistributions fonctionnelles à l’échelle des agglomérations. L’originalité commune de celles-ci, tient à la vitesse et à l’ampleur de leur urbanisation, à la croissance et à la mobilité de leurs populations, à l’apparition de nouvelles stratifications sociales et divisions spatiales.

Dans une première analyse, ce chapitre vise à mieux cerner l’impact des mobilités pendulaires sur la vie sociale des travailleurs migrants, car la mobilité a un coût. Nous montrerons par la suite, l’influence des mobilités pendulaires sur les structures démographiques des villes périphériques, car ces villes subissent les contrecoups du poids démographique d’Abidjan. Il s’agit ainsi de s’intéresser aux déploiements des liens que les flux tissent et reformulent entre les espaces. La source de données utilisée pour ces analyses est notre enquête de terrain initiée en 2010 sur les différentes villes.

I- LE COUT DES MOBILITES PENDULAIRES RESSENTI PAR LES TRAVAILLEURS MIGRANTS

Au début des années quatre-vingt dix, l’employé pikinois travaillant à Dakar doit bien souvent consacrer le cinquième de son budget à ses déplacements domicile-travail quotidiens. Tandis qu’une dizaine d’années plus tard, l’instituteur bamakois n’alloue « que » 8 % de son salaire pour l’aller et retour quotidien au travail. Une part qu’il faudrait doubler s’il lui venait à l’idée de rentrer chez lui pour déjeuner. A Harare, dans les années quatre-vingt-dix, le coût du transport collectif peut atteindre 30 % pour « les plus pauvres », voire même pour « bon nombre d’employés au revenu moyen ». A Maputo, à la même époque, un aller et retour quotidien en mini-bus revient à près de 40 % du salaire minimum mensuel (PLAT, 2003). Ces différentes remarques de l’auteur montrent bien comment les dépenses liées au transport

influent les budgets des actifs quels que soient le pays et la ville. Nous allons donc voir dans cette séquence, la part des dépenses liées au transport dans les budgets des ménages de quelques villes d'Afrique subsaharienne, à travers les comparaisons d'enquête type consommation et d'enquête type mobilité. Aussi, verrons-nous la part des dépenses liées au transport dans les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou.

1- Comparaison des enquêtes de type consommation dans quelques villes africaines

Le Tableau 53 A, recense un ensemble d'estimations de la part du transport dans la consommation des ménages de diverses villes d'Afrique. Les données concernent des dates variées et leur hétérogénéité est forte, entre villes certes, mais aussi pour une ville donnée, à diverses dates, voire à la même date. Certaines valeurs extrêmes paraissent, d'ailleurs, difficilement explicables et peu crédibles. Il est alors difficile de repérer des tendances lourdes d'évolution de la part du transport ou, à une date donnée, des convergences entre contextes différents.

Les évolutions temporelles durant les décennies quatre-vingts et quatre-vingt-dix sont extrêmement hétérogènes. En se focalisant d'ailleurs pour les villes de la zone CFA sur l'avant ou sur l'après-dévaluation ou sur une comparaison avant-après, nous constatons une diminution à Bamako et une augmentation à Dakar. Sur une plus longue durée, l'exemple de Niamey, voire celui de Kinshasa ou des villes camerounaises, tendraient à montrer une tendance à la hausse du poids du transport dans les dépenses des ménages (Tableau 53 B, voir annexe). Un tel phénomène pourrait s'expliquer par l'accroissement de la taille des villes, la montée de l'offre de transport individuelle ou collective, mais aussi l'évolution du prix des carburants ou des tarifs de transport collectif. Mais, d'autres facteurs dont les effets restent mal perçus à travers de tels indicateurs sont susceptibles de tirer vers le bas les dépenses du transport.

Une comparaison des résultats obtenus dans quelques villes de l'UEMOA ayant mis en œuvre en 1996, une même enquête sur les dépenses des ménages montre également des écarts sensibles. Le transport double de Dakar ou de Lomé (8 %) à Ouagadougou (16 %) alors que dans toutes les villes, une part prédominante des budgets est consacrée à l'alimentation. Les dépenses de transport constituent le deuxième type à Bamako, Cotonou et Niamey, le

troisième, derrière le logement, à Abidjan et Ouagadougou, mais seulement le quatrième à Dakar et Lomé. Mais, dans les villes de la périphérie d'Abidjan, les travailleurs migrants répercutent le faible coût du logement sur le coût du transport (nos enquêtes 2009/2011).

Deux facteurs principaux expliquent la difficulté à exhiber des estimations précises et convergentes. Elle résulte d'abord des spécificités des systèmes de transport, des différences démographiques, des particularismes socioculturels, voire des conditions d'accès à la propriété du logement... La place prépondérante du transport privé à Ouagadougou, face à un transport public exsangue, explique par exemple très probablement le poids élevé des dépenses de transport dans cette ville.

Tableau 53 A : Estimation du poids du transport à partir d'enquêtes consommation, pour différentes villes (%)

Ville	Date	transport	Enquête	Source
Abidjan	1996	9,5	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Bamako	1996	11,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Dakar	1996	8,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Ouagadougou	1996	15,6	Enquête UEMOA	INSD, 1999

Source : INSD, 1999

En résumé, nous pouvons dire que ces enquêtes consommation permettent également d'appréhender la variabilité du poids du transport en fonction du niveau de ressources des actifs.

2- Comparaison des enquêtes de type mobilité dans quelques villes africaines

Selon DIAZ OLVERA (1999), les enquêtes de type mobilité fournissent des données partielles sur les dépenses centrées sur le seul transport et cherchent à les référer au revenu des actifs. Ainsi, selon des enquêtes réalisées dans les années 90, les actifs de Bamako dépensaient 13 % de leur revenu en transport et ceux de Lomé 16 %. A Abidjan, à la fin des années quatre-vingt dix, les dépenses en transport collectif étaient estimées à 9 % du revenu moyen et 13 % du revenu médian, mais approchaient les 20 % pour les ménages pauvres

(GODARD, 1992). A Ouagadougou, la diffusion très répandue du deux-roues à moteur explique que le transport captait 20 % du revenu des ménages en 1992 (DIAZ OLVERA, op.cit). Une enquête récente auprès d'une centaine d'actifs moyens résidant à Dakar montre que 55 % dépensent moins de 10 % de leur revenu individuel pour les déplacements liés à leur activité professionnelle régulière, les trois quarts dépensant moins de 20 % (GODARD, 1996). Mais ces dernières valeurs ne sont que des minima auxquels il faudrait ajouter les dépenses liées à des déplacements générés par d'autres activités que le travail.

Les enquêtes mobilité fournissent donc des données plus difficilement comparables que celles issues d'enquête consommation: plus grande hétérogénéité des méthodes, absence de possibilités de comparaison spatiale et temporelle... Toutefois, elles laissent entrevoir un poids du transport dans le revenu du ménage aux alentours de 15 à 20 % et débouchent donc sur une fourchette plus haute que par la méthode précédente. Qui plus est, elles montrent un poids du transport plus élevé pour les actifs moyens que pour les actifs aisés, résultat contraire à celui obtenu à partir d'enquêtes consommation. Au delà des spécificités propres à chaque contexte urbain qui sont susceptibles d'entraîner un poids du transport fluctuant dans le temps et dans l'espace, quel est le constat aujourd'hui dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou ?

3- La part des dépenses dans le budget des actifs migrants des villes de Bassam, Bingerville et Dabou

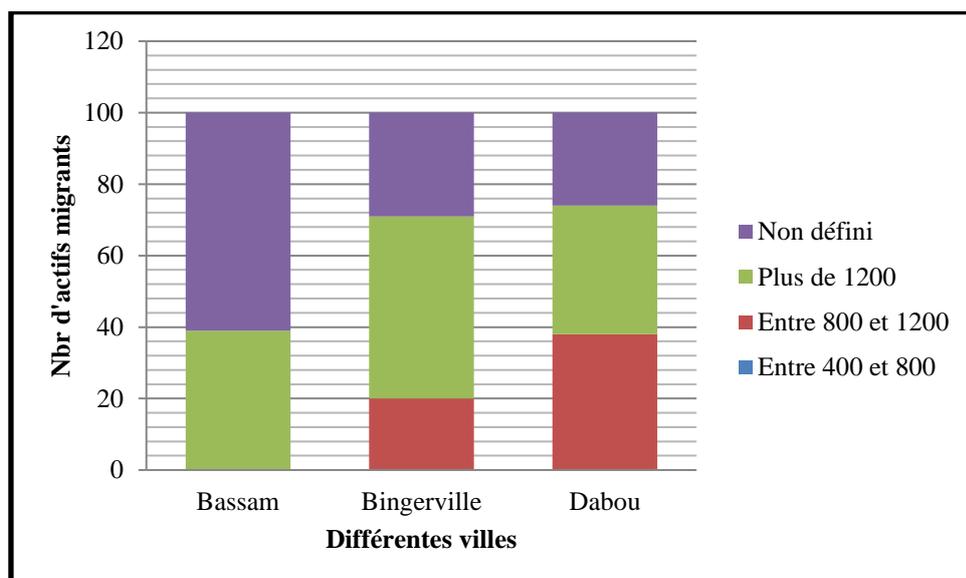
Les différents tableaux ci-dessous nous renseignent sur le poids des dépenses journalières et mensuelles des travailleurs migrants.

Tableau 54: Répartition des travailleurs migrants par ville selon les dépenses totales journalières.

Dépenses totales journalières	Ville			
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général
Entre 400 et 800	0	0	0	0
Entre 800 et 1200	0	20	38	58
Non défini	61	29	26	116
Plus de 1200	39	51	36	126
Total général	100	100	100	300

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Figure 24 : Distribution des actifs migrants selon dépenses totales journalières



Les dépenses journalières et mensuelles des travailleurs migrants représentent l'impact qu'ont les transports dans leurs budgets familiaux. Cela dit, 19,33% des personnes enquêtées dépensent en moyenne entre 800 FCFA et 1200 FCFA par jour, tandis que 42% dépensent plus de 1200 FCFA par jour. Cette triste réalité a des répercussions manifestes sur les dépenses mensuelles.

Tableau 55: Répartition des travailleurs migrants selon les dépenses mensuelles

Dépenses mensuelles transport	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Moins de 15 000	1	15	2	18	6
Entre 15 000 et 30 000	30	19	48	97	32,33
Entre 30 000 et 45 000	9	28	30	67	22,33
Plus de 45 000	0	0	6	6	2
Non défini	60	38	14	112	37,33
Total général	100	100	100	300	100

Source : Nos enquêtes 2009/2011

Nous signifions que lors de nos enquêtes dans les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou, la majorité des actifs migrants n'a pu renseigner véritablement la part que représentait le transport dans leurs budgets familiaux. Pour certains, cette information étant considérée

confidentielle, pour d'autres, elle était sans intérêt et ne devrait pas entacher le déroulement de cette recherche malgré notre insistance pour cette information. Cette information nous semblait importante en vue des comparaisons qu'on pouvait faire avec d'autres villes africaines dans les années précédentes. Une cinquantaine d'actifs migrants ont renseigné les informations portant sur la part des dépenses en transport dans leurs budgets familiaux. Alors, au regard des renseignements donnés, les calculs effectués entre la part des dépenses en transport et les revenus de certains actifs, nous donnent des chiffres entre 5% et 13% des dépenses dans les budgets familiaux. Cependant, quand nous comparons ces taux avec celui des exemples des villes africaines dans les enquêtes de type mobilité, nous constatons que les taux concernant la part des dépenses dans les budgets familiaux des actifs des villes de Bassam, Bingerville et de Dabou, sont largement inférieurs à ceux des villes africaines. L'explication qu'on pourrait donner est la suivante :

- il y a une uniformité du titre de transport inter-urbain dans chaque ville due à la concurrence que se livrent les différents transporteurs. Par exemple, le titre de transport Dabou-Abidjan est de 500 Franc CFA. Celui de Bassam-Abidjan, varie entre 500 Franc CFA et 600 Franc CFA. Enfin, le transport de Bingerville-Abidjan est de 250 Franc CFA ;
- pour les dépenses en transport dans les budgets familiaux relativement élevées, elles concernent d'une part les actifs migrants utilisant les automobiles personnelles avec la consommation du carburant et d'autre part, les quelques actifs migrants qui effectuent des déplacements supplémentaires.

Nous savons que les dépenses en transport grèvent énormément le budget familial de la plupart des travailleurs migrants. On sait aussi que ces dépenses sont fonctions du mode de transport que chacun emprunte quotidiennement. La distance entre le domicile et le lieu de travail est un facteur relativement important dans le calcul des frais de transport. En effet, concernant les travailleurs migrants ayant une voiture particulière, la part des dépenses globales mensuelles excèdent plus de 45.000 FCFA, parfois plus de 70.000 FCFA comme l'indique le tableau 57. L'idée-force qui ressort est que le carburant se vend cher en Côte d'Ivoire, 615 FCFA pour le litre de gazole et 774 FCFA pour le litre d'essence super. Cette triste situation paraît surprenante lorsqu'on sait que le salaire mensuel d'un agent de la Fonction Publique oscille entre 150.000 FCFA et 300.000 FCFA par mois (source recueillie auprès de certains agents). Par ailleurs, la plupart des actifs migrants du secteur privé qui ont renseigné leur salaire mensuel et qui possèdent une voiture, nous donnent des chiffres allant

de 400.000 FCFA à 500.000 FCFA par mois. Parmi les agents de l'Etat et certains travailleurs du secteur privé qui effectuent d'énormes dépenses en transport, la plupart d'entre eux exercent des activités extra-professionnelles qui leur procurent des revenus additionnels importants. Par exemple certaines personnes que nous avons interrogées, disent avoir investi soit dans le transport, soit dans le commerce ou encore dans les cultures des produits industriels.

II- LES INFLUENCES SOCIALES DANS LES MOBILITES PENDULAIRES

1- L'organisation spatiale des travailleurs migrants en mi-journée

Le morcellement de la ville d'Abidjan par la lagune Ebrié, l'urbanisation rapide des villes périphériques et l'encombrement des voies de communication contribuent à allonger le temps de parcours domicile-travail. Pour différents motifs, les populations actives migrantes ne rentrent pas chez elles en mi-journée. Le tableau ci-dessous nous renseigne sur la pause midi des travailleurs migrants en exode quotidien.

Tableau 56 : Les situations des actifs migrants en mi-journée

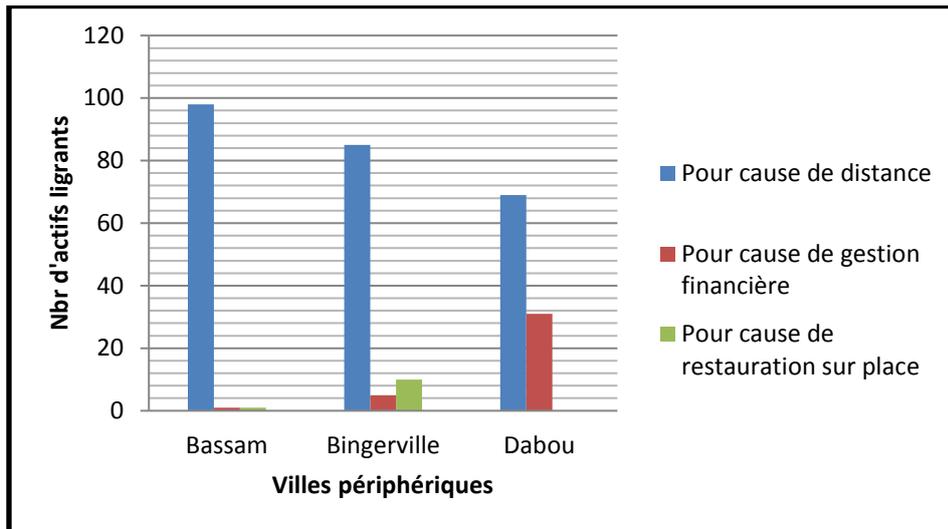
SITUATIONS	Nombre d'actifs migrants	
Actifs migrants rentrant à midi	293	97,67 %
Actifs migrants ne rentrant pas à midi	07	02,33 %
Ensemble	300	100,00%

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2010

Nous remarquons qu'à l'analyse du tableau 56, les populations actives migrantes qui regagnent leurs domiciles en mi-journée ne représentent que 2,33% des travailleurs migrants soit 7 personnes enquêtées. Nous ajoutons que ces différents travailleurs migrants résident tous à Dabou. Par contre, notons-nous que plus de la majorité des travailleurs migrants avec 293 des personnes enquêtées, soit 97,67% s'abstiennent de rentrer chez eux en mi-journée

pour quelques motifs qu'ils en soient. Dès lors, la figure ci-dessous nous renseigne sur les différents motifs des travailleurs migrants qui s'abstiennent de retourner à leurs domiciles en mi-journée pour le déjeuner.

Figure 25 : Distribution des travailleurs migrants selon les motifs de non retour à domicile en mi-journée



L'analyse de la figure 25 nous montre que le motif de la distance incite de nombreux travailleurs migrants à ne pas retourner à leurs domiciles en mi-journée. Pour cause, la distance de parcours entre le domicile et le lieu de travail entraîne l'accumulation de fatigue quelle que soit la ville et le mode de transport approprié. Alors, c'est environ 84% des personnes enquêtées qui ne retournent pas chez elles en mi-journée, environ 12% des travailleurs migrants pour cause de gestion financière et seulement 4% préfèrent se restaurer sur place et ne rentrent pas chez elles. Nous pouvons ajouter que la ville de Bingerville, qui est la plus proche d'Abidjan n'enregistre aucun travailleur migrant. Ainsi, la distance et le temps de parcours sont des facteurs qui empêchent le retour chez soi en mi-journée.

Les tableaux suivants nous renseignent sur les conséquences de la pause midi des travailleurs migrants.

Tableau 57: Répartition des travailleurs migrants par zone d'activité selon le lieu de restauration

Lieu de travail	Lieu de restauration			
	Jardin public	Marché	Restaurant	Total général
Abobo	0	0	18	18
Adjamé	0	5	31	36
Cocody	0	0	44	44
Koumassi	0	2	16	18
Marcory	0	0	30	30
Plateau	4	0	71	75
Port-bouët	0	0	11	11
Treichville	0	3	39	42
Yopougon	0	0	19	19
Total général	4	10	279	293
Pourcentage	1,37	3,41	95,22	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 58: Répartition des travailleurs migrants par zone d'activité selon le lieu de repos

Lieu de travail	Lieu de repos				Total général
	Au restaurant	Dans le lieu de travail	Dans un jardin public	Pas de lieu de repos	
Abobo	6	10	0	2	18
Adjamé	2	30	0	4	36
Cocody	2	40	0	2	44
Koumassi	0	15	0	3	18
Marcory	4	25	0	1	30
Plateau	5	65	3	2	75
Port-bouët	0	11	0	0	11
Treichville	1	39	1	1	42
Yopougon	7	11	1	0	19
Total général	27	246	5	15	293
Pourcentage	9,22	83,96	1,70	5,12	100,000

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Les travailleurs migrants résidant à Bassam, Bingerville et à Dabou préfèrent rester dans leurs zones de travail. Ils bénéficient d'un moment de repos après avoir pris déjeuner soit au restaurant, soit dans un jardin public ou encore au marché.

Le tableau 57 nous montre que plus de la majorité des travailleurs migrants, soit 95,22% des personnes enquêtées préfèrent manger dans un restaurant en mi-journée. Seulement 3,41% et 1,37% des personnes enquêtées déjeunent dans un marché ou dans un jardin public. Une des conséquences majeures de la pause midi pour les travailleurs est le repos. Cependant, l'analyse du tableau 58 nous montre qu'après la restauration, plus de la majorité des actifs migrants préfèrent retourner dans leurs lieux de travail pour le repos. Nous signifions que 83,96% des personnes enquêtées en sont concernées. Pour certains, ils préfèrent rester sur le lieu de restauration (soit 9,22% des personnes enquêtées) ou dans un jardin public (soit 1,70% des personnes enquêtées). Pour d'autres, ils considèrent qu'ils n'ont pas de lieu de repos. Ceux-là, sont au nombre de 15 travailleurs migrants soit 5,12% des personnes enquêtées.

Nous signifions qu'en réponse aux conséquences de la pause midi, un véritable commerce alimentaire s'est installé dans tous les espaces de travail à Abidjan. Dans certaines zones d'activité de la ville d'Abidjan, le commerce alimentaire est lié à l'activité professionnelle. Notons-nous par la suite qu'une étude sur le commerce alimentaire dans les espaces de travail à Abidjan serait enrichissante.

2- Les cas de retard et les accidents de circulation

Les termes nombre de cas de retard et nombre de cas d'accident de circulation, sont des variables qui expliquent l'intensité des mobilités pendulaires. Ces variables renferment plusieurs aspects tels que, la garantie d'arriver sain et sauf à destination et avoir recours au moyen de transport le moins susceptible d'être impliqué dans un accident de circulation. Pouvons-nous dire que les variables nombres de cas de retard et nombres de cas d'accident de circulation sont généralement fréquents dans les mobilités pendulaires. Les figures ci-dessous nous renseignent sur les nombres de cas de retard et les nombres de cas d'accidents de circulation des travailleurs migrants. Nous estimons que tous les travailleurs migrants ont été confrontés au moins une fois au cas de retard. Nos enquêtes ont relevé que Bassam est la ville où nous constatons le plus d'actifs migrants en retard.

Figure 26 : Distribution des travailleurs migrants selon le nombre de cas de retard

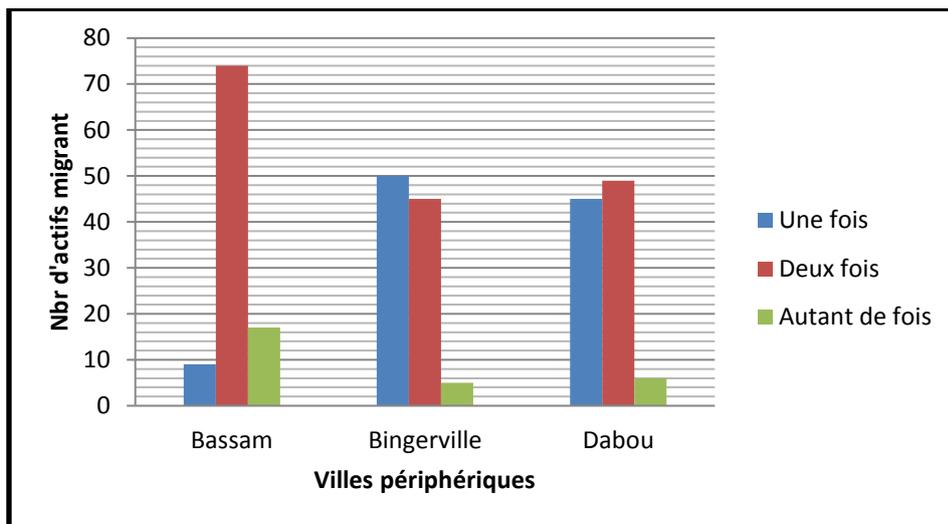
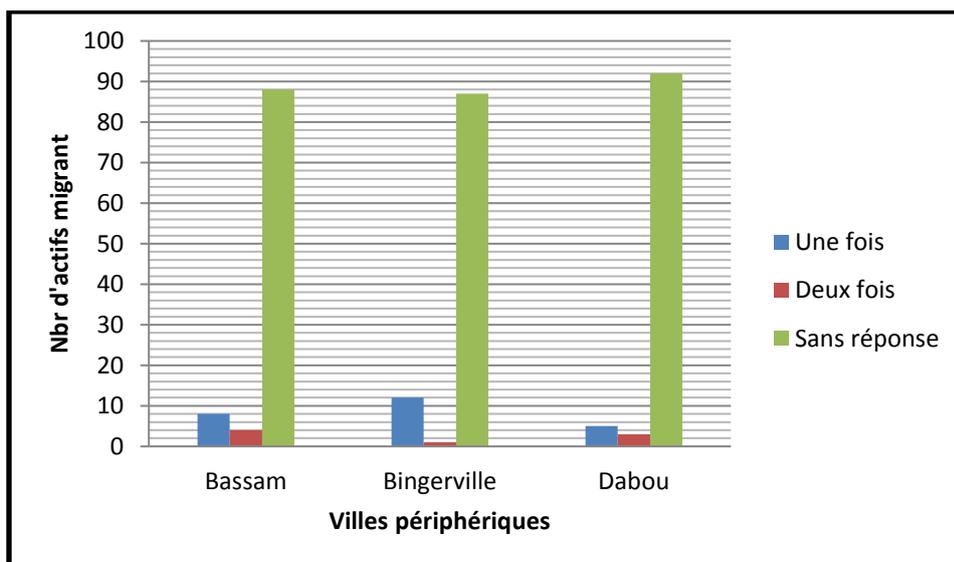


Figure 27 : Distribution des travailleurs migrants selon le nombre de cas d'accident



En effet à travers l'analyse de la figure 26, 56% des personnes enquêtées avec plus de 74 travailleurs migrants dans la ville de Bassam ont été au moins deux fois en retard. Nous pouvons dire que, malgré la facilité d'accès des villes périphériques dues au réseau routier qui relie ces villes à la métropole abidjanaise, les travailleurs migrants connaissent quelques difficultés de parcours. Mais nous signalons que ces difficultés n'entravent en rien l'intensité des mouvements pendulaires qui existent entre ces différentes villes.

Concernant les cas d'accident, environ 33 travailleurs migrants soit 11% des personnes enquêtées sont confrontés aux cas d'accident. Nous signalons que les conducteurs des transports s'illustrent par leur comportement agressif dans la circulation et décrié souvent par les autres automobilistes. Le problème de la sécurité routière est également une préoccupation. L'Etat intervient à ce niveau, à travers les contrôles routiers assurés par les forces de l'ordre pour réguler les activités de transport. Ces contrôles des pièces administratives devaient en principe permettre d'exclure les véhicules irréguliers, notamment ceux qui n'ont pas obtenu le certificat de visite technique. Mais la réalité est toute autre. L'usage intensif des véhicules, leur manque d'entretien et l'utilisation anarchique de la chaussée provoquent de nombreux accidents. Les recettes exorbitantes exigées par les propriétaires obligent certains chauffeurs à avoir des conditions de travail pénibles. Ils se lancent dans une course effrénée pour réunir la recette journalière réclamée. Pour cette raison, ils commencent très tôt le travail, généralement à partir de 4 heures du matin pour finir à 22 heures. Quelques recommandations en vue de freiner ces dégâts préjudiciables pour les travailleurs migrants nous semblent importantes.

III- LES FACTEURS DE L'EVOLUTION DES VILLES PERIPHERIQUES

Ils sont liés entre autres, aux fonctions exercées par les villes périphériques et surtout la proximité de la capitale économique Abidjan.

1- Une accessibilité ancienne et pratique

Dans le cadre de la mise en valeur économique de la colonie de Côte d'Ivoire et de son exploitation, les colons décident de créer des infrastructures permettant d'accéder à l'arrière pays. C'est ainsi que Grand-Bassam, Dabou et Bingerville exerceront différentes fonctions imposées par le colon.

1-1- Grand-Bassam, ancienne ville portuaire

Située au Sud-est d'Abidjan et première capitale de la Côte d'Ivoire coloniale, Grand-Bassam était jusqu'en 1920, la plus peuplée des bourgades de l'époque avec près de 1200 habitants. Son port rudimentaire permettait d'exporter des produits agricoles tels que les oléagineux, le

bois, le café et le cacao. En 1932, on doubla l'ancien wharf, restauré et agrandi par un nouveau qui fut construit à Port-Bouët. Ensemble, les deux avaient une capacité d'environ 500.000 tonnes de marchandises par an. L'activité économique se développa davantage avec l'implantation des grands commerçants français Régis de Marseille et Verdier de la Rochelle. Les possibilités d'offre d'emploi attiraient un monde de gens sans travail dans cette ville des Abouré. En 1950, Grand-Bassam, comptait près de 5000 habitants. Ce chiffre aurait été plus important si Abidjan, attrayante capitale depuis 1934, ne représentait pas un contre poids notable. Six années plus tard, elle devint commune de plein exercice.

Rapidement sa population passa à 20.000 habitants environ en 1965 avant d'atteindre lentement le seuil des 35.000 habitants en 1980. Ce brusque accroissement dans les années 60 s'est effectué à la faveur du progrès économique du pays tout entier et de l'essor particulier d'Abidjan. Grand-Bassam apparaît comme une ville historique qui conserve les acquis et les vestiges de son brillant passé colonial. L'extension de la ville se fait progressivement et la présence des plages littorales lui attribue une fonction de loisirs non négligeable.

1-2- Dabou, un centre commercial incontournable

La ville de Dabou située au cœur d'une région fertile, affirmera sa vocation commerciale. Dès lors, sa principale activité commerciale repose autour de la vente de l'huile de palme. En effet, le développement de son activité commerciale lui a valu l'obtention de certains équipements qui ont contribué à renforcer son armature urbaine. C'est à partir de 1921 que débutent les premiers travaux d'assainissement. A cette époque, le pouvoir colonial affiche sa ferme volonté de contrôler et de réguler le marché du foncier urbain. A cet effet, suite aux premiers décrets de réglementation des régimes de concession urbains, la ville de Dabou connaît ses premiers lotissements officiels et un aménagement particulier. Au début des années 1930, Dabou figurait parmi les centres urbains de l'époque les plus modernes et bénéficiait d'une dotation budgétaire allouée à l'aménagement et l'assainissement. A cette époque, la ville disposait d'un établissement scolaire, d'un poste médical et d'un poste de télécommunication. La mise en place des équipements et le développement du commerce de l'huile de palme, ont incité les autorités coloniales à procéder dès 1933, à l'aménagement des routes afin de désenclaver la région et ses environs. L'ouverture et l'aménagement de voies ainsi que l'utilisation des automobiles ont contribué à intensifier les échanges commerciaux.

Ce réseau de communication a permis aux factoreries de Dabou de connaître une prospérité qui stimula la croissance de la ville. Ainsi le nombre de factoreries est passé de 10 au début de la première guerre mondiale à 15 en 1930. Notons en plus, l'ouverture d'une entreprise de construction spécialisée dans la fabrication de brique: la briqueterie Paoli. Les investissements du pouvoir colonial s'élevaient à près de 1 million de francs jusqu'en 1936. En effet, Dabou bénéficia d'une attention particulière et dès 1938, elle avait le privilège de bénéficier des avantages de l'éclairage public. Située à l'Ouest sur le plus important axe routier reliant la capitale économique au reste du pays, Dabou possède en outre un ancien wharf qui lui confère localement une fonction de port lagunaire. Ces deux atouts ont contribué au rayonnement de cette ville.

Contrairement aux autres villes périphériques, Dabou est la plus éloignée d'Abidjan (environ 50 kilomètres). En effet, centre commercial d'amande et d'huile de palme, Dabou jouera très vite les fonctions traditionnelles dévolues à une ville. Par sa situation géographique par rapport à la métropole et à certaines villes qui l'entourent telles que Jacquerville, Sikensi et Grand-Lahou, Dabou a suscité la création de nombreuses infrastructures : scolaires, sanitaires et économiques. Elle s'est cantonnée dans son statut de ville scolaire due à l'influence d'Abidjan qui rejetterait son trop plein d'élèves à la périphérie.

Aujourd'hui, cette cité de 56.633 habitants à l'image de Grand-Bassam, joue le rôle de ville secondaire à travers ses activités économiques et surtout par son transport très développé. Grâce à son transport très développé et les logements qui y ont des loyers relativement bas, la ville incite de plus en plus des populations actives d'Abidjan à venir s'y installer et d'effectuer des migrations pendulaires.

1-3- Bingerville, la ville scolaire

Après avoir perdu la fonction de capitale de colonie en 1934, Bingerville à l'Est d'Abidjan conserve sa renommée grâce aux grands centres scolaires qu'on y a installés. L'Ecole Primaire Supérieure, L'orphelinat et l'Ecole Militaire Préparatoire Technique Africaine formèrent les premiers cadres de l'administration ivoirienne. Cette fonction scolaire s'est confirmée avec la prolifération des établissements, notamment le Lycée Agricole, le Lycée

Moderne Garçons, le Lycée des Jeunes Filles, le CEG, le Centre des Métiers de l'Electricité, le Centre de Sculpture « Combes » et l'ESIE.

En 1910, alors chef lieu de la colonie française de Côte d'Ivoire, Bingerville ne regroupait pas plus de 900 habitants. Or, à la même année, environ 1.200 personnes peuplaient Grand-Bassam et près de 800 habitaient Abidjan, la petite station ferroviaire de l'époque. Un demi-siècle plus tard, la population bingervilloise était estimée à 10.000 habitants environ. Le taux de croissance démographique étant très faible, on constate que de 18.218 habitants en 1975, la population citadine ne dépasse guère 23.000 en 1980. Il semble que les autochtones Ebré préfèrent rester dans leurs villages afin d'éviter les influences néfastes de la civilisation urbaine sur leur société traditionnelle. Dotée d'un équipement administratif relativement important et d'un secteur tertiaire faible, Bingerville est classée parmi les centres locaux de deuxième catégorie.

1-4- Remarques générales sur les liens existants entre ces villes

D'abord on constate que le processus d'urbanisation est lié à l'expansion coloniale française en Côte d'Ivoire. La majorité de ces centres urbains, notamment Grand-Bassam, Dabou et Bingerville ont été des postes militaires, puis chefs-lieux administratifs avant la réorganisation territoriale dès 1959. Ensuite, ils sont caractérisés par un équipement urbain encore insuffisant. Cette carence accentue aujourd'hui leur dépendance à l'égard d'Abidjan qui se trouve à proximité. Par ailleurs, les points communs à toutes ces villes périphériques aujourd'hui sont :

- la survivance notoire d'un secteur primaire qui leur a valu le rôle de centres de collectes des produits agricoles locaux ;
- l'accroissement de la circulation des biens et des personnes entre ces villes et Abidjan ;
- les différentes routes principales qui ont multiplié l'effet de polarisation des localités telles que Grand-Bassam et Dabou. Elles ont contribué à intensifier les activités commerciales et une possibilité aux migrants d'accéder à ces villes. C'est donc à un renforcement des capacités économiques des villes périphériques et des flux migratoires qu'on assiste ;
- la transformation progressive de toutes ces villes en banlieue résidentielle pour une frange de la population active d'Abidjan.

2- L'occupation de l'espace urbain des villes périphériques

En ce qui concerne les villes périphériques de la capitale économique Abidjan, l'occupation de l'espace urbain s'est faite suivant deux axes d'orientation. D'abord, elle commence avec le phénomène de densification, et ensuite par l'extension spatiale à travers les habitats. Dans cette partie, nous ne montrerons pas l'évolution spatiale en tant que telle, mais mettrons l'accent sur le phénomène de densification à travers la population sur l'espace urbain.

Figure 28 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Bassam

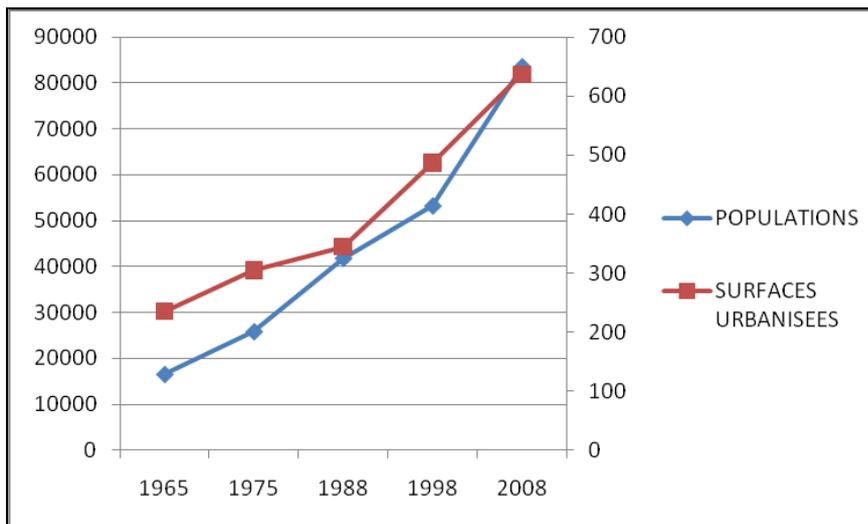


Figure 29 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Bingerville

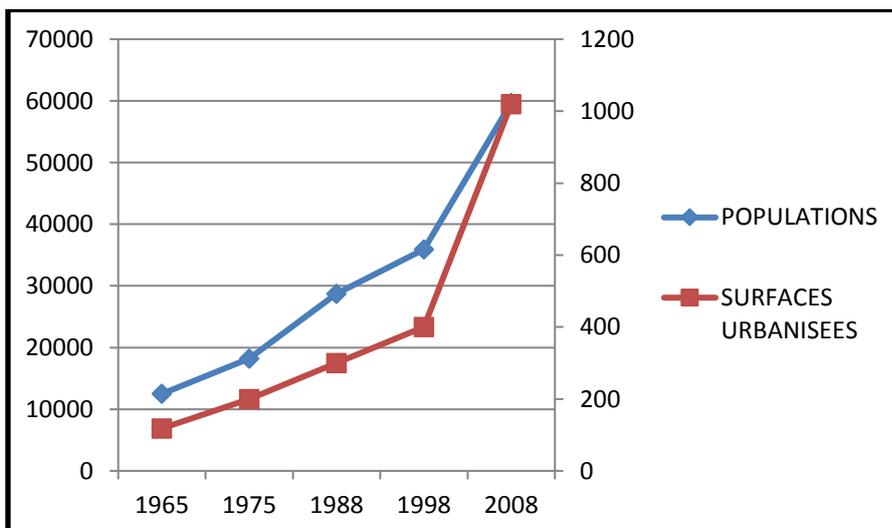
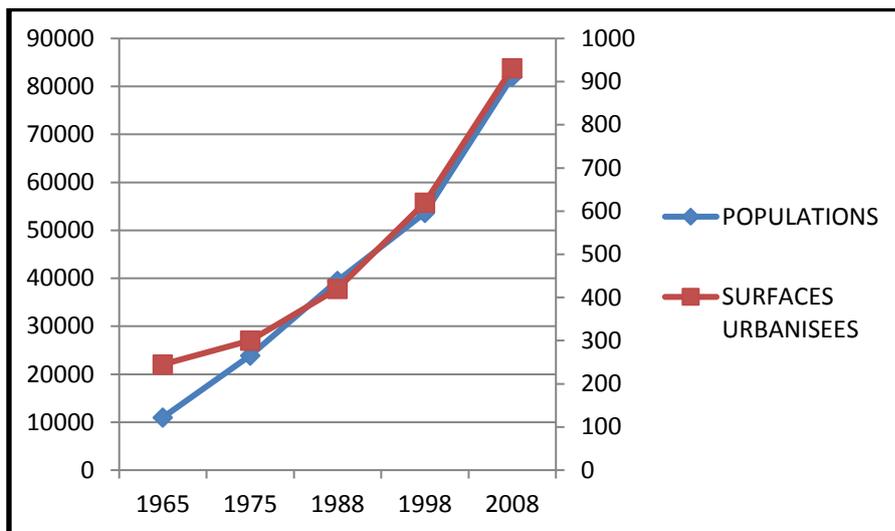


Figure 30 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Dabou



Les différents graphiques observés nous permettent de mieux discerner, et estimer la valeur des actes posés sur les surfaces urbanisées par une population en pleine croissance et consommatrice d'espace. En effet de 1965 à 1988, c'est le début de la densification de l'espace dans les villes périphériques à travers les mouvements migratoires des populations. Cette situation marque le début de la croissance des lotissements par la construction de différents types d'habitats. De 1998 à 2008, les courbes des surfaces urbanisées tendent à se rapprocher des populations concernant les villes de Bassam et de Bingerville et se confondent pour la ville de Dabou. A partir de 2008, toutes les courbes des surfaces et des populations se rejoignent. Une tentative de maîtrise du phénomène de densification paraît nécessaire dans la gestion de l'extension de l'espace urbain.

Concernant Bassam, les dernières opérations de lotissement réalisées sont celles de Mockey-ville et de Mockey-ville extension qui sont en cours d'exécution. Ensuite pour la ville de Bingerville, les dernières opérations de lotissement réalisées sont celles de la cité Feh-Kessé qui sont elles aussi en cours d'exécution. Enfin, concernant la ville de Dabou, les dernières opérations de lotissement sont celles de la cité Caïman et de Gédéon extension.

En résumé, nous pouvons dire que la très forte concentration des populations des zones périphériques est donc consommatrice d'espace. Ainsi, l'espace urbain surtout dans son extension trouve sa raison d'être à Bassam, à Bingerville et à Dabou. La forte population qui

arrive, s'installe différemment selon ses capacités financières et ses affinités religieuses et socio-culturelles.

3- La proximité de la ville d'Abidjan

3-1- La situation géographique de la ville

La ville d'Abidjan qui s'étend sur 12 kilomètres du nord au sud et 10 kilomètres d'est à l'ouest, est située au sud de la Côte d'Ivoire, en bordure de l'Océan Atlantique. Elle est constituée de presque îles entrecoupées de baies et de lagunes. Capitale économique de la Côte d'Ivoire, Abidjan présente tous les caractères d'une métropole. Concentrant plus d'un cinquième de la population du pays, poumon portuaire rassemblant les principales activités industrielles et de services, l'agglomération cosmopolite, souvent présentée comme « la perle de lagunes », a une structure urbaine unique en Afrique Occidentale.

L'ouverture du port moderne a consacré la prééminence de la ville, promue capitale politique en 1934. La population d'Abidjan se concentre de plus en plus dans les quartiers Nord qui regroupent les communes périphériques, alors que les quartiers Sud qui abritent la commune du Plateau faiblement peuplée, assurent l'essentiel des emplois. En chiffre cela donne 60% des emplois totaux pour une population représentant seulement 34% du total de l'agglomération pour les quartiers Sud (Banque Mondiale, 2001). En plus les autorités ivoiriennes, il y a longtemps, ont construit un dense réseau de transport dans la ville avec de grands boulevards, de larges avenues et de grands accès à toutes les communes. Cependant, de graves problèmes de transport se rencontrent de nos jours dans la ville à cause de sa situation géographique. Elle est en effet divisée en deux parties connectées par deux ponts. Cette réalité entraîne des encombrements sur les principales voies aux heures de pointes. A ces moments, il est aussi difficile de se rendre dans les communes périphériques alors que la lagune allonge les distances de déplacements et la population ne cesse de croître.

3-2- L'accroissement démographique de la ville

Abidjan est composée de 10 communes d'une surface totale de 60.000 hectares, dont 8991 hectares sont constituées d'étendues lagunaires, et plus de 18.000 hectares sont urbanisées sur les 45.000 susceptibles de l'être. La ville a connu on le sait une fulgurante croissance

démographique : 65.000 habitants en 1950, 12.500 habitants en 1955, 950.000 habitants en 1975, près de 2.000.000 d'habitants en 1988, 3.000.000 d'habitants en 2000. La population double en moyenne tous les sept ans, de l'indépendance à la fin des années 1980. Cette croissance est alimentée par des flux migratoires en provenance de tout le pays mais aussi par la plupart des Etats ouest-africains, stimulée par l'essor économique ivoirien dont la capitale était l'étendard. Par la multiplicité de ses fonctions, Abidjan a attiré une importante population ivoirienne qui a abandonné le milieu rural mais aussi certains centres urbains. Les enfants des immigrants baoulés en zone forestière vont à Abidjan de même que les habitants des autres villes de Côte d'Ivoire telles que Divo, Gagnoa, Abengourou, (AKA Kouadio, 1988).

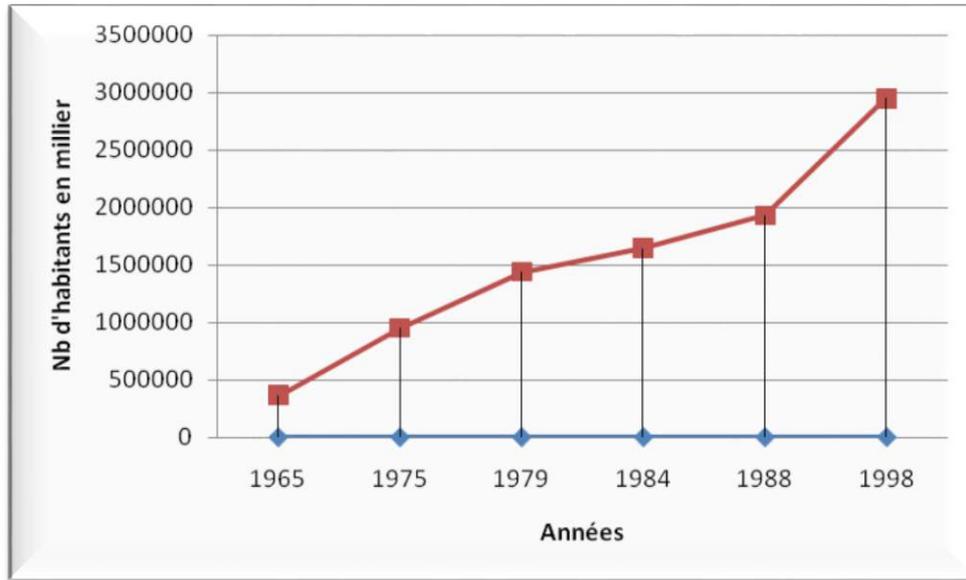
La capitale économique Abidjan exerce aussi une attraction sur les ressortissants des pays voisins à la recherche d'un emploi dans les secteurs de l'industrie, du commerce et des services. Ces migrants furent très nombreux lors des grands travaux tels que le chemin de fer, le port, le canal de Vridi. Ils sont attirés par les salaires abidjanais plus élevés que ce qu'ils peuvent percevoir dans leurs pays d'origine, même en tenant compte du coût de la vie. Ils continueront à assurer une main-d'œuvre bon marché qui compensera les surcoûts de l'encadrement technologique venu des pays développés et des matières premières importées.

Tableau 59 : Evolution de la population d'Abidjan de 1965 à 1998

Communes	1965	1975	1979	1984	1988	1998
Abobo		143000	253000	338000	399609	654375
Adjamé		159000	181000	179000	200106	260507
Attécoubé		78000	107000	126000	162399	214638
Cocody		33000	88000	113000	132067	260159
Koumassi		146000	199000	207000	228801	325044
Marcory		81000	134000	130000	146312	180192
Plateau		18000	16000	11000	11872	10141
Port-Bouët		79000	113000	133000	163876	216287
Treichville		113000	101000	94000	108292	123520
Yopougon		99000	219000	315000	375745	708155
Total Abidjan	362600	949000	1441000	1646000	1929079	2953018

Source : DCGTX (1995), INS (1998)

Figure 30 : Evolution démographique de la ville d'Abidjan



L'analyse de la figure 30 et les tableaux 60 (cf. annexe) et 61, nous montre une croissance démographique accélérée de la ville d'Abidjan. Durant les années 1988 et 1998 la population abidjanaise s'est accrue de plus d'un million d'habitants, soit un taux de croissance annuel de 4,3 %. Nous constatons que ce taux est inférieur au taux d'accroissement des années fastes de l'économie ivoirienne où Abidjan connaissait une croissance au-dessus de 10 % l'an. Avec un tel taux, la population doublait tous les sept ans environ faisant dès 1970 « exploser » la ville hors de ses limites pourtant récentes (KASSI, 2007).

Selon certaines estimations dont celles de l'INS (2010), la population de la capitale économique pourrait atteindre 5 millions d'habitants, du fait de la présence d'un nombre important de « déplacés » lors de la crise sociopolitique qu'a connue la Côte d'Ivoire. Nous constatons aussi que les communes d'Abobo et de Yopougon représentent près de la moitié de la population avec un taux avoisinant les 46% en raison de la saturation des quartiers centraux. En effet, les communes d'Adjamé et du Plateau sont considérées comme le centre-ville et regroupent 22% des activités économiques de la ville, contre 20% pour Treichville et 14% pour Marcory. Dans les deux premières communes citées, l'occupation des sols, atteint 600 hbts/ha. Cette augmentation rend les problèmes de stationnement et de circulation plus importants qu'ailleurs. Le centre d'Abidjan regroupe près de 25% des emplois de rue, d'où l'envahissement des trottoirs et la concurrence déloyale entre grands magasins et vendeurs à

la sauvette. La plus grande gare routière d'Abidjan se situe à Adjamé. Elle dispose de 13 marchés sur les 78 que compte la capitale. Le stationnement et la circulation sur le boulevard Nangui Abrogoua, le boulevard Général De Gaulle et l'avenue 13 sont problématiques.

Avec la récession des années 1980, l'effort d'investissement dans la ville a diminué. Les abidjanais en ont été durement frappés et de nombreux migrants ont quitté la ville dont le rythme de croissance démographique est de 4% par an. La localisation des zones émettrices et des zones réceptrices procède de la spécialisation spatiale de la ville. Le déséquilibre entre les capacités de logements des communes et leurs possibilités d'offres d'emplois génèrent de longs mouvements domicile-travail qui apparaissent comme les premiers motifs de déplacements dans la ville d'Abidjan.

4- Les caractéristiques socio-démographiques des villes périphériques

4-1- Les différentes évolutions des populations

L'analyse de la croissance démographique paraît indispensable dans la mesure où elle permet de mesurer le degré de consommation d'espace urbain et donc d'apprécier le caractère attractif du milieu urbain. Les possibilités qu'offraient les villes périphériques l'exposent à l'afflux de différentes sortes de migrants. Les villes de Grand-Bassam, Dabou et Bingerville ont connu une évolution rapide de leurs populations ; les tableaux statistiques suivants et les différentes figures présentent éloquentement cette situation.

Figure 31 : Les différentes évolutions des populations de Bassam, Bingerville et Dabou

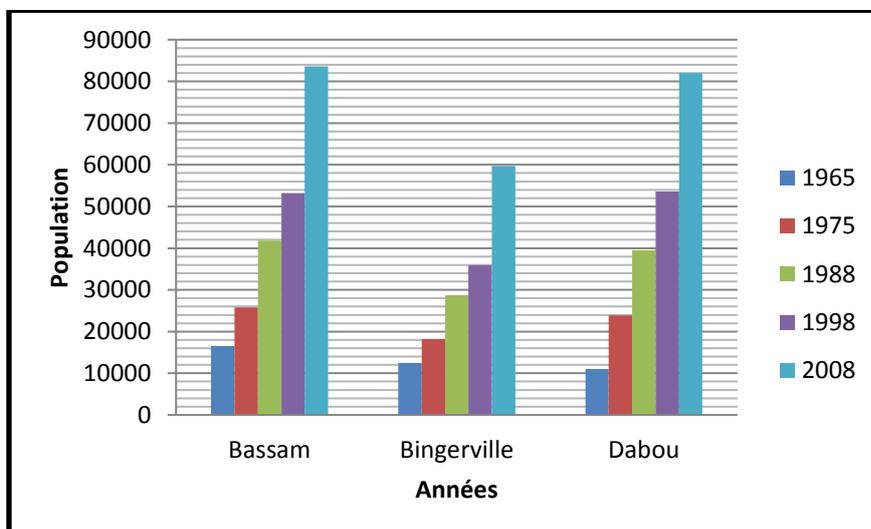


Tableau 62 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Bassam

ANNEES	POPULATION RESPECTIVE	TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL
1965-1975	16.500-25.808	4,57
1975-1988	25.808-41.825	3,78
1988-1998	41.825-53.218	2,44
1998-2008	53.218-83.576	4,62

Sources : INS, ORSTOM

Tableau 63 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Bingerville

ANNEES	POPULATION RESPECTIVE	TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL
1965-1975	12.500-18.218	3,84
1975-1988	18.218-28.741	3,57
1988-1998	28.741-35.944	2,26
1998-2008	35.944-59.690	5,20

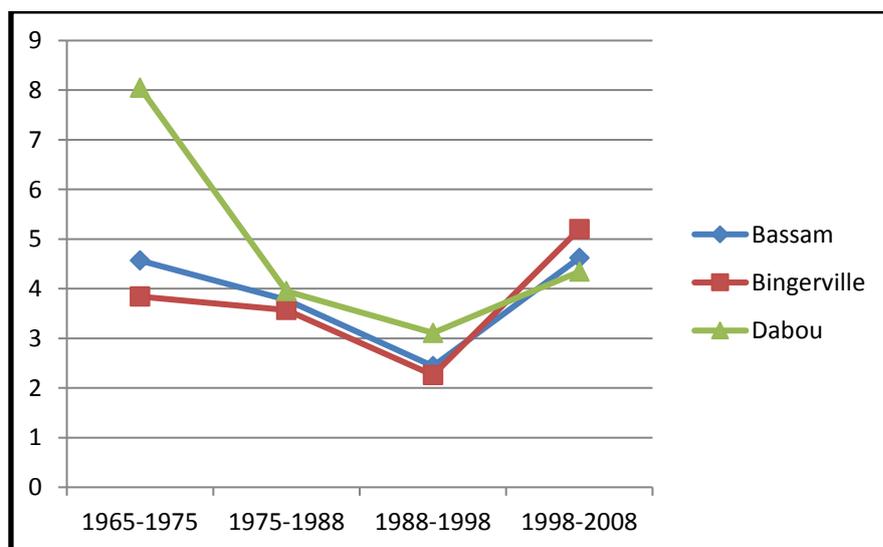
Sources : INS, ORSTOM

Tableau 64 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Dabou

ANNEES	POPULATION RESPECTIVE	TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL
1965-1975	11.000-23.870	8,05
1975-1988	23.870-39.494	3,95
1988-1998	39.494-53.633	3,11
1998-2008	53.633-82021	4,34

Sources : INS, ORSTOM

Figure 32 : Courbes d'évolution des taux d'accroissement moyen annuel des populations de Bassam, Bingerville et Dabou



Les statistiques montrent deux formes d'évolutions des populations dans le temps. La période de très forte évolution avec des taux d'accroissement moyen annuel allant de 3,84% pour la ville de Bingerville à 8,05% pour la ville de Dabou en passant par la ville de Bassam avec plus de 4,57%. Cette croissance est le simple fait que Bassam, Bingerville et Dabou contrairement aux autres villes de la Côte d'Ivoire, ont bénéficié d'un héritage colonial à travers plusieurs infrastructures et certains équipements qui ont fait d'elles des villes en développement. Ces différents résultats ont été les éléments catalyseurs entraînant une population nombreuse vers la première capitale ivoirienne qu'est Bassam, ensuite Bingerville comme deuxième capitale et Dabou pour son économie de plantation.

La seconde période d'évolution se situe entre 1998 et 2008. A partir de 1998, on a assisté à une croissance relativement forte par rapport à la période recensement de 1988 avec des taux d'accroissement moyen annuel allant de 2,26% pour la ville de Bingerville à 3,11% pour celle de Dabou en passant par 2,44% pour la ville de Bassam. La croissance démographique des villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou serait liée au processus d'urbanisation enclenché par le transfert de la capitale qui a attiré de nombreux migrants. Elle serait liée à sa fonction de « cité dortoir » grâce à sa trop grande proximité d'Abidjan et à la forte présence d'équipements socio-éducatifs. Du coup, nous assistons à une présence massive d'élèves et d'étudiants dans ces villes (KOFFI, 2008). Il convient de signaler que ce mouvement est saisonnier. On peut aussi affirmer que cette croissance serait due à la crise socio politique que connaît la Côte d'Ivoire depuis le 19 septembre 2002.

4-2- L'influence de la ville d'Abidjan sur l'évolution démographique des villes périphériques

Indépendamment des qualités attrayantes des villes périphériques toutes situées en zones forestières où sont développées les cultures de plantation, il ne fait aucun doute que la proximité de la capitale économique Abidjan et de son port ont eu des incidences décisives sur l'expansion de ces localités. Abidjan a connu un développement spectaculaire consécutif à la construction du chemin de fer, au percement du canal de Vridi et à l'ouverture du port en eau profonde. Ces investissements vont profiter à ces villes presque immédiatement. L'une des toutes premières routes bitumées desservant l'Est de la Côte d'Ivoire jusqu'au Ghana traverse la localité de Bassam. Les impacts de ces faits se sont traduits dans ces villes par une augmentation significative des populations. Par ailleurs, la croissance démographique

continue de la ville d'Abidjan depuis l'ouverture du canal de Vridi et du port a une incidence sur les populations de ces villes qui croissent également. Il y a un lien entre l'augmentation de la population d'Abidjan et celle des villes périphériques, car un transfert pour cause de loyers modérés se fait au profit de ces villes désormais devenues une cité dortoir de la banlieue abidjanaise.

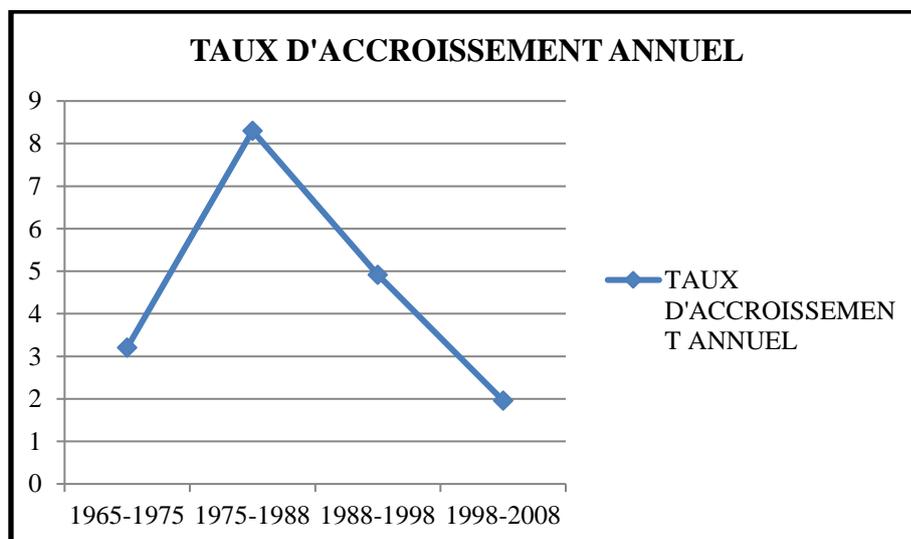
4-2-1- Evolution des populations d'Abidjan et de sa banlieue lointaine

Tableau 65 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population d'Abidjan

ANNEES	POPULATION RESPECTIVE	TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL
1965-1975	500000-685828	3,21
1975-1988	685828-1934342	8,30
1988-1998	1934342-3125890	4,92
1998-2008	3125890-3796677	1,96

Source : INS, ORTSOM

Figure 33 : Evolution du taux d'accroissement moyen annuel de la ville d'Abidjan



L'observation du tableau n°65 et ceux sus-cités (les tableaux n°62, 63 et 64) montre une croissance démographique soutenue dans la ville d'Abidjan et de sa périphérie. A Abidjan de 1965 à 1988, on constate un taux très élevé de croissance annuelle, de 3,21% à 8,30%. A partir de 1988 jusqu'en 2008, le taux d'accroissement moyen annuel connaît une régression. Dans les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou comme mentionné plus haut, les évolutions de population ont connu deux phases. Une phase d'évolution entre 1965 et 1975

avec des taux de 3,84% pour la ville de Bingerville à 8,05% pour Dabou en passant par 4,57 pour la ville de Bassam.

A partir de 1998, comme cela a été dit plus haut, le taux d'accroissement moyen annuel dans ces différentes villes périphériques a connu une évolution. C'est une conséquence induite par le taux de croissance des dix dernières années à Abidjan. Il y a un parallèle entre les croissances observées à Abidjan et celles des villes de Bassam, Bingerville et de Dabou. On peut affirmer qu'il existe un lien entre la croissance de la population à Abidjan et les villes de sa périphérie immédiate, car ces villes satellites sont un lieu de repli pour les migrants de la capitale. Par ailleurs, nous remarquons que les taux de croissance à Abidjan et dans ces villes, nous montrent une évolution à la périphérie avec des taux allant de 2,44% à 4,62% pour la ville de Bassam. Des taux de 2,26% à 5,20% pour Bingerville et de 3,11% à 4,44% pour la ville de Dabou, sans oublier, une baisse à Abidjan avec un taux allant 4,92% à 1,96%. Ce sont des taux élevés dans ces villes périphériques qui ont contribué fortement à l'augmentation de leurs populations. Ces taux sont influencés par des apports migratoires substantiels et un accroissement naturel dû à la jeunesse de la population en âge de procréer.

4-3- La composition de la population selon les villes

Nous constatons que la population des trois villes est jeune. La proportion des moins de 15 ans (frange dite des jeunes) même si elle n'est pas majoritaire ; est de 38% concernant les villes de Bassam puis de Dabou et de 39% pour la ville de Bingerville. La population du troisième âge ne représente qu'une infime partie de la population totale. Dans les trois cas, elle est estimée à 2% pour les villes de Dabou, Bingerville et de 3% pour la ville de Bassam. La classe majoritaire est celle de la frange dite active (15-64 ans) elle présente un taux oscillant entre 53 et 60%.

Rappelons que Bingerville possède la proportion des jeunes la plus élevée soit environ 39%, ensuite viennent Bassam et Dabou avec 38%. Ces taux pourraient s'expliquer par le fait que ces villes accueillent beaucoup d'élèves. La frange des actifs est plus importante à Dabou avec près de 60% de la population totale, Bingerville et Bassam enregistrent pratiquement le même score avec 59% d'actifs. On constate qu'à quelque différence près, il y a une certaine similitude au niveau de la composition par âge de la population de ces trois villes.

Tableau 66 : Structure résumée de la population par tranche d'âges des villes périphériques

Tranche d'âges	Grand-Bassam	Dabou	Bingerville
moins de 15 ans	38	38	39
15-64 ans	59	60	59
64ans et +	3	2	2
Total	100%	100%	100%

Source : INS-RGPH 1998

Au terme de l'analyse de l'influence des mobilités pendulaires sur les structures démographiques, nous pouvons dire que Bassam, Bingerville et Dabou sont aujourd'hui des villes de la périphérie d'Abidjan. Elles sont situées dans l'aire d'influence de la capitale économique du pays qui concentre la majorité des activités et des emplois. Cette proximité au lieu de travail incite de plus en plus d'Abidjanais à s'installer à Bassam, à Bingerville et à Dabou où les loyers des logements y sont relativement bas par rapport à Abidjan. Ces villes offrent peu d'emplois, mais le fait qu'elles ne soient pas éloignées de la capitale économique du pays et qu'elles aient un accès facile a favorisé une nouvelle fonction de prestige. Comme on l'a dit précédemment, on peut affirmer qu'il existe un lien entre la croissance de la population à Abidjan et les villes de sa périphérie immédiate, car ces villes satellites sont un lieu de repli pour les migrants de la capitale.

CHAPITRE VI : LES IMPACTS DES MOBILITES PENDULAIRES SUR LA STRUCTURATION SPATIALE DES ESPACES URBAINS

La mobilité pendulaire a sans aucun doute un impact sur les territoires urbains, les limites de la ville et la structuration spatiale. Comme nous l'avons dit plus haut, son évolution et son intensité transforment les configurations urbaines et conditionnent l'extension des villes. Pour comprendre la ville, il faut aussi comprendre les pratiques des déplacements des populations, surtout des travailleurs qui en constituent la majorité, ainsi que les portées de ces pratiques sur l'espace urbain. Dans cet axe, nous envisageons de montrer les impacts spatiaux de la mobilité quotidienne des travailleurs à travers le logement et le transport. En effet, les logements dans les villes périphériques poussent dans toutes les directions revêtant des formes de croissance d'une très grande diversité.

Concernant l'usage des modes de transports, il est le catalyseur de la mobilité quotidienne. Il s'inscrit dans la durée et dans l'espace avec un fort impact sur l'aménagement de celui-ci. L'augmentation rapide de leurs parcs se ressent aussi bien au niveau de la circulation que sur les espaces publics. En effet, ces modes de transport montrent que les autorités ont bien des difficultés à les contrôler et à les réglementer. Ils s'organisent à l'échelle de la rue et posent des problèmes, surtout dans les villes de Bingerville et Dabou. Alors dans une première analyse, nous montrerons comment les habitations dans les villes périphériques structurent l'espace urbain. En second lieu, il sera question de montrer les impacts des transports interurbains sur les espaces de départ et d'arrivée.

I- LA GEOGRAPHIE DU PAYSAGE URBAIN DES VILLES PERIPHERIQUES

Le paysage urbain d'une ville peut-être défini comme étant l'image qu'elle présente lorsqu'on la visite. Les éléments du paysage sont le site, l'habitat, la voirie, les édifices. Il existe des relations entre ceux-ci. Ainsi, de ces relations se créent des types de paysages. L'observation de cette interdépendance dans les villes de Grand-Bassam, Dabou et Bingerville nous permet de dégager différents types de paysages urbains. Dans l'ensemble, ces centres urbains présentent l'aspect de structuration urbaine inachevée. L'impact des mobilités pendulaires sur la structuration spatiale concernant l'habitation, s'exprime essentiellement par l'extension des zones d'habitats, qui d'ailleurs permettent d'opérer une classification et une typologie des

espaces bâtis. Par ailleurs, on observe généralement quatre types de zone d'habitat dans nos paysages urbains à savoir, l'habitat résidentiel, l'habitat évolutif, l'habitat spontané et les types d'habitat qui relève du temps colonial et qui, à un degré, caractérise et particularise la ville dans l'évolution des mobilités. Nous rappelons que certains habitats sont ceux des personnes que nous avons enquêtées.

1- L'habitat moderne et résidentiel

Il concerne l'habitat de standing d'une part, et de l'autre celui de type économique amélioré. On le définit aussi comme le type d'habitat disposant du maximum de commodité et de confort. Ce type d'habitat abrite en général les élites intellectuelles. La majorité de leurs occupants sont de hauts fonctionnaires de l'Etat ou des cadres de la région. Sur l'ensemble des trois villes, plus de 2/3 des quartiers les moins peuplés sont des quartiers résidentiels de moyen et haut standing. Depuis l'époque coloniale, l'habitat de haut standing existait dans le vieux Bassam. Inspirés des modèles métropolitains, ces bâtis de l'ère coloniale constituent un véritable musée vivant pour les visiteurs. Réputé pour son architecture, ce type d'habitat est le symbole de la réussite sociale. Aujourd'hui, deux quartiers abritent pleinement l'habitat de haut standing à savoir : le quartier CAFOP 2 et le quartier Mockeyville. Pour le moyen standing, il est présent dans les quartiers à lotissement récent comme CAFOP 1, dans le quartier Moossou et dans le quartier France. Mais, il est à remarquer qu'en dehors de ces quartiers, l'on peut voir de manière sporadique ces modèles de construction dans les autres quartiers. Le coût élevé du mètre carré (m²) de sol, la distance séparant les nouveaux lotissements du centre ville et le souci de bénéficier d'un cadre de vie meilleurs, amènent certains héritiers et propriétaires de lots à transformer l'habitat existant en habitat de haut standing.

A Bingerville, les constructions de type résidentiel occupent la rupture de pente entre le plateau et la zone lagunaire, dans le quartier résidentiel. Trois opérations immobilières y ont vu le jour, et sont l'œuvre de la SICOGI, elles constituent l'ossature de l'habitat moderne. A côté de ces opérations immobilières, l'on retrouve quelques villas construites par des particuliers. Ces résidences qui au début des années 1980 étaient partiellement habitées, le sont totalement aujourd'hui. A la résidence « Mamadou Coulibaly », ce sont des appartements (R+3) de bon standing de 3 à 4 pièces qui ont été bâtis. Quant aux villas individuelles, à

proximité de la résidence « Mamadou Coulibaly », elles sont d'architecture variable. Les autres constructions sont des maisons basses de moyen standing, on les retrouve au nord du quartier Blachon et sur le plateau central du quartier résidentiel.

Pour Dabou, CAFOP et Tchotchoraf présentent un habitat dominé par le résidentiel, à Bingerville on a EECI. En termes de densité de population: on observe qu'elles ne sont pas homogènes. Il faut noter que si à Dabou, ils sont le signe et le symbole de l'étirement de la ville, ce n'est pas tout à fait le cas à Bingerville, où ils se localisent au centre de la ville. Certes les quartiers résidentiels de ces deux villes connaissent des extensions, mais ils ne sont pas de nouveaux quartiers, ils constituent depuis longtemps l'ossature de la trame urbaine. Ce type d'habitat occupe environ 25% de l'espace bâti. La SOGEFHIA a été la pionnière en termes de construction d'habitat de standing à Dabou. En effet, au début des années 1980, au cœur de la ville de Dabou, une opération immobilière a été réalisée par la SOGEFHIA. Ce sont des appartements économiques bâtis en hauteur et offrant le minimum de commodité. L'extension de l'habitat de standing après les années 1980 s'est manifestée au travers de la mise en place de lotissements modernes dans les quartiers de la périphérie de la ville. On peut citer entre autre : SODEPALM, CAFOP, Tchotchoraf, Dabou extension, USAID (à Kpassi-Affre), EECI et résidentiel II. On note que l'habitat de type résidentiel se déploie autour de la ville, même si à l'exception de SODEPALM qui est particulièrement occupé, tous les autres quartiers présentent des taux d'occupation des lots inférieurs à 10%.



Photo 21: Logement de haut standing. On distingue un jardin avec une pelouse, des plantes à fleur, deux portails et la beauté de son architecture



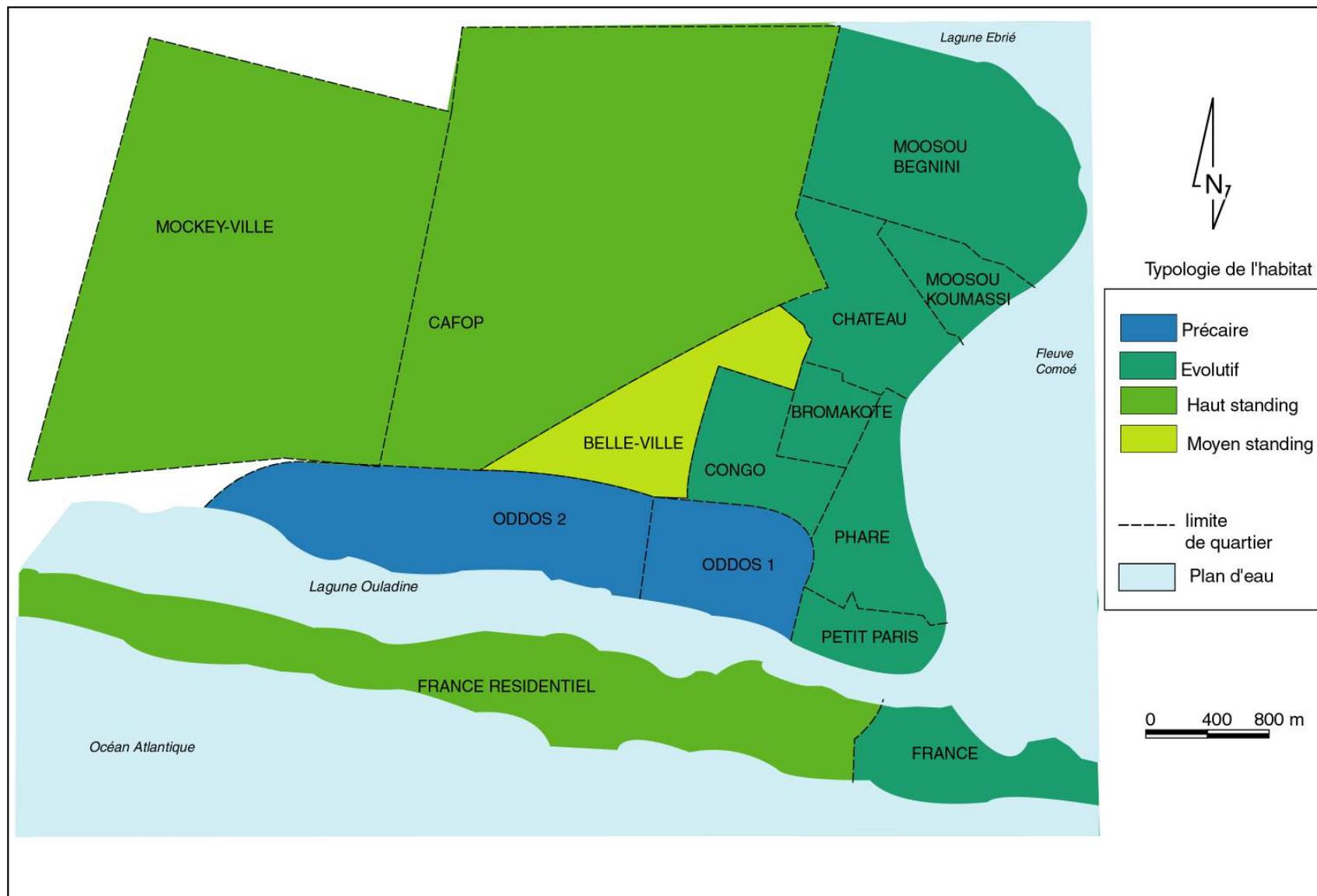
Photo 22: Quartier résidentiel avec des habitats haut standing à Bingerville



Photo 23: Habitat de haut standing à Dabou

Au sein des trois villes on constate que l'habitat résidentiel n'occupe pas une proportion considérable de l'espace. La difficulté réside dans le fait qu'en plus du coût d'acquisition élevé du terrain, le délai de construction (2 à 5 ans) et le standing exigé retardent la mise en valeur des lotissements résidentiels. Vu la situation de crise, les attributaires de ces lots ne sont nullement pressés de mettre leurs terrains en valeur (LOBA, 2009).

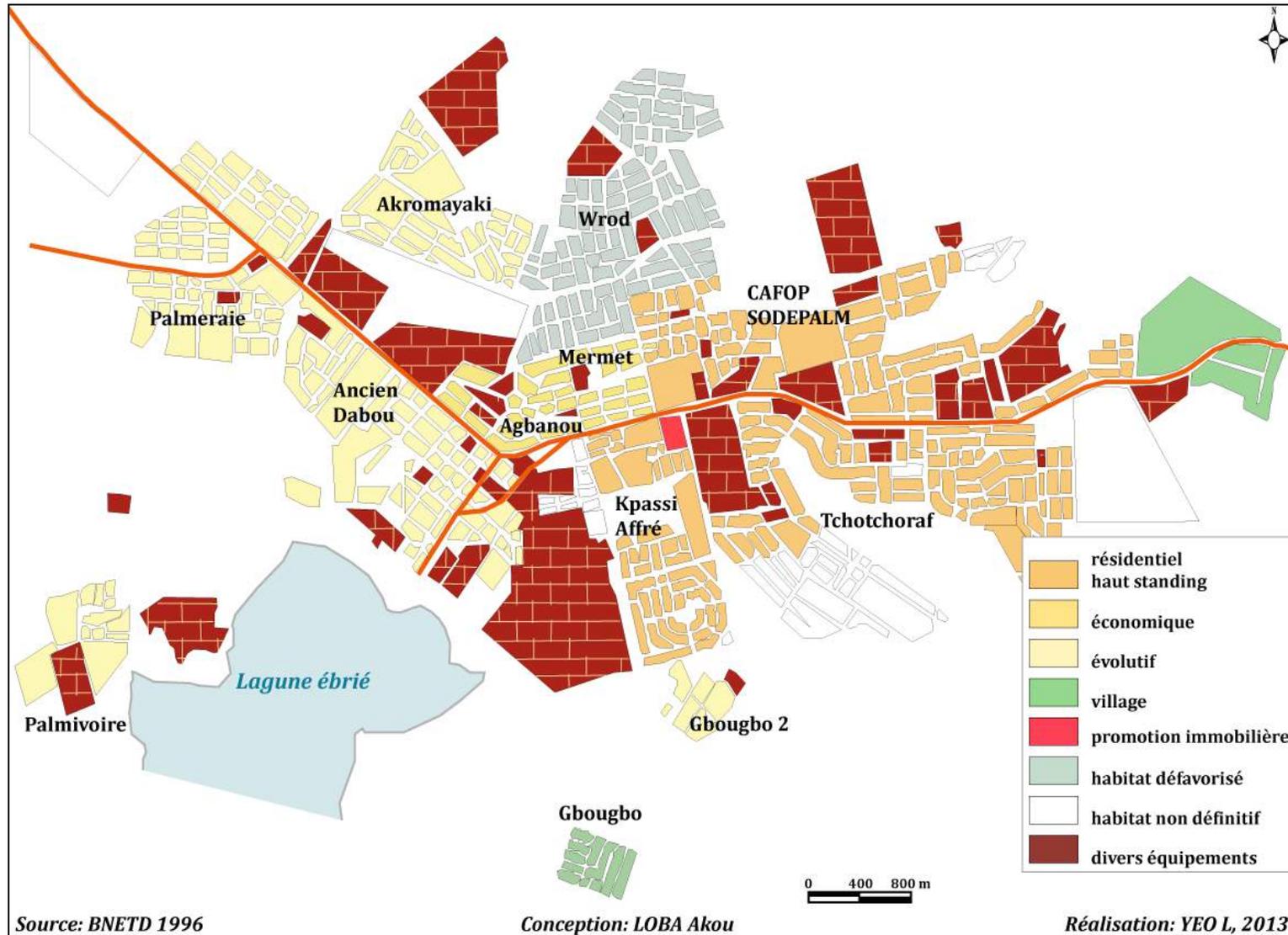
Carte N°16 : Typologie de l'habitat par quartier à Grand-Bassam en 2007



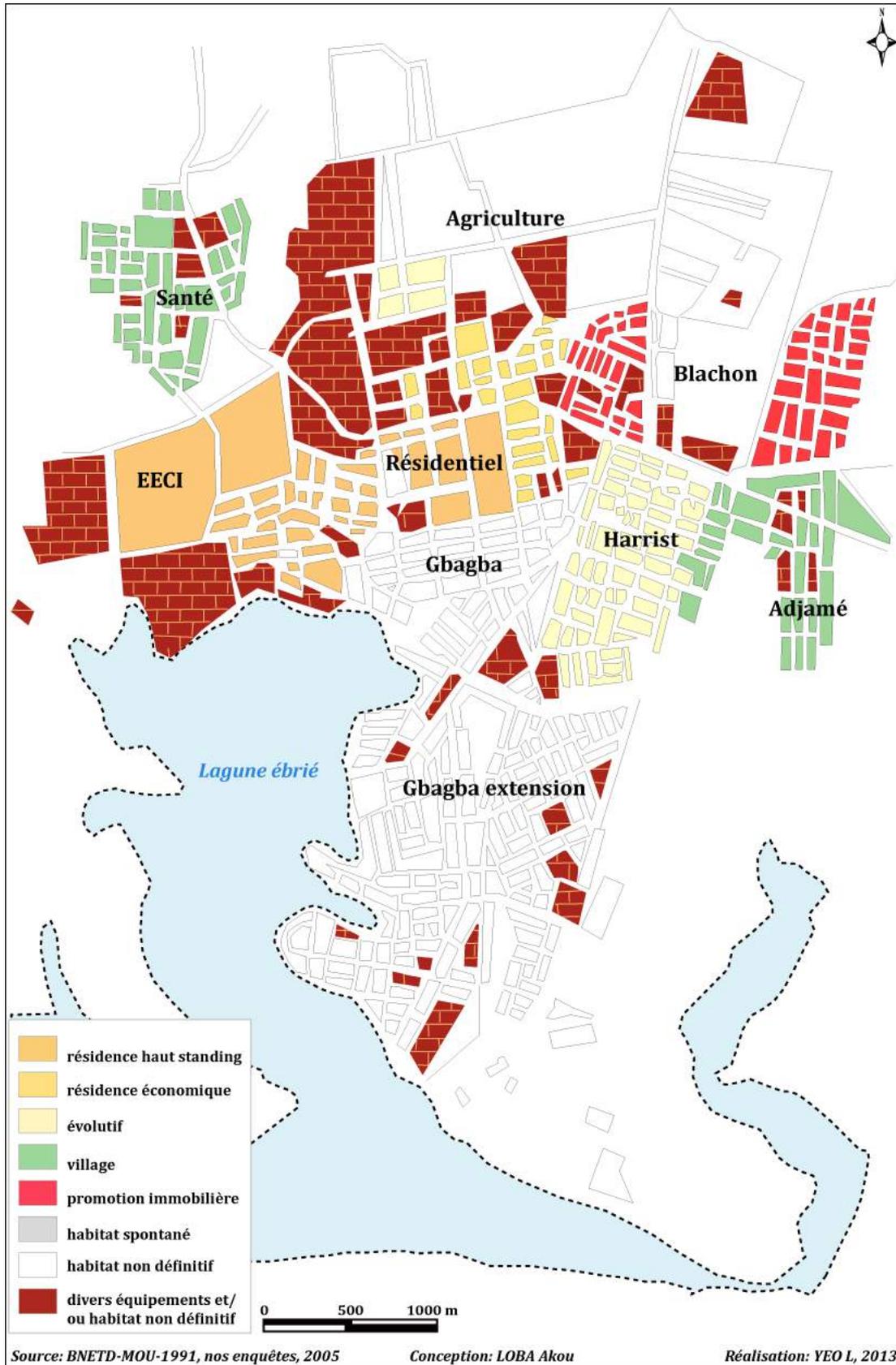
Source: RGPH, 1998.

Dessin: L_Akou.

Carte N°17 :
Répartition de la typologie de l'habitat dans la ville de Dabou en 2005



Carte N°18 :
Répartition de la typologie de l'habitat dans la ville de Bingerville en 2005



2-L'habitat évolutif

Dans ces zones d'habitat, réside généralement la classe moyenne de la société. Dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, ce type d'habitat occupe la majeure partie de l'espace urbain. A Bassam par exemple, ce type d'habitat couvre une grande partie de l'espace urbain. Il se rencontre dans les anciens quartiers de la ville. A l'époque coloniale, ces anciens quartiers étaient des dortoirs et des villages des indigènes. L'habitat évolutif est présent dans les quartiers tels que, impérial, phare, Congo, Moossou, Petit-paris et à l'est du quartier France. Il se caractérise par la cour commune. C'est le lieu de préférence des familles nombreuses et économiquement faibles parfois. Le logement est une maison en bande ouvrant en arrière sur une petite cour.

A Bingerville, l'habitat évolutif est présent dans les quartiers Santé et Harriste et est à dominance de type villageois. Quant au quartier Agriculture, il se distingue de par les poches de précarité qu'il renferme. L'habitat moderne de type évolutif qu'on rencontre dans les quartiers Harris et Blanchon avec des constructions basses ordinaires et des « cours communes », contribue à une amélioration du niveau économique des constructions.

Dans la ville de Dabou, ce type d'habitat occupe la majeure partie de l'espace urbain et mobilise environ les trois-quarts du bâti. Cette zone concerne le quartier Ancien-Dabou et regroupe les lotissements tels que Wrod 1 et 2, Mermet-ville, Kpassi-Affre, Agbanou, Akromayaki, et la Palmeraie. Dans la ville, du fait de leur position centrale, des quartiers comme Agbanou et Mermet-ville présentent des superficies beaucoup moins étendues. Fort de ce fait, les densités de population y sont relativement plus importantes que dans les zones dites résidentielles beaucoup plus étendues.

En général, ce type d'habitation connaît dans nos 3 villes, une forte demande de la part des fonctionnaires et des employés des sociétés privés en service dans les villes, ou effectuant des mouvements pendulaires avec Abidjan. Selon les services techniques des mairies, il est d'ailleurs plus avantageux pour les attributaires des lots de réaliser ce type d'habitat beaucoup plus économique, qui rapidement permet d'amortir son investissement.



Photo 24: Habitat évolutif réaménagé au quartier impérial à Bassam



Photo 25: Habitat évolutif réaménagé 1a à SICOGI Bingerville (LOBA, 2006)



Photo 26: Habitat de type évolutif réaménagé à Tchotchoraf à Dabou

3- L'habitat spontané

L'habitat spontané est un habitat qui n'obéit pas aux normes urbanistiques modernes. Ces habitats, contrairement à l'habitat moderne sont assez difficiles à distinguer, car il n'y a souvent pas de limites apparentes. Selon LOBA (2009), les espaces d'habitat précaire sont le fait des ouvriers et des acteurs de l'informel, qui sont dans l'incapacité d'acquérir un lot et de le mettre en valeur. En effet, dans nos centres urbains, l'habitat spontané ou précaire est la manifestation de la paupérisation (ou en tout cas perçu comme telle) de la vie en milieu urbain.

A côté des deux types d'habitat déjà cités, s'ajoute un troisième type moins important mais remarquable du fait de la nature des matériaux de construction et de sa localisation dans la ville de Bassam. Il s'agit, de l'habitat spontané. Le logement est en matériaux de constructions de récupération. C'est un cadre de vie produit sans l'aval de l'Etat. Cet habitat se situe le long de la lagune Ouladine délaissé aux plantations et en face de la mer. L'habitat spontané prisé par les démunies à cause du faible coût du loyer devient de plus en plus un phénomène grandissant. Cet habitat jonche la ville de Bassam qui se veut, une ville résidentielle par excellence et le fleuron de l'industrie touristique Ivoirienne. Les problèmes liés à l'habitat précaire et à son extension constituent l'un des défis majeurs à relever pour l'équipe municipale, nous disait l'un des conseillers municipaux. En effet, le plus grand quartier précaire de la ville de Bassam Oddos, situé entre le lycée et le long de la lagune Ouladine couvre une superficie d'environ 125 hectares et à besoin d'être restructurer.

Le paysage des quartiers précaires porte aussi son empreinte dans l'espace urbain de Bingerville. Il présente un habitat de type spontané ou illégal. L'habitat spontané est caractérisé par son implantation sans trame urbaine au préalable. Les logements sont construits en matériaux de récupération (tôles- bois) ou en torchis de banco. L'absence de voies de desserte ouverte constitue une entrave à la desserte de ces quartiers en équipement et surtout en réseaux divers (assainissement, collecte d'ordures ménagères, eau, électricité). A l'instar des autres villes et communes, Bingerville à ses quartiers précaires qui sont Gbagba, au Sud- Sans loi, à l'Ouest, entre le quartier résidentiel et la cité EECI, et le CME. Dans ces zones d'habitats, nous observons une densification de la population et un mauvais état des habitations. Ces habitations sont caractérisées par l'absence totale d'entretien et de suivi

d'étanchéité. La promiscuité des habitations rend les limites des concessions difficilement maîtrisables. Il est aussi développé un habitat de cour (cour-commune).

A Dabou, On rencontre quelque poche d'habitations précaires dans la ville. Les plus grandes sont situées à Akromayaki et au quartier Cafop Sodepalm. Notons aussi que depuis quelques années, ce type d'habitat se développe aussi à Wrod. D'ailleurs c'est un des quartiers les plus défavorisés de la ville. Il a bénéficié de lotissement et de viabilisation grâce au PDCC. L'habitat précaire s'étend un peu partout dans la ville et plus précisément autour des quartiers abritant l'habitat résidentiel.

4- L'habitat de type colonial

Bassam et Bingerville sont les seules localités, où les édifices et bâtiments de l'époque coloniale sont mis en évidence et constituent une preuve du passé glorieux. Par contre à Dabou, l'habitat colonial est quasi absent, on y rencontre que la résidence du commandant de cercle, et quelques vieilles bâtisses.



Photo 27: Vieille bâtisse coloniale abritant un ménage à Dabou

Le paysage de l'ère coloniale à Bassam comprend les quartiers France. Cet ensemble se trouve sur le cordon littoral compris entre l'Océan et la Lagune Ouladine. Ce sont les plus anciens quartiers. Autrefois centre urbain de l'ancienne capitale coloniale, cet ensemble regroupe encore la plupart des services administratifs de la ville de Bassam. Parmi ces services administratifs, nous pouvons citer : la Mairie, la préfecture, la sous-préfecture, le

palais de justice puis les locaux de la direction départementale du ministère de l'agriculture et des ressources animales. C'est aussi l'espace où l'on rencontre la majeure partie des sites et monuments historiques avec une concentration le long du littoral des complexes hôteliers. L'ensemble France, noyau originel de la ville de Grand-Bassam, possède un ensemble de caractère lui permettant d'escompter un développement soutenu dans l'avenir. Toutefois son état physique est aujourd'hui préoccupant. Certains bâtiments nécessitent des programmes de réhabilitation urbaine afin de redonner à ce secteur de la ville son lustre d'antan.

Ancienne ville coloniale, Bingerville est marquée par un habitat de type colonial. Ce paysage se situe sur le plateau, l'ancienne ville blanche et aujourd'hui siège des administrations (le palais du gouverneur, devenu l'orphelinat et le palais de justice, devenu la sous-préfecture). A cette architecture, il faut ajouter les établissements scolaires bâtis depuis l'époque coloniale. On peut évoquer à cet effet, l'EMPT (Ecole Militaire Préparatoire et Technique) et le Lycée classique (Lycée garçon) qui occupe les locaux de l'ex-école régionale de Bingerville. Ces vestiges du passé colonial s'expliquent en grande partie par la fonction politique et administrative qui fut assignée à la ville. En effet, la ville est née en 1907 pour répondre à des exigences de l'Administration coloniale française. Suite à l'épidémie de fièvre jaune que connut Grand-Bassam, le site d'Akouai-Santey fut choisi pour occuper les fonctions de centre de commandement administratif. Les raisons qui ont milité en faveur d'Akouai-santé sont sa proximité d'avec Grand-Bassam et son altitude élevée qui constitue une sorte de bouclier naturel dominant le paysage. Destiné donc à abriter les édifices de l'administration coloniale, le site sera évacué de ses occupants autochtones qui d'ailleurs seront refoulés vers le nord-ouest et le sud-est, d'où la création de deux nouveaux villages : l'actuel Akouai-santey et Adjamé. En outre, le plateau sera dégagé pour abriter la voirie et la construction de bâtiments en briques et en pierre. Jusqu'à ce jour, les plus résistantes de ces constructions contribuent à particulariser le paysage urbain de la ville de Bingerville.



Photo 28: « Le cercle de l'union », bâtiment construit en 1910. C'est le lieu où les riches commerçants syriens et libanais, les européens et quelques africains allaient se recréer. C'était un lieu destiné aux loisirs (aujourd'hui centre céramique à Bassam).

5- L'impact du logement sur les limites actuelles des espaces urbains

La dynamique spatiale des villes périphériques est un fait avéré. Ce phénomène, il faut le souligner évolue parallèlement à celui du volume de la population. Les besoins des populations en 1960 dans ces villes, ne sont plus les mêmes que ceux des populations en 2000 ou encore en 2010. Dans ce contexte, la demande devient de plus en plus forte, car les différentes populations se sont accrues. Pour satisfaire aux exigences nouvelles des populations, des terrains sont dégagés, viabilisés et mis à la disposition d'acheteurs potentiels. Les constructions qui plus tard sont réalisées, favorisent l'étalement des villes.

La ville de Bassam, avec ses dix quartiers qui la composent est délimitée à l'Est par les sous-préfectures de Bonoua et d'Assinie à travers le quartier Moossou. Concernant la partie Ouest de la ville, elle est délimitée par la commune de Port-bouët à travers le quartier Mockeyville. Nous constatons un prolongement de la ville de Bassam vers Abidjan à travers l'extension du quartier Mockeyville ; comme son nom l'indique Mockeyville-extension.

Quant à la ville de Bingerville, elle est composée de onze quartiers et connaît une progression fulgurante vers l'Ouest en direction d'Abidjan. La pression du logement est très forte à Bingerville, qui voit ses limites se confondre à celles d'Abidjan. Nous parlons ici d'un phénomène de conurbation entre Bingerville et Abidjan à travers les quartiers Feh kessé et la Riviera du côté de Cocody.



Photo 29: Promotion immobilière de la cité Laurier ; symbole de l'extension de Bassam vers l'ouest



Photo 29: Espace dégagé pour la construction des lotissements dans le prolongement de la cité Laurier



Photo 30: Promotion immobilière de la cité Feh Kessé ; symbole de l'extension de Bingerville vers l'ouest à la limite de la commune de Cocody.



Photo 31: Maisons en construction dans le prolongement de la cité Feh KESSE

Pour Dabou, la situation est tout autre car la ville s'étale dans tous les sens avec les nouvelles extensions des différents quartiers. Du côté Sud de Dabou, on a un prolongement de la ville à travers le quartier la cité Caïman. Du côté Nord, nous avons le quartier populaire Wrod extension ; à l'Ouest le quartier Akromayaki extension. Le quartier qui progresse dans la direction de la capitale économique Abidjan est Gédéon.

Parmi les travailleurs migrants enquêtés, 21% proviennent de ces différents quartiers qui servent de nouvelles limites avec la capitale économique. Cette tendance confirme dans une certaine mesure, le caractère locatif des travailleurs migrants qui vivent dans les villes périphériques. Ces travailleurs migrants sont toujours à la recherche de logements à moindre coût, respectant certaines commodités.

En résumé, pour les villes périphériques, cette pression sur le foncier, même si elle n'est encore matériellement perceptible, est tout de même enclenchée. Les terroirs ruraux dans la périphérie du centre urbain sont de plus en plus sollicités soit par des sociétés immobilières soit par des particuliers. Plusieurs demandes sont à cet effet soumis à la mairie. Le blocage vient du refus quelquefois compréhensible des propriétaires terriens, qui craignent les effets pervers du « syndrome Ebrié » (LOBA, 2009). Les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou sont des villes de fortes potentialités économiques dans la mesure où, certains travailleurs migrants que nous avons enquêtés, disent contribuer à l'animation de certaines activités.

II- EVOLUTION ET CARACTERES DES VILLES PERIPHERIQUES

Le dynamisme urbain s'apprécie à travers le développement dans le temps et dans l'espace des activités économiques. Celles-ci entretiennent, occupent la population urbaine et font fonctionner la ville. Il ne s'agit pas ici de faire la typologie des activités économiques par secteur d'activités tout en relevant et analysant les acteurs du dynamisme économique. Mais il s'agit, de voir plutôt l'évolution de la fonction économique des villes périphériques depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours et son impact sur les différents espaces urbains.

1- L'apport de l'économie agricole en tant que moteur de croissance des villes périphériques

Nombreuses sont les villes en Côte d'Ivoire, qui après avoir connu un développement prodigieux durant la période coloniale sont devenues par la suite des centres administratifs et commerciaux dépendant des performances du secteur agricole. En effet quoiqu'elle ne soit pas une activité urbaine, l'agriculture est toutefois parvenue à influencer la croissance des villes. Le prolongement de l'économie de plantation entreprise depuis la colonisation a débouché sur la promotion de cultures d'exportation devenue par la suite le moteur du développement (LOBA, 2009). En effet, l'économie de plantation découle de la logique du système d'exploitation mis en place par l'administration coloniale dans les comptoirs de la région côtière. C'est une forme d'agriculture financée et soutenue par les logiques de l'économie libérale et pratiquée sur la base de cultures d'exportation contribuant au développement des cités urbaines.

C'est entre 1920 et 1931 que le café et le cacao ont été introduits à la périphérie des lagunes Tagba et Ebrié. Ce sont des cultures de rente qui ont très peu soutenu le développement des villes côtières en général et en particulier celles de Grand-Bassa, Dabou et Bingerville. A cet effet, le port rudimentaire de Grand-Bassam permettait d'exporter les produits agricoles tels que les oléagineux, le bois, le café et le cacao. Il semblerait que l'augmentation de la salinité dans la zone lagunaire consécutive à l'ouverture du canal de Vridi en 1950 aurait eu un effet néfaste sur ces cultures. De plus le rétrécissement du manteau forestier dans toute la région côtière aurait été à la base d'une intense évapotranspiration. Cette situation ne favorise pas le développement des cultures de café et de cacao. Les régions

littorales ne semblent pas le lieu de prédilection pour le développement de la culture cacaoyère et caféière.

2- Une fonction commerciale née du développement de l'économie agricole

La construction du premier wharf à Grand-Bassam en 1897, attira toutes les grandes maisons de commerce dans la ville. Les compagnies de commerce installèrent des comptoirs à fortes capacités de stockage et de distribution qui centralisèrent les produits ivoiriens (bois, caoutchouc, palmiste, café, cacao) destinés à l'exploitation. Elles alimentaient en retour le territoire en produits manufacturés, par l'intermédiaire de leurs succursales et agences disséminées à l'intérieur du pays. Grand-Bassam bénéficia d'une situation stratégique très enviable : elle contrôla et commanda les débouchés du fleuve Comoé et de la lagune Ebrié qui constituaient un point de contact privilégié entre le commerce intérieur et celui de l'exportation. Le choix de Grand-Bassam pour l'établissement d'un fort et de factoreries par la France a donc obéi à des motivations essentiellement économiques. Malgré les problèmes d'ordre sanitaire que connût la ville et le déplacement de la capitale administrative vers Bingerville ainsi qu'à Abidjan, le commerce demeura toutefois fleurissant à Grand-Bassam. Deux événements importants vinrent toutefois modifier le destin de Grand-Bassam. La construction en 1932 du wharf d'Abidjan à Port-Bouët et l'ouverture du nouveau port en eau profonde en 1951, consacrèrent Abidjan. La ville d'Abidjan fut choisie par ailleurs comme tête de ligne du chemin de fer Abidjan-Niger. Ces deux nouvelles infrastructures portèrent un coup fatal à la vie économique de cette partie du littoral. Le pôle de l'économie de traite animée par les grandes maisons de commerce se déplaça de Grand-Bassam à Abidjan.

Concernant Dabou, la capacité de stockage des produits agricoles est une fonction acquise depuis la grande épopée des maisons de commerce française à Dabou. Cette «fonction d'entrepôt » est le reflet exact des capacités agricoles et de la bonne santé de l'économie de plantation de la région côtière. C'est pourquoi l'activité commerciale y est beaucoup plus importante. De plus les voies de communication sont plus développées et aboutissent sans obstacle majeur au port d'Abidjan et à sa zone industrielle. Du fait des échanges permanents entre la ville et le port, la localité est devenue dans une certaine mesure un pôle de développement pour sa région. On peut dire à ce sujet que l'économie de plantation a contribué au développement du commerce dans cette ville. Principalement à Dabou, plusieurs opérateurs économiques et revendeurs de produits agricoles ont ouverts des maisons de

commerce au cours de la décennie 1960-1970. La ville est devenue un lieu de transaction des produits agricoles, et un point d'escale pour certains négociants sillonnant les villages afin de se ravitailler dans les exploitations villageoises. A Dabou, la présence des négociants et de divers autres acheteurs de produits a permis de faire prospérer le commerce de détail dans la ville.

Retenons que l'agriculture de rente a réussi à parvenir à être une source de richesse. À ce sujet, de nombreux planteurs à Dabou ont investi en milieu urbain. Dans la région de Grand-Bassam les impacts de ces investissements du monde agricole sont peu perceptibles. A partir des années 1980, c'est sur ces nouvelles fonctions que Grand-Bassam pouvait alors reconstruire une nouvelle ambition. Notons qu'environ 10% des personnes enquêtées dans la ville de Dabou possèdent des plantations agricoles dans la région.

3- L'apport de l'administration territoriale et des structures scolaires dans l'animation économique des villes périphériques

Notons que les fonctions scolaires et administratives constituent l'essentiel du tertiaire dans les villes côtières. Relevons à ce niveau que le secteur de l'enseignement est tout à fait particulier. C'est donc un secteur fondamental dans l'animation de la vie socioéconomique des villes de Bingerville, de Dabou et de Grand-Bassam dans une moindre mesure. La population scolaire de Bingerville peut être estimée à 42 % de sa population totale, celle de Dabou à 39 % et celle de Grand-Bassam à environ 29,7 % (DIPES, 2004). Le poids de l'enseignement n'est donc pas à négliger dans le tertiaire public. De plus le nombre d'établissements scolaires a pratiquement doublé dans chacune de ces villes. Ils se sont même diversifiés notamment à Dabou où plusieurs établissements professionnels privés ont ouvert leurs portes depuis 2000. A ce sujet, notons que le nombre d'établissements du primaire et du secondaire a connu une augmentation de 1980 à 2005.

Dabou qui connaît la croissance la plus remarquable, est passée de 7 à 12 établissements secondaires, puis Grand-Bassam, de 7 à 10. Notons aussi qu'à Grand-Bassam, on distingue 6 écoles de formation professionnelle à savoir, le centre de formation artisanale de vannerie, le centre éducatif professionnel ABEL, le centre d'animation de formation pédagogique (CAFOP), l'Institut Industriel de l'Afrique de l'Ouest, l'école de poterie et l'Institut de formation et d'éducation féminine. Au niveau des établissements primaires, Dabou passa de 14 à 35, Grand-Bassam était à 28 écoles primaires dont 21 publiques, Bingerville de 9 à 22.

Cette augmentation du nombre d'établissements atteste de l'accroissement de la population scolaire (résidente ou pas). Elle permet aussi la fixation de nouveaux fonctionnaires avec leurs familles, en l'occurrence à Grand-Bassam et quelquefois à Dabou.

Le renforcement de la fonction scolaire est aussi imputable à la volonté politique de l'Etat de Côte d'Ivoire. La situation est nettement perceptible à Bingerville où des établissements, sont mis en service afin d'accueillir le surplus de la population scolaire d'Abidjan et de doter la ville de certaines structures administratives. La fonction scolaire est donc la principale activité relevant de l'administration publique. En outre, elle contribue à accentuer le commandement des villes sur leurs périphéries. Pour ce qui est de Bingerville, la plupart des élèves viennent d'Abidjan et effectuent des mouvements pendulaires. Concernant Grand-Bassam et Dabou, les élèves proviennent de plusieurs sous-préfectures souvent éloignées. Ces élèves sont parfois des acteurs de la dynamique économique dans la mesure où certains confrontés à des difficultés d'hébergement et deviennent locataires de divers types de logement. Il faut aussi noter le processus de décentralisation qui a participé au renforcement du tertiaire public en attribuant aux villes le statut de chef-lieu de commune en plein exercice. Cette situation a contribué à accroître le nombre de fonctionnaires dans les villes, mais aussi les opportunités de croissance économique.

4- Une présence forte remarquée de la fonction artisanale

La plupart des villes de l'intérieur, telles que Grand-Bassam, Dabou et Bingerville, connaissent un artisanat de services divers. Mais cet artisanat est très peu développé dans les deux dernières villes. L'artisanat et les petits métiers constituent une branche d'activité assez importante et caractérisent en général la vie socioéconomique des villes ivoiriennes. Bingerville et Dabou, à l'image des autres villes du pays, présentent une gamme variée d'activités artisanales. Ce sont, la couture, la mécanique, la vulcanisation, la coiffure, etc. Les activités telles la mécanique, la couture, la menuiserie, la coiffure et les cabines téléphoniques sont les plus représentées; elles occupent la majorité des acteurs du secteur. La mécanique et la menuiserie dans des villes comme Dabou et Bingerville occupent un peu plus du tiers des actifs de sexe masculin. Des efforts sont entrepris par les différentes chambres de métier pour structurer et organiser davantage le milieu. Selon la nomenclature établie par la chambre des métiers, l'Artisanat d'art englobe des activités comme la Bijouterie, la fonderie, la

calligraphie, et la forge. L'artisanat de production est l'ensemble des activités qui se rapproche de la Tapisserie, la ferronnerie, la cordonnerie, la couture, la boulangerie, et la menuiserie. Enfin dans la catégorie de la classification en vigueur, l'artisanat de service constitué par la coiffure, la mécanique, la photographie, la blanchisserie, la réparation d'appareils divers, l'électricité et le bâtiment.



Photo 32: Entreprise de menuiserie à Bingerville le long de la voie principale



Photo 33: Atelier de menuiserie à Wrod Dabou (Toa Bi, 2006)

Contrairement à Dabou et Bingerville, Grand-Bassam apparaît comme le premier centre artisanal du pays. Plus de 500 artisans exercent dans plus de 218 ateliers et offrent une production variée. Cette activité artisanale particulièrement développée intéresse 15,3% de la population active Bassamoise. En effet, Grand-Bassam abrite :

- un village artisanal ;
- un centre artisanal ;
- un musée de costumes ;
- et des centres céramiques.

Le village artisanal situé à l'entrée de la ville de Grand-Bassam expose une panoplie d'articles ouvragés et fabriqués à partir de divers matériels. Il s'agit :

- de l'artisanat de métaux ;
- de la vannerie, nattes de panier et corde ;
- de tissage et confection de tissu ;
- du travail de cuir et du bois ;
- et d'autre fabrique artisanale.

Plusieurs œuvres sont exposées et mises en vente dans le centre artisanal construit dans le vieux Bassam. Parmi ces articles nous pouvons citer les masques, les bibelots, les bijoux en cuivre doré, des perles...). Le musée des costumes vient compléter cette infrastructure avec un atelier où sont fabriqués des articles de diverses formes. Le musée national des costumes rappelle combien la ville a été propice aux mélanges de cultures. Dans le domaine de la céramique on distingue un atelier privé et un centre céramique situés dans le vieux Bassam.

Le classement attendu de la ville historique (le quartier France) au patrimoine mondial de l'UNESCO compte tenu de son patrimoine architectural exceptionnel, pourrait enfin définitivement consacrer Grand-Bassam comme une ville aux multiples atouts et remarquables de ce point de vue sur l'ensemble du littoral ivoirien. Toute cette infrastructure a permis le développement de l'activité touristique.



Photo 34: Tissus confectionnés exposés pour la vente dans le village artisanal de Bassam



Photo 35: Des articles fabriqués en bois exposés pour la vente à Bassam

5- Le secteur du tourisme, une activité de grande importance

Grand-Bassam, Dabou et Bingerville possèdent un patrimoine d'origine coloniale autant que traditionnelle, dont la valeur historique, culturelle et architecturale présente un grand intérêt touristique. Mais l'héritage colonial laissé n'a pas connu un effet escompté dans les villes de Dabou et de Bingerville. Les atouts touristiques de Bingerville sont indéniables et sont de deux sortes :

- Un tourisme d'affaires

Les installations de l'ex-ESIE sont un excellent cadre de travail pour les séminaires, les réunions et les congrès.

- Un tourisme de découverte des sites historiques

Bingerville, vieille ville coloniale regorge des monuments historiques dont le palais du Gouverneur, le musée Combe, l'ex-EPS. Avec ces atouts touristiques, le tourisme à Bingerville reste faible. Depuis 2001, la nouvelle équipe municipale essaie de redynamiser le tourisme par l'organisation des semaines culturelles et gastronomiques tous les deux ans. Cette action mériterait d'être soutenue par le développement des installations hôtelières, chose qui fait grandement défaut à la ville.

La ville de Dabou, ne reste pas en marge des problèmes touristiques à l'image de celle de Bingerville. La ville du pays *Adjoukrou* n'a pas su maintenir les vestiges laissés par les

colons. Le fort de Dabou qui fut construit en dix jours seulement par le commandant FAIDHERBE en 1853, qui attirait les touristes a été laissé en ruine. Grâce à son hôtel trois étoiles, la ville attire un nombre de population non négligeable. Mais ce sont plutôt, les villages environnants qui attirent un maximum de touristes dus aux réjouissances qu'ils organisent et qui font partie de leurs patrimoines culturels.

Contrairement aux deux autres villes, Grand-Bassam avec le récent plan directeur du tourisme, réalisé en 1989 a préconisé une stratégie de relance du secteur orienté sur la promotion de produits attracteurs à caractère balnéaire et culturel. En effet, la fonction balnéaire de la ville s'explique en partie par son site de cordon littoral. Cette fonction balnéaire se caractérise par la présence d'une plage rectiligne de 7 kilomètres de long, de Mondoukou à Azzuretti. La présence de nombreux hôtels et restaurants dont certains sur le front de mer, sont de renommée internationale. La fonction balnéaire de Grand-Bassam est essentiellement axée sur les loisirs de week-end, car le samedi et le dimanche, la ville accueille une importante population en provenance notamment d'Abidjan. A ces migrations de fin de semaine, il faut ajouter la présence de quelques touristes étrangers, notamment européens, entre décembre et février (GOGBE, 2008). Cette fonction balnéaire et artistique par la présence du village artisanal, demeure un atout sur lequel Grand-Bassam peut s'appuyer pour asseoir un développement local et une renommée déjà internationale. Notons aussi que, cette activité culturelle et artistique est indissociable du passé glorieux de Grand-Bassam.



Photo 36: Complexe hôtelier (Trois étoiles) AKPARO à Dabou



Photo 37: N°SA hôtel de Bassam (Hôtel trois étoiles)



Photo 39: L'hôtel l'Etoile du sud (Quatre étoiles): l'un des complexes hôteliers de la ville de Bassam

Au terme de l'analyse de cette séquence, nous pouvons dire que plusieurs facteurs ont contribué à l'essor actuel des villes de Bassam, Bingerville et de Dabou. Ces villes doivent leur développement aux différents acteurs économiques qui de loin ou de près, participent à l'animation économique de ces villes. Le transport qui est l'un des secteurs de base du développement de ces villes, contribue grandement à l'animation de la vie socio-économique. Des liaisons entre nos 3 villes et Abidjan par voie terrestre essentiellement, font la vitalité de cette activité. Constamment des cars, minicars communément appelés « gbakas » relient nos villes à Abidjan, sans oublier les voitures Peugeot 504 qui relient la ville de Bassam à la ville d'Abidjan. Alors, quel est l'impact de ces transports de liaison inter-urbaine sur les différents espaces urbains ?

III- IMPACT DES TRANSPORTS DE LIAISON INTER-URBAINE SUR LA STRUCTURATION SPATIALE DES ESPACES URBAINS

Les transports dans la ville s'organisent autour de lieux d'échanges où se joue l'intermodalité: ce sont les pôles d'échanges. Ces lieux sont des lieux par excellence de la mobilité en ce sens qu'ils doivent tout aussi bien donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre que l'environnement nécessaire à une bonne signalétique pour les usagers. L'enjeu du pôle d'échange est qu'il est tout à la fois un défi technique, un défi institutionnel et un défi architectural. Les pôles d'échange, ces lieux de la mobilité, sont également des lieux de la ville. Dans une première analyse, il sera question de voir le niveau de dégradation des espaces urbains à travers la création des gares informelles et les principaux axes de circulation. Ensuite nous verrons dans une seconde analyse, comment les transports de liaison inter-urbaine animent les espaces de départ et d'arrivée.

1- La création des gares spontanées, un défi pour une restructuration par les collectivités locales

Les gares sont des territoires de développement des organisations professionnelles et syndicales qui en ont fait de véritables places fortes, à la fois autonomes et revendicatives. Les analyses des pratiques spatiales montrent que les transports sont de plus en plus organisés dans des lieux peu spécialisés et dispersés au sein des villes. Cette spatialisation des transports conduit à une mutation de la ville. L'utilisation de l'espace urbain, dans le cadre des transports collectifs, se fait de manière spontanée et non réglementée. Les négociations des espaces de transport se font entre transporteurs et bien souvent à l'écart des autorités locales. Bien plus que les autres modes de transport, ces derniers nécessitent un arbitrage entre les différents usages possibles de l'espace. La demande soutenue en transport se cristallise dans l'apport considérable du secteur privé. Cette demande conduit progressivement les autorités locales à laisser faire dans la pratique spatiale. Les collectivités locales sont souvent obligées de jouer les seconds rôles.

Les activités de transports collectifs appellent un certain nombre d'utilisateurs qui, dans l'espace, se localisent dans les zones entourant généralement les lieux où elles s'implantent. On peut regrouper ces activités dans l'espace urbain et étudier la relation entre les points où elles se concentrent et les zones où se trouvent leurs utilisateurs. Il s'agit d'appréhender les

transports collectifs sous l'angle d'une relation entre la localisation de ces activités et l'espace qui leur sert de support. La compréhension des choix qui guident la localisation des gares n'est pas toujours facile à cerner. Toutefois certains lieux apparaissent déterminants dans l'exploitation de ces transports. Ces «*micro-territoires*» ou «*espaces supports*» se fixent généralement dans un certain type d'aménagement de l'espace indispensable à leur fonctionnement. A défaut d'être formellement organisés sur des terrains aménagés pour cette activité, les transporteurs squattent les espaces inoccupés, et surtout les espaces publics à forte attraction. Pour se rapprocher de la clientèle, les chauffeurs choisissent les points stratégiques de l'espace urbain pour implanter une pseudo-gare qui soit perceptible. Dans cette logique, les carrefours apparaissent des lieux idéaux. En effet, la forme la plus répandue d'appropriation spatiale, par les transports collectifs, est la localisation des activités dans les carrefours des principales voies de circulation. Dans presque toutes les villes se développe ce phénomène nouveau d'implantation des activités de transport surtout dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou. La pratique de ces *lieux carrefours* par les entrepreneurs de transports collectifs illustre la fonction d'espace commercial remarquable qu'ils constituent. Véritables nœuds dotés de pouvoir d'attraction (ALOKO, 2001), ces *lieux carrefours* se sont révélés des espaces de prédilection pour les transports collectifs. Chaque intersection des voies de circulation devient un site potentiel d'établissement d'une gare spontanée ou non officielle. L'émergence des gares non officielles s'est faite suivant l'évolution des transports collectifs. Ces gares non officielles sont installées de manière spontanée ou anarchique. Les transporteurs ont fait de ces gares ou points d'embarquement informels, des lieux institutionnalisés où sont perçues journalièrement, des taxes syndicales et municipales. Le mode d'insertion spatiale est partout identique, mais ces points d'embarquement se créent dans des contextes différents. Les plus importantes d'entre elles se sont formées à proximité des gares routières. Certes, la présence assez forte des gares spontanées montre l'importance des moyens de transports populaires dans le choix des modes de déplacements de la population.



Photo 38: Gare spontanée le long de la voie à Bassam



Photo 39: Gare spontanée le long de la voie à Bingerville



Photo 40: Aperçu d'une gare spontanée le long de la voie à Dabou

Mais ce foisonnement est le signe d'un malaise socio spatial et d'une revendication de «laisser faire». Partout, on observe la même configuration calquée sur la trame viaire. Le développement sans précédent des gares spontanées a favorisé une production spatiale, incontrôlée et guidée par le souci de répondre à un besoin, celui de la rentabilité, au dépend de l'urbanisme. Le manque de politique et de présence gestionnaire municipale sont des plus dommageables. Aucune présence d'agent municipal n'est relevée dans ces lieux, si ce n'est le passage des agents percepteurs.

Aujourd'hui, les gares officielles sont concurrencées par des points de ramassages ou gares non officielles. Ces gares non officielles entretiennent une anarchie dans la canalisation du transport entre les villes de Bassam, Bingerville, Dabou et celle d'Abidjan. Cette réalité se matérialise par des arrêts intempestifs, pour embarquer des passagers sur le trottoir lorsque ces différents véhicules n'arrivent pas à faire le plein de passagers aux points de départ. Cet

état de fait est essentiellement imputable aux conducteurs de minicar et de véhicules 504 de marque Peugeot à Bassam. Cette anarchie entraîne de temps à autre un ralentissement de la fluidité routière.

2- Les axes de transport et la dimension urbaine

Pendant longtemps, on a considéré que les seuls espaces de la mobilité étaient les principaux axes de transport, qu'il s'agisse de la route ou de la voie ferrée. Ces axes étaient considérés comme de simples supports de flux sans lien avec l'environnement urbain à travers lequel ils passent. Il y avait alors déconnexion entre l'espace de la mobilité et l'espace de la ville. Aujourd'hui, on se rend compte qu'une telle vision, trop technicienne, est réductrice et nuit à un urbanisme soucieux de la qualité de la vie en ville. En effet, on s'est aperçu que les routes ou les voies de chemins de fer, même lorsque leur efficacité technique est avérée, constitue une coupure dans l'espace et détériore le paysage urbain. Les routes urbaines ne peuvent pas être facilement traversées par les piétons ou les cyclistes car elles sont dangereuses. Elles traversent des espaces urbains sans s'occuper de l'équilibre avec les bâtiments ou les espaces verts existants. Des efforts sont à entreprendre pour qualifier les espaces de la mobilité. Il s'agit de les transformer en véritables espaces de l'urbain et non pas en simples espaces du technique, de façon à ce que les espaces du transport ne soient pas en opposition avec les espaces de la ville. Des exemples pris dans plusieurs grandes villes montrent qu'il est possible de requalifier des routes urbaines de façon à les intégrer à la ville. voire de les supprimer pour considérer d'autres espaces viaires mieux adaptés à la ville. Cependant, de plus en plus, on en vient à entreprendre des études préalables à tout d'aménagement d'infrastructure de transport qui intègrent la dimension paysagère. Il s'agit d'une évolution importante dans les études de la planification des transports et des villes : penser la ville en harmonie avec les transports afin d'éviter de revenir sur des erreurs dont le coût de réparation est souvent supérieur à un projet intégré.

Nous disons, au vu de ce qui précède que les villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou qui cherchent à se moderniser, voient leurs réseaux routiers se dégrader avec un secteur de transport de plus en plus dynamique et très sollicité. Comme nous le rappelons, la fonction du transport vise à mettre en relation des espaces ayant des fonctions complémentaires. Par ailleurs, il importe d'intégrer au schéma spatial l'analyse des voies de circulation. Le faible niveau de voies bitumées est l'une des contraintes imposées aux

autorités et aux transporteurs. Mais, nos enquêtes ont relevé que ce niveau de dégradation des axes de transport qui est aussi une contrainte imposée aux travailleurs migrants, n'entrave en aucun doute l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.

3- Comment les transports animent les espaces de départ dans la fluidité des mobilités pendulaires

Les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou constituent l'espace de départ global dans l'ensemble. C'est d'elles, que partent les travailleurs migrants selon les moyens de locomotion de leur choix. Tous ces déplacements créent une dynamique particulière qui a un retentissement sur l'espace. En effet, les travailleurs migrants qui se rendent dans la capitale économique Abidjan dans le cadre du travail, convergent vers les gares des villes de Bassam, Bingerville et Dabou. En arrivant là, ils trouvent déjà des opérateurs économiques avec qui, ils nouent des relations comme tous les autres voyageurs. La mise en contact avec tout ce monde provoque une animation certaine dans ces lieux de convergence.

3-1- Les voyageurs dans la gare

Les différentes gares de Bassam, Bingerville et de Dabou accueillent toute sorte de voyageur. Il s'agit des travailleurs migrants et tous les autres voyageurs qui se rendent dans ces gares pour des destinations de leur choix. Nous rappelons que les heures d'ouverture de ces différentes gares sont entre 4H 30 pour les points d'embarquement informel (gares non officielles ou spontanées) et 5H du matin pour les gares officielles. L'on constate une différence de niveau de fréquentation, entre les flux des jours ordinaires, et ceux des jours qui se situent en fin de semaine.

Les travailleurs migrants on le sait, se rendent dans les gares très tôt le matin c'est-à-dire entre 5 heures et 5 heures 30 minutes. Les samedis, dimanches et les veilles de fête, voient les flux devenir plus massifs. Ainsi, les transporteurs qui doivent faire face à une demande plus accrue, deviennent-ils plus attentifs à cause de l'arrivée en grand nombre des voyageurs (travailleurs migrants y compris). Une fois dans la gare, ceux-ci s'adonnent à d'incessants mouvements. C'est à ce moment que la gare devient animée car, à cet endroit se font des échanges commerciaux. Nous rappelons qu'à part le travail, certains travailleurs migrants se rendent à Abidjan pour différents motifs.

Tableau 66: Répartition des travailleurs migrants se rendant à Abidjan à part le travail

Ville	Personnes se rendant à Abidjan		
	Non	Oui	Total général
Bassam	11	89	100
Bingerville	3	97	100
Dabou	21	79	100
Total général	35	265	300
Pourcentage	11,67	88,33	100

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Tableau 67: Motifs sur la fréquence des travailleurs migrants se rendant à Abidjan à part le travail

Motifs	Ville				Pourcentage
	Bassam	Bingerville	Dabou	Total général	
Achats et prendre du bon temps	0	6	3	9	3,40
Achats et voir Famille ou amis	25	0	0	25	9,43
Faire des achats	51	71	58	180	67,92
Faire des affaires	0	0	2	2	0,75
Prendre du bon temps	1	4	3	8	3,02
Voir la famille ou des amis	12	16	13	41	15,47
Total général	89	97	79	265	100,00

Source : Nos enquêtes de terrain 2009/2011

Le tableau 66 nous montre que 88,33% des travailleurs migrants, soit 265 des personnes enquêtées se rendent à Abidjan en fin de semaine. Par contre, seulement 11,67% des travailleurs migrants, soit 35 des personnes enquêtées ne le font pas car, disent-ils se plaire dans leurs villes. Ceux qui s'y rendent le font pour plusieurs raisons qui sont, faire les achats, voir la famille et les amis, et prendre du bon temps pour certains. Le tableau 67, nous montre que les travailleurs migrants qui effectuent les voyages de fin de semaine, le font pour le simple motif qu'ils vont faire des achats. Alors, c'est plus de 67,92% des personnes enquêtées concernées par ce motif. En effet, dans les villes de Bassam, Bingerville et Dabou, il n'existe aucun super marché pouvant répondre aux besoins de la plupart des travailleurs migrants. Et certains actifs migrants pensent que les prix sont plus abordables dans la capitale économique Abidjan que dans leurs villes à cause du nombre pléthoriques de centres commerciaux. Voir la famille ou des amis est le second motif qui permet aux actifs migrants d'effectuer les voyages de fin de semaine. Ce sont environ 15,47% des personnes enquêtées qui en sont concernées.

Au terme de cette analyse, nous pouvons voir toute l'influence qu'exerce Abidjan sur les différentes villes qui l'entourent à travers les migrations quotidiennes ou les migrations de fin de semaine. Les villes de Bassam, Bingerville et de Dabou qui deviennent les nouvelles zones d'accueil des actifs migrants restent toujours dans l'aire d'influence de la ville Abidjan. Mais en retour, les migrations de fin de semaine sont plus fréquentes dans la ville de Bassam que dans les autres villes.

3-2- La dynamique des commerces dans les gares des espaces de départ

La dynamique des commerces se confond avec celle des transporteurs, à qui ils s'associent pour offrir aux voyageurs des biens et services. Dans les gares des villes de Bassam, Bingerville et de Dabou, on distingue plusieurs sortes de commerces tels que les commerces à structures fixes et les commerces ambulants. Les commerces à structures fixes concernent les commerces installés au sein d'un local ou simplement sur une table. Il s'agit des boutiques et kiosques tenus soit par des ivoiriens soit par des étrangers. Ensuite, nous avons les commerces des femmes ivoiriennes et des femmes étrangères qui exercent leur activité sur des tables. Les gares de la ville de Dabou semblent plus animées que celles des deux autres villes. Leurs constructions modernes attirent plus de commerces aux alentours, comme au sein des gares. Par contre dans la ville de Bingerville, la construction récente de la gare routière qui est éloignée du centre-ville, empêche une dynamique des différents commerces autour de celle-ci. Quant à la ville de Bassam, nous constatons au sein de ses deux gares une absence des commerces à structures fixes et des commerces sur des tables. Concernant les commerces ambulants, il s'agit de tous ceux qui exercent dans les gares sans une structure fixe. Ce monde est hétéroclite. Il englobe des vendeurs de pains, de gâteaux, de fruits, de gadgets et autres biens. C'est un monde mouvant, qui se déplace, d'un point à un autre suivant l'arrivée ou le départ des véhicules. Ce monde se compose uniquement de jeunes (filles et garçons) de toutes les nationalités, auxquels s'ajoutent une minorité d'adultes. Comme pour tous les autres commerçants, leur journée débute à partir de 6 heures. N'ayant pas de place fixe, ceux-ci parcourent la gare, d'un point à un autre, en faisant la publicité de leurs produits.



Photo 43: Commerces à structures fixes dans la gare des villages à Dabou.



Photo 44: Commerces ambulants dans la gare de Dabou



Photo 45: Vendeuses d'attiéké à un point d'embarquement informel à Dabou



Photo 46: Jeune fille vendant de l'eau glacée et des gâteaux à la gare UTGB de Bassam

3-3- Les gares routières principales, un pôle commercial dans la ville de Dabou

L'articulation entre transport et activités commerciales n'est en rien originale. On peut au moins distinguer trois types de liens qui les unissent très fortement et qui sont autant de lieux communs pour qui connaît bien le monde des transports, et singulièrement le monde des transports de passagers, en Afrique sub-saharienne. Premièrement, les commerçants sont d'importants usagers de transports, et la vitalité du commerce informel dans les villes de l'intérieur de la Côte d'Ivoire dépend de la qualité de la desserte par cars vers Abidjan. Deuxièmement, dans les villes, quelle que soit leur taille, des plus grandes, comme Abidjan, aux plus modestes bourgs semi-ruraux, les gares routières, les marchés et les quartiers commerçants forment presque toujours un même ensemble, associé le cas échéant aux gares routières intra-urbaines (STECK, 2002). Enfin sur le long des routes, et à l'approche des entrées de ville, on rencontre presque toujours sur les bas-côtés de nombreuses activités commerciales de bord de route, offrant du ravitaillement à moindre coût (vente directe du producteur au consommateur) ou proposant, comme au sein des grandes gares routières de départ et d'arrivée, des produits qui renvoient surtout au service d'étape (boisson et nourriture).

Nous ne nous attarderons pas ici sur le premier lien, fort intéressant, mais qui a assez peu à voir avec la question qui nous préoccupe. Les deux autres méritent par contre une certaine attention et peuvent être resitués assez précisément dans le contexte urbain de Dabou s'il s'agit en effet de rendre compte de la façon dont des réseaux et des flux peuvent participer du

fonctionnement de lieux spécifiques, et même en créer. À Dabou, bien que l'on n'ait parlé des gares routières officielles, il est important de savoir que la gare de Bouaké, située dans le quartier Akromayaki et qui est une gare de relais, représente un espace commercial et récréatif.

Les gares relais sont assez caractéristiques des gares routières que l'on rencontre partout ailleurs dans les villes de Côte d'Ivoire. Les activités de transports sont très fortement associées au commerce. Les commerçants y ont recours pour s'approvisionner et de fait les grossistes sont très souvent localisés à proximité immédiate des gares routières les plus importantes. Les activités de transport permettent par ailleurs de rendre compte du rayonnement local de la ville et répond toutefois à une demande dans la mesure où les commerces qui s'y sont installés proposent des matériels agricoles, des matériaux de construction et quelques biens alimentaires non-périssables (huile, riz, et biens d'autres aliments...). Les gares relais, sont la grande originalité de la ville de Dabou. Dans toutes les autres villes, la distinction entre gares à rayonnement local et gares à rayonnement national, si elle n'est pas toujours absente, n'est jamais aussi marquée qu'ici. C'est en fait une des conséquences de la place tout à fait particulière que Dabou occupe dans la géographie des mobilités ivoiriennes. Les activités commerciales que l'on rencontre au sein de ces gares s'apparentent ainsi bien plus à des activités commerciales de bord de route qu'à toute autre forme de commerce. La part du secteur de la restauration, est en fait bien plus importante à la gare des villages et aux abords de la gare de Bouaké. Si on prend en compte les quelques étals qui s'installent dans les différentes gares routières et dont le tiers est exclusivement consacré à la restauration.

4- Comment les transports animent les espaces d'arrivée

Après avoir analysé le rythme des activités au sein des gares des villes de Bassam, Bingerville et Dabou, il apparaît important de chercher à connaître la dynamique qui affecte les différentes gares de la capitale économique Abidjan. Ces différentes gares constituent les points de départ et d'arrivée des lignes de transport. Il faut noter aussi que ces transports qui animent les espaces d'arrivée, sont à la base des congestions aux heures de pointe.

4-1- Les gares de Yopougon

Les gares de Yopougon comprennent la gare de Siporex et celle située le long du nouveau goudron. En les ouvrant, ces gares ont permis de créer des points, où peuvent se rassembler les passagers qui ne peuvent pas se rendre dans la grande gare d'Adjamé. Les gares de Yopougon desservent uniquement la ville de Dabou dans le cas de notre recherche et elles sont moins animées que les gares d'Adjamé et de Treichville. Les gares de Yopougon ouvrent dès 6 heures 30 minutes et ferment au-delà de 23 heures. Nous signalons, concernant la ville de Dabou, que lorsque la gare d'Adjamé ferme, les gares de Yopougon deviennent des gares relais pour des actifs migrants de Dabou qui rentrent tardivement.

4-2- Les gares d'Adjamé

Elles sont le point de convergence des voies de communication venant d'Anyama, Bingerville et Dabou. Elle regroupe donc toutes les têtes de ligne qui ont pour destination toutes les villes de la Côte d'Ivoire. Son parc est le plus vaste et le plus volumineux de la capitale économique Abidjan. La multiplicité des activités en fait un lieu d'échanges divers. La nature de leurs activités, et celles des acteurs, font des gares d'Adjamé, de véritables points de communication, ou lieux centraux qui permettent une animation réelle de la commune tous les jours de la semaine. Nous rappelons que pour cause de sécurité, la gare d'Adjamé qui dessert les villes de Bassam et de Dabou, ferme aux environs de 19 heures 30 minutes. Dès lors, les différentes gares de Yopougon et de Treichville reçoivent les actifs migrants qui rentrent chez eux au-delà de 19 heures 30 minutes. Par contre, celle qui dessert Bingerville, qui est située à Adjamé les 220 logements cesse de fonctionner après minuit.

4-3- La gare de Treichville

Elle se situe entre le quartier Arras et le Centre Hospitalier Universitaire, précisément en bordure du boulevard Valéry Giscard d'Estaing. Elle constitue le point de départ et d'arrivée des trafics dirigés vers les villes du Sud-Est (Bassam, Bonoua, Aboisso, Adiaké) et les Etats situés à l'Est de la Côte d'Ivoire (Ghana et Togo, en particulier). Nombreux sont les véhicules 504 de marque Peugeot et les cars qui se dirigent quotidiennement vers Bassam, d'où le nom de « Gare de Bassam » attribué à la gare de Treichville. On dénombre environ plus de 200

véhicules chargés d'effectuer régulièrement le transport des voyageurs entre ces deux localités. Alors, l'on assiste une animation bruyante quotidienne, pendant les fins de semaine et les veilles de jours de fête à cause de la fonction balnéaire de la ville de Bassam. Connaissant donc les rythmes, les habitudes des populations, les transporteurs s'efforcent d'attirer plus de clients, car leur objectif est de faire, le maximum de profit en fin de semaine. Les flux de voyageurs de fin de semaine, de jours fériés et de veille de jours de fête, ajoutent leur poids quant à l'élargissement et au contrôle de la zone d'influence des gares. Lorsqu'on considère les gares et mouvements qui s'y exercent, l'on remarque que les lieux décrits offrent des avantages certains. Il y a l'avantage que procure le regroupement des voyageurs en un point précis, d'où ils sont sûrs de pouvoir partir, ou faire des correspondances sans trop perdre de temps. En outre, les gares offrent la possibilité de mener des transactions économiques, d'échanger des idées, des informations entre toutes les populations qui les fréquentent. Enfin, les gares d'Abidjan jouent par rapport aux flux, le rôle de pôle en ce sens qu'elles attirent vers elles, les voyageurs dont ceux effectuant les mouvements pendulaires, les voyages de semaines, les veilles de jours de fête, et participent de ce fait au développement. C'est l'animation habituelle à laquelle l'on assiste.

5- La géographie des embouteillages

L'évolution des civilisations et la taille des agglomérations font du transport un secteur clé et très sensible. Toutefois l'activité de transport exige non seulement des moyens (véhicules), mais aussi des systèmes rodés et pointus et des infrastructures suffisantes et adaptées. Le transport est d'une importance capitale par son incidence sur l'économie et même sur les mœurs des citoyens. De plus, en raison du rapide accroissement de la demande de transport au cours des dernières décennies, la congestion est devenue un problème majeur et relativement courant pour la mobilité, aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement. Cela pousse donc à redoubler d'efforts en vue de se rapprocher au maximum de l'équilibre.

La ville d'Abidjan, avec ses quelques cinq (5) millions d'habitants, véritable poumon économique du pays et même de la sous-région, offre principalement comme solution à la problématique d'infrastructures de transport, la solution de la route. Aussi, nous incombe t-il d'adjoindre à ce succinct profil de notre capitale économique, l'urbanisation galopante et souvent mal maîtrisée dont elle fait l'objet. Ainsi constatons-nous un déséquilibre qui fait

entorse aux prévisions et à la planification, et donc, aux différents schémas d'urbanisme et de transport. A cela, nous ajoutons l'évolution du parc automobile qui a été boostée par l'essor de l'importation des véhicules d'occasion; essor qui a été favorisé par les mesures de libéralisation des importations prises par l'Etat en 1995. Le constat principal est que la voirie n'a pas connu un développement à la mesure de l'intensification du trafic. L'étroitesse des rues au cœur de la ville, la concentration des emplois dans les quartiers centraux d'Adjamé, du Plateau et de Treichville et les ouvrages de franchissement de la lagune Ebrié qui sont des passages obligés, rendent la circulation difficile aux heures de pointe. Des points de congestion se créent en fonction des aléas de la circulation. Tous ces phénomènes provoquent des embouteillages qui varient selon les flux de circulation.

6- La trame des rues au cœur de la ville et le franchissement de la lagune

Le Plateau, Adjamé et Treichville constituent le noyau originel de la ville d'Abidjan. A l'époque coloniale, Adjamé et Treichville étaient des quartiers indigènes et étaient sous-équipés par rapport au Plateau, quartier européen. Toutefois, en fonction des changements politiques et économiques, le projet de la ville a changé et a intégré l'Africain dans la mesure où celui-ci a accédé à la « civilisation » c'est-à-dire à un mode de vie européen. Désormais, la ville croît rapidement et les projets élaborés semblent ne plus répondre aux besoins de la population. A Treichville et à Adjamé, la trame coloniale avec des îlots de 50 mètres sur 50 et les emprises de 10 mètres rarement supérieures à 20 mètres, posent problèmes. A partir d'un niveau d'équipement très sommaire et d'une occupation sous-forme précaire (cours commune...), ces quartiers ont évolué en un demi-siècle de façon remarquable : drainage, bitume, éclairage, etc... La taille des lots à Treichville et à Adjamé a permis l'apparition spontanée d'habitat en hauteur sans qu'il soit nécessaire de faire appel à la puissance publique pour remembrer la trame foncière. Au Plateau les rues sont plus larges, 20 à 30 mètres d'emprise. L'évolution de ce quartier en centre d'affaires et la répression progressive de la fonction habitat ont entraîné un important flux de circulation aux heures de pointe.

Les embouteillages sont plus fréquents au cœur de la ville parce que la concentration des emplois est plus importante. Cette réalité provoque d'incessants mouvements d'allées et venues. La trame des rues par rapport au nombre de voitures en circulation pose d'emblée le problème de la congestion de la voirie. Ce phénomène est parfois accentué par des travaux d'aménagement qui visent à rendre la circulation fluide. Il y a aussi des pannes des systèmes

de régulation (feux tricolores) : elle survient inopinément. Cependant, il paraît clair qu'une certaine récurrence d'évènement dits exceptionnels, mène à en rechercher une cause précise. L'exemple pris est celui d'une même panne de véhicule, sur une portion réduite d'un même axe routier qui met en doute la qualité du parc automobile; ou d'une panne régulière des systèmes de régulation de la circulation dans une même zone en cas d'intempérie qui remet en cause la qualité du matériel. Ces éléments doivent nécessairement être pris en compte dans l'étude de la congestion.

Dans les autres quartiers d'Abidjan, le problème de l'encombrement des rues se pose de façon temporelle. A Port-Bouët par exemple, la route de Bassam est constamment encombrée le week-end. Cette voie est à la fois empruntée par des expatriés qui reviennent des plages de Bassam, des cadres ressortissants du Sud-Est de la Côte d'Ivoire revenant de leurs villages (Bassam, Bonoua, Aboisso...), les transporteurs de la région de Bassam et au-delà (AKA Kouadio, 1988). Lorsque les voies d'accès à un quartier sont insuffisantes, cela crée aussi des embouteillages. La route de Williamsville par exemple qui relie les 220 logements à Abobo, en passant près du parc zoologique, est encombrée tous les soirs à la sortie des lieux d'emploi. Cette voie routière est à la fois empruntée par les automobilistes de Williamsville, du Plateau-Dokui, d'Abobo, des Deux-Plateaux et quelquefois même des usagers d'Anyama et au-delà. Même avec la création et la mise en service de l'autoroute en 1989, la circulation demeure toujours encombrante aux heures de pointe comme à la descente des emplois.

L'Etat ivoirien, conscient du problème de déplacements à Abidjan, veut allouer d'importants crédits pour la réalisation d'infrastructures routières mieux adaptées (cf annexe). Rappelons que depuis 1960, et plus particulièrement après les années 1975, les routes se sont multipliées avec l'apparition de grandes voies de décongestion à la sortie de la ville. Pour les déplacements intra-urbains, il existe des passages obligés par lesquels transitent les automobilistes. Les principales artères (boulevard de la République, boulevard de la Paix et boulevard de Gaulle) se prolongent vers les ponts dont la liaison avec les autres rues de Treichville et du Plateau se fait par des échangeurs. Autrefois, un pont flottant mixte rail-route reliait la partie Nord de la ville au port et à la zone industrielle de Vridi. Depuis, trois ouvrages de franchissement ont été construits :

- le premier pont baptisé « pont Houphouët-Boigny » est situé entre Plateau et Treichville ;

- le deuxième pont baptisé « pont Général de Gaulle » est aussi édifié entre Plateau et Treichville ;
- enfin, le troisième baptisé « pont de Biétry » est localisé entre le port et la zone industrielle de Vridi. Il est plus petit que les deux précédents.

❖ **Le pont Houphouët-Boigny**

C'est le fruit d'une collaboration entre ingénieurs, architectes et entreprises. Le projet de l'entreprise Boussiron a en effet été établi en collaboration avec Badani, Roux-Dorlux, Lagneau et Weill, tant pour le dessin que pour les ouvrages de raccordement. Le pont Houphouët-Boigny qui a été inauguré en 1957, a une longueur de 372 mètres (1200 mètres pour la longueur totale avec raccordement). C'est un pont de niveaux : un niveau supérieur où circulent les véhicules automobiles sur quatre voies ; les cyclistes et les piétons empruntent des voies séparées. Un niveau inférieur où circulent les trains.

❖ **Le pont de Gaulle**

Dès 1961, il s'est avéré que le premier pont allait être saturé. En effet en 1962, les comptages donnaient 50000 véhicules par jour sur l'ensemble des quatre voies (AKA Kouadio, op.cit). Commencé en 1964, le deuxième pont a été livré à la circulation en 1967. La longueur de ce pont est de 592 mètres avec deux chaussées de trois voies chacune, séparées par un terre-plein central de 3,10 mètres et deux pistes de 3,5 mètres chacun, l'une réservée aux cyclistes et l'autre aux piétons.

❖ **Le pont de Biétry**

Situé sur l'axe de desserte de la zone industrielle de Vridi et de la zone portuaire, le pont de Biétry relie la presqu'île de Vridi à la zone portuaire. Il a une longueur totale de 120 mètres et une largeur hors-tout de 27,22 mètres. Il supporte une chaussée de 14 mètres, bordée par deux pistes cyclables et deux pistes pour piétons. Malgré les efforts fournis par l'Etat pour améliorer la circulation à Abidjan, les points de congestions persistent toujours aux heures de pointe et aux sorties des emplois.

6-1- Les flux de circulation

Pour mesurer le nombre de véhicules qui sillonnent la ville d'Abidjan, un comptage de véhicules circulant sur les pont Houphouët-Boigny et Général de Gaulle a été réalisé dans les années 1990 par la Direction des Etudes et Programmes (DEP). Les véhicules ont été classés en huit catégories : les véhicules particuliers, les taxis-compteurs, les véhicules utilitaires légers, les taxis bagages de la SOTRA, le transport privé de personnel, les autobus, les autocars et les poids lourds.

Le choix des deux ponts pour la réalisation des comptages est judicieux car leur franchissement est obligatoire pour traverser l'agglomération du Nord au Sud. A propos des traversées lagunaires recensées dans les années 1990, de 06 heures à 21 heures sur les deux ponts et dans les deux sens, il y a eu plus de 131230 véhicules. Le tableau 68 montre l'importance du nombre de véhicules particuliers (60,7%) et celui de taxis-compteurs (22,6%) qui circulent à Abidjan. Il n'y a que 3,2% d'autobus par rapport à l'ensemble des véhicules recensés. Cependant, pour approximativement le même nombre de déplacements, la consommation de voirie est 4 fois plus forte en voitures particulières qu'en transport collectif, sans tenir compte de stationnement.

Tableau 68 : Le trafic de véhicules sur les deux ponts

	Véhicules particuliers	Taxis-compteurs	Véhicules utilitaires légers	Taxis bagages	Autobus	Autocars	Transport privé de personnel	Poids lourds	Total
Nombr	78422	29309	11146	444	4376	524	864	5945	131230
	60,7	22,6	8,4	0,1	3,2	0,2	0,4	4,4	100%
Nombr	119521				11709				131230
	91,8				8,2				100%

Source : D.E.P, fin 1990

7- Diagnostic de la circulation sur les voies primaires de la ville d'Abidjan dans les années 2007 par l'AGEROUTE

L'encombrement, encore appelé congestion, est un phénomène universel, que connaissent particulièrement toutes les grandes agglomérations. La définition la plus simple et la plus

générale de la congestion consiste à dire que la congestion existe lorsque la demande de circulation excède la capacité de l'infrastructure.

7-1- Evaluation de la congestion

Plusieurs indicateurs peuvent être utilisés pour décrire et évaluer le problème. D'abord, nous avons la vitesse de circulation moyenne. Elle est caractérisée par une vitesse moyenne des trajets effectués en véhicule pour une zone et une durée données. Un calcul du temps gêné, une durée moyenne des trajets domicile-travail dans l'agglomération et un rapport entre le temps additionnel sont requis pour effectuer un trajet en congestion. Ensuite, nous avons le pourcentage du temps de trajet en congestion. Il est caractérisé par la part du temps de trajet total se produisant en conditions de congestion. Nous avons les kilomètres de routes congestionnées et la part congestionnée du réseau routier qui est caractérisé par la durée de congestion, sans oublier la durée des conditions de congestion qui répond aux nombre d'heures annuelles de retard. Nous constatons le total d'heures de trajet supplémentaires dues à la congestion qui est caractérisé par un retard annuel par usager de la route, sans oublier le nombre d'heures de trajet supplémentaires divisé par le nombre d'usagers de la route en pointe qui est caractérisé par les coûts annuels de congestion. Nous avons le nombre d'heures de trajet supplémentaires multiplié par une valeur de temps de trajet, plus la valeur de la consommation supplémentaire de carburant, qui nous permet de montrer le coût de congestion par personne. Nous terminons pour dire que les différents coûts supplémentaires des temps de trajet sont divisés par la population de la zone.

7-2-Facteurs explicatifs de la congestion

Les phénomènes de congestion peuvent avoir des causes diverses qui les amènent à se scinder en deux catégories, à savoir : la **congestion périodique** et la **congestion occasionnelle**.

- La **congestion périodique** est occasionnée par un déficit d'infrastructures et un dysfonctionnement des systèmes de transport : Elle survient généralement à des heures de pointe et fait l'objet de notre étude.
- La **congestion occasionnelle**, par contre elle, provient de causes dont la survenance ne suit pas de logique particulière et qui arrive de façon exceptionnelle. Cette congestion est

caractérisée par des accidents de la circulation et des travaux sur la voirie, par exemple par des pannes des systèmes de régulation (feux tricolores).

7-3- Les intérêts à juguler la congestion

□- **Intérêts économiques** : les intérêts économiques s'entendent en termes d'économie d'énergie (réduction de la consommation de carburant) et de gain de temps. Ils s'entendent aussi par le développement des échanges commerciaux, le gain de productivité au niveau de toute la collectivité, un accroissement des performances des transports collectifs urbains et une amélioration de la vitesse commerciale. Cette situation permettra une augmentation de l'offre de transport avec l'amélioration de la fréquentation des transports collectifs urbains, une amélioration de la rentabilité et une préservation des infrastructures routières (accotements, bordures, rampes de sécurité.).

□- **Intérêts écologiques** : les intérêts écologiques s'entendent en termes de réduction des nuisances sonores et de la réduction de la pollution atmosphérique par la préservation de l'environnement (non-utilisation des espaces verts et des rues piétonnes comme voie de circulation).

□- **Intérêts médico-sociaux** : les intérêts médico-sociaux s'entendent par le confort des usagers, la réduction des accidents et incidents divers par la facilitation des déplacements pour loisirs.

7-4- Encombres sur les Axes structurants de la ville d'Abidjan

Pour chaque itinéraire, un examen portant sur l'infrastructure, sur le trafic et sur les origines de la congestion a été opéré, sur la base des différentes recherches (entretien, examen visuel et mesures des temps de parcours aux heures de pointe, documentation). Notre diagnostic porte sur les points suivants :

- **Zone**: qui permet d'identifier la zone ou le quartier concerné.
- **Numéro**: numéro d'identification de l'itinéraire
- **Axe structurant**: Localise l'axe dans sa zone et précise l'itinéraire

□-**Examen de l'infrastructure:** Cette entrée nous donne des informations relatives aux caractéristiques géométriques de la route (nombre de voies, largeur) et l'état de l'infrastructure.

□-**Analyse de la circulation :** Sur la base des enquêtes menées sur le terrain et à partir d'études faites sur le plan de circulation de la ville d'Abidjan, cet examen donne les éléments signes d'une congestion, comme les mesures de temps et de vitesse de parcours, le débit horaire journalier si possible aux heures de pointe.

□- **Examen des causes :** cette partie concerne les origines des encombrements dans la zone concernée qui ont été observées lors des différentes enquêtes.

7-4-1- ZONE PLATEAU / ATTECOUBE

7-4-1-1- Axes Structurants

Ils sont constitués des Boulevard de Gaulle (De l'échangeur d'Adjamé à l'entrée du pont Félix Houphouët Boigny) et Boulevard de la Paix/ Echangeur de la Baie du Banco-Quai Fruiter.

7-4-1-2 Examen de l'infrastructure

Les Boulevards disposent de 2 chaussées séparées par un terre-plein central. Chaque chaussée comporte 3 voies de 3,5 m de largeur chacune et de longueur de plus de 4km, sans passage piéton et aire de stationnement mais avec des accotements. La capacité horaire limite dans les deux sens est de 5400 uvp/h. Dans l'ensemble, ses chaussées sont en bon état. C'est un axe à 2x2 voies de 3,5 m par voie et un site propre médian de plus de 3m pour les bus de la SOTRA. Sa longueur totale est de plus de 5 km. Ces voies ont une capacité horaire limite de 3600 uvp/h par sens. L'état général de cet axe est bon. Les voies sont équipées d'accotements mais pas d'aires de stationnement sur tout le long de l'axe.

7-4-1-3- Analyse de la circulation

Les mesures de temps et de vitesse de parcours sur les Boulevards nous révèlent que la pointe du matin (7h-10h), la section allant de l'échangeur de l'Indénié au Stade Félix Houphouët Boigny est une zone congestionnée (20 km/h) dans le sens Adjamé-Plateau. Aussi, dans le

sens contraire à la descente (17h30-19h), la section partant de la descente du pont de Gaulle à l'échangeur de l'Indénié reste une zone très congestionnée avec une vitesse de 12 km/h en moyenne. Le trafic est constitué en partie de voitures particulières et de poids lourds. A la pointe du matin (07h-10h), le tronçon de la gare de Poids Lourds à l'Echangeur de la Sitarail est une zone très ralentie avec une vitesse moyenne de 31 km/h, dans le sens Attécoubé-Plateau. A la pointe du soir (17h-19h30), le sens le plus congestionnée est Plateau-Attécoubé, de la gare de Poids Lourds à l'échangeur Sitarail avec une vitesse moyenne d'environ 20 km/h.

7-4-1-4- Examen des causes principales

Les causes principales se caractérisent par un taux de saturation fréquemment dépassé de la route (débit horaire de plus de 6000 uvp/h selon les enquêtes du BNETD en 2004). Nous constatons aussi un rétrécissement de la chaussée au niveau du stade FHB, car la capacité limite des voies de cet axe est presque atteinte (3300 uvp/h dans le sens Plateau-Attécoubé). La moindre gêne pourrait entraîner la congestion des voies sans oublier l'incidence des poids lourds et le stationnement des véhicules sur la chaussée.

7-4-2- ZONE PLATEAU /YOPOUGON

7-4-2-1- Axes structurants

Ils partent du Boulevard de la République, du pont Houphouët et de la Voie express de Yopougon

7-4-2-2- Examen de l'Infrastructure

Cette route de 2x3 voies longue de près de 2 km se présente dans un bon état et une route à 2x3 voies aux caractéristiques géométriques autoroutières avec des barrières en béton en guise de séparation. Nous remarquons un bon état des routes dans l'ensemble avec des nids de poules par endroit.

7-4-2-3- Analyse de la circulation

Le trafic sur cette voie, très intense, ne se prête pas à de grande vitesse vu que nous sommes en plein centre ville; il n'en demeure pas moins qu'aux heures de pointe surtout 17h-18h et 11h-12h cette voie est saturée. Trafic intense toute la journée avec des pointes supérieures à 7000 véhicules entre 18h30 et 19h30 vers Yopougon et 4000 véhicules vers Adjamé à la même heure.

7-4-2-4- Examen des causes principales

La principale cause n'en est pas moins le dépassement de capacité tant le trafic visuellement évalué est important; aussi les commerces et autres activités engendrent des problèmes de stationnement qui influent sur la vitesse. Les problèmes de congestion de cet itinéraire sont évidemment le surpassement de la capacité aux heures de pointe.

7-4-3- Constat général sur la congestion dans la ville d'Abidjan

La congestion est un phénomène urbain auquel aucune agglomération de taille considérable n'échappe. Elle a de plus des conséquences considérables sur les systèmes des transports urbains, sur le bien-être et sur l'environnement notamment dans la ville d'Abidjan. La croissance naturelle de la population urbaine abidjanaise, boostée par la crise politique et l'accroissement du parc automobile, facilité par la libéralisation des importations de véhicules, ont considérablement accrus le trafic automobile à travers la ville. Cet accroissement du trafic ainsi que l'inégale répartition des zones de résidences et des zones de travail, accentuent davantage ce phénomène d'encombrement sur les principaux axes de transit et de distribution. Dans un esprit d'anticipation les schémas et plans directeurs d'urbanisme ont prévu et projeté la réalisation d'une série d'ouvrages dans le domaine de la voirie. L'évolution de la ville depuis la fin des années 90 s'est poursuivie de l'ouest du plateau du Banco, au nord-est de Cocody, plus au nord dans la commune d'Abobo et par endroit sur des espaces souvent réservés, non lotis et /ou non viabilisés. Nous avons pu localiser les foyers de congestion des voies primaires dans ces zones d'expansion de la surface d'habitat (Cocody et Yopougon dans une moindre mesure) qui n'ont pas été dotées de voies supplémentaires de grande circulation, et dans la zone du centre ville (Adjamé et Plateau) qui en plus d'être exigüe, sert de zone de transit depuis les quartiers résidentiels vers

les quartiers du Sud de la ville du fait du plan d'eau existant. Ce phénomène de congestion provient premièrement du manque d'infrastructures, mais aussi en second lieu de la mauvaise exploitation de l'existant; cette dernière assertion pointe du doigt la mauvaise conduite, les barrages des forces de l'ordre, et surtout l'occupation des accotements des routes voire même de la chaussée pour les commerces ou comme gares routières. Le programme d'aménagement proposé inclut à cet effet des voies primaires neuves pour les zones mal desservies et en prévision de l'extension future de la ville, la viabilisation des voies existantes tant par des aménagements structurels que par des dégagements de chaussées et d'emprises et une série de mesures d'accompagnement. Au-delà des problèmes spécifiques à la voirie, la question plus générale de l'occupation de l'espace public et de son utilisation devrait attirer l'attention des pouvoirs publics.

Conclusion partielle

Au terme de cette analyse, nous pouvons dire que la mobilité est, sans aucun doute, l'une des variables majeures à avoir un impact sur les budgets familiaux des actifs migrants, une influence sur les structures démographiques et la structuration spatiale des espaces urbains. Son évolution transforme les configurations urbaines et conditionne l'extension des villes. D'entrée de jeu, nous notons que, nos différentes enquêtes ont relevé que les calculs effectués entre la part des dépenses en transport et les revenus de certains actifs, nous donnent des chiffres entre 5% et 13% des dépenses globales dans les budgets familiaux. Cependant, quand nous comparons ces taux avec celui des exemples des villes africaines dans les enquêtes de type mobilité, nous constatons que les taux concernant la part des dépenses dans les budgets familiaux des actifs des villes de Bassam, Bingerville et Dabou, sont largement en deçà de ceux des villes africaines. Nous pouvons dire que malgré l'intensité des voyages quotidiens effectués par les différents travailleurs migrants, la part des dépenses globales en transport restent très importantes mais influe peu sur les budgets familiaux. Par ailleurs, nous signifions que ces mobilités pendulaires imposent des contraintes sociales aux différents travailleurs migrants.

Concernant l'influence des mobilités pendulaires sur les structures démographiques, nous pouvons dire que plusieurs facteurs concourent à expliquer cette situation. Parmi ces différents facteurs, la proximité de la ville d'Abidjan joue un rôle majeur, dans le sens où avec

la récession des années 1980, l'effort d'investissement dans la ville a diminué. Les abidjanais en ont été durement frappés et de nombreux migrants ont quitté la ville dont le rythme de croissance démographique est de 4% par an. Les possibilités qu'offraient les villes périphériques, les ont exposées à l'afflux de différentes sortes de migrants. Cette réalité a permis aux villes périphériques de connaître une évolution rapide de leurs populations. Les statistiques montrent qu'il y a un lien entre l'augmentation de la population d'Abidjan et celle des villes périphériques. Par ailleurs, nous remarquons que les taux de croissance à Abidjan et dans ces villes, nous montrent une évolution à la périphérie avec des taux allant de 2,44% à 4,62% pour la ville de Bassam ; de 2,26% à 5,20% pour Bingerville ; de 3,11% à 4,44% pour la ville de Dabou et une baisse à la capitale avec un taux allant 4,92% à 1,96%. En résumé, nous pouvons dire que la très forte concentration des populations des zones périphériques est donc consommatrice d'espace. Ainsi, l'espace urbain surtout dans son extension trouve sa raison d'être à Bassam, à Bingerville et à Dabou. La forte population qui arrive, s'installe différemment selon ses capacités financières et ses affinités religieuses et socio-culturelles.

Pour l'impact des mobilités pendulaires sur la structuration des espaces urbains, nous pouvons dire que les habitations et le secteur du transport sont deux entités qui conditionnent l'extension spatiale. Il existe des relations entre ceux-ci. Concernant les habitations, elles poussent dans toutes les directions revêtant des formes de croissance d'une très grande diversité. En effet, cette situation se ressent essentiellement par l'extension des zones d'habitats, qui d'ailleurs permettent d'opérer une classification et une typologie des espaces bâtis. Ainsi, on observe généralement quatre types de zone d'habitat dans les différentes villes périphériques : l'habitat résidentiel, l'habitat évolutif, l'habitat spontané et les types d'habitat qui relève du temps colonial et qui, à un degré caractérise ces villes et les particularisent dans l'évolution des mobilités. Par ailleurs, nous remarquons que les besoins des populations en 1960 dans ces villes, ne sont plus les mêmes que ceux des populations en 2000 ou encore en 2010. Pour ce faire, des terrains sont dégagés, viabilisés et mis à la disposition d'acheteurs potentiels. Les constructions qui plus tard sont réalisées, favorisent l'étalement des villes. Parmi les travailleurs migrants enquêtés, 21% proviennent de ces différents quartiers qui servent aujourd'hui, de nouvelles limites avec la capitale économique.

Nous savons que les transports s'inscrivent dans la durée et dans l'espace avec un fort impact sur l'aménagement de celui-ci. L'augmentation rapide de leurs parcs se ressent aussi bien au niveau de la circulation que sur les espaces publics, entendus ici comme les espaces

ressortissant strictement de la sphère publique, caractérisés par les rues, par les trottoirs. En effet, ces modes de transport, que les autorités ont bien des difficultés à contrôler et à réglementer, s'organisent à l'échelle de la rue. Cette situation pose des problèmes, surtout dans les villes de Bingerville et Dabou. Il faut dire que l'utilisation de l'espace urbain dans le cadre des transports collectifs, se fait de manière spontanée et non réglementée. Alors, l'on assiste au développement sans précédent des gares spontanées et favorise une production spatiale, incontrôlée et guidée par le souci de répondre à un besoin, celui de la rentabilité, au dépend de l'urbanisme. En effet, les travailleurs migrants qui se rendent à Abidjan dans le cadre du travail, convergent vers les différentes gares (officielles et informelles) où ils nouent des relations avec certains opérateurs économiques. Nous constatons la même ferveur des acteurs dans les gares d'Abidjan, véritable poumon économique du pays et même de la sous-région. Ainsi dans cette ville, on constate que les embouteillages sont plus fréquents au cœur de la ville parce que la concentration des emplois est plus importante. Par exemple, la trame des rues par rapport au nombre de voitures en circulation pose aussi d'emblée le problème de la congestion de la voirie.

CONCLUSION GENERALE

Cette étude montre que quoique séparée d'Abidjan par des sites peu urbanisés au début des années 1980, Bassam, Bingerville et Dabou constituent le point d'appui naturel des extensions de la métropole abidjanaise vers le nord et l'est. Ces villes s'urbanisent assez rapidement aujourd'hui et leur évolution actuelle est stimulée par le dynamisme structural et fonctionnel de la capitale économique. En somme, avec le développement et le relatif accès aux moyens de locomotion, la distance semble ne plus être un réel obstacle à la mobilité des populations car la fréquence de ces mouvements pendulaires a tendance à s'accroître. De ce fait, Grand-Bassam, Bingerville et Dabou sont joignables à tout instant par des autocars, par des minis cars appelés « Gbakas » à des tarifs abordables. A partir des résultats obtenus, nous pouvons dresser un bilan de la recherche sur les principales interrogations qui sous-tendent cette thèse.

Vérification de la première hypothèse

La première partie a posé les bases pour une analyse sur les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et les villes périphériques telles que Bassam, Bingerville et Dabou. Ces facteurs sont liés d'une part, au choix du logement et d'autre part, à la distance qui est un facteur aussi important des questions de mobilité.

Premièrement, nous avons montré dans le chapitre un, que le déficit de logements à Abidjan est lié à sa croissance démographique rapide et brutale, entraînant ainsi une inadéquation entre l'offre et la demande. Cette réalité s'explique par un véritable déficit au niveau de la production de logements. Par conséquent, l'achat et la location deviennent très élevés de sorte qu'il est quasi impossible pour l'Ivoirien moyen de se loger. Le stock global en termes de déficit est à peu près de 400 000 logements. Ce déficit est de 200 000 à Abidjan et 200.000 à l'intérieur du pays (AGEF, 2010). Mais, il est par an de 20.000 logements pour l'intérieur et plus de 20 000 pour Abidjan. Par ailleurs, Grand-Bassam, Dabou et Bingerville sont des pôles d'attraction et de fixation de population en quête d'un cadre de vie idéal et moins coûteux par rapport à Abidjan. Cette réalité s'explique par les différentes valeurs vénales entre Abidjan et ses villes environnantes. En effet, Marcory, Plateau et Cocody, réputés comme les quartiers luxueux par référence d'Abidjan, ont des prix au mètre carré compris entre 20.000 FCFA et 150.000 FCFA. Cependant, pour les autres quartiers, les prix

varient entre 5000 FCFA et 30.000 FCFA. La raison est que, certains quartiers tels que, Yopougon, Port-Bouët et Abobo sont considérés comme la proche banlieue et donc extensibles vers l'intérieur du pays. Par contre, à Grand-Bassam, à Bingerville et à Dabou, les prix varient entre 3500 FCFA et 10500 FCFA. Nous constatons à travers cette étude, que plus d'actifs migrants sont locataires que propriétaires, avec 73,33% des personnes enquêtées contre 18,33%, dans les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou.

Deuxièmement, nous avons vu que la distance entre les villes périphériques et la métropole abidjanaise favorise énormément la mobilité des actifs migrants. En effet, la ville d'Abidjan et les différentes villes qui l'entourent sont distantes respectivement de 45, 18 et 50 Km. Ces distances favorisent une mobilité de plus en plus grande entre ces différentes villes et Abidjan. En effet, les différents parcours sont compris entre 45 et 75 minutes de route. Par ailleurs, pour atteindre le centre de la capitale économique Abidjan c'est-à-dire la commune du Plateau, qui regroupe l'essentiel des activités des actifs migrants, le temps moyen de parcours est de 60 minutes, c'est la conjecture de Zahavi. Elle s'explique par l'accès à des modes de transports rapides qui permettent d'aller plus loin en moins de temps, entraînant ainsi, des taux de mobilité élevés allant de 3,2 pour les villes de Grand-Bassam, de Bingerville et 3,4 pour la ville de Dabou. Nos enquêtes ont montré que 257 travailleurs migrants sur 300 soit environ 86% empruntent un transport collectif. Quant à l'automobile personnelle, son utilisation ne concerne que 43 travailleurs migrants soit 14%.

Vérification de deuxième hypothèse

L'analyse sociodémographique et économique des acteurs des mobilités pendulaires a mis en exergue une diversité de caractères. D'une part, nos enquêtes ont montré que le secteur formel est mieux représenté que le secteur informel, avec 89,33% contre seulement 10,67%. D'autre part, il y a un déséquilibre entre hommes et femmes, entre travailleurs nationaux et non nationaux, entre les jeunes et les personnes âgées. La part des hommes est de 195 contre 105 pour les femmes. Ce constat nous donne un rapport de masculinité de 185,71%. Notons que les différentes variables telles que l'âge, la religion, le niveau d'instruction et le statut matrimonial, sont des aspects importants dans l'étude des mobilités pendulaires. Nous ajoutons cependant, que tous ces travailleurs migrants en exode quotidien, sont inégalement répartis dans les différentes zones d'activité qui s'avèrent être les quartiers d'Abidjan. Le lieu

traditionnel de l'activité reste le Plateau quel que soit le sexe mais avec seulement 25% des actifs migrants enquêtés. La conception des villes en générale, souvent organisées en pôles fonctionnels, impliquent des migrations pendulaires de plus en plus importantes. Ces populations actives utilisent toute sorte de moyens de transport pour se rendre sur leur lieu de travail. Nous signalons que 257 travailleurs migrants sur 300 soit environ 86% empruntent un transport collectif. Quant à l'automobile personnelle, son utilisation ne concerne que 43 travailleurs migrants soit 14%. Les inégalités économiques et sociales habituelles ont donc un rôle considérable non seulement dans la distribution du parc automobile, mais aussi dans le rapport à l'automobile.

Les transports collectifs représentent un élément essentiel qui établit un trait d'union entre les travailleurs et leur emploi, mais en règle générale entre les citoyens dans leur vie relationnelle avec l'espace dans lequel ils vivent. Nos différentes enquêtes de terrain, ont relevé plus de 598 véhicules dont 52 autocars, 126 véhicules de type Peugeot 504 et 420 véhicules de type gbakas. Dans ce contexte, l'évolution de la part du transport collectif doit être rapprochée de l'évolution des prix relatifs des deux modes de transport. Car depuis les dix dernières années, l'évolution du prix relatif est favorable à l'usage du transport collectif et exprime la volonté des actifs migrants à privilégier ce mode de transport quelque soit la ville. Dès lors, le réseau de desserte des transports collectifs des villes périphériques se répartit à partir de trois pôles majeurs que sont Yopougon, Adjamé et Treichville. Par leur desserte, ces transports collectifs interurbains ont su épouser les besoins de mobilité des actifs migrants et représentent un instrument important de gestion de l'espace, de la distance et du temps. Malgré l'importance que les transports collectifs privés apportent aux actifs migrants, les opérateurs privés dudit secteur sont confrontés à plusieurs difficultés. Les difficultés rencontrées par les transporteurs varient selon le contexte urbain, économique, politique et social. Elles peuvent être plus financières et dépendent davantage des infrastructures. Malgré toutes les difficultés liées aux transports collectifs, la demande en transport reste toujours présente chez les usagers car certaines compagnies de transport affichent des caractéristiques modernes dans la gestion de leurs entreprises.

Les mouvements pendulaires ont pour support de base les moyens de transport. L'existence et le développement de ces moyens de transport, sont liés à des paramètres précis. Parmi ces paramètres, l'on notera la qualité des réseaux, la performance des vecteurs, et l'organisation des compagnies chargées d'assurer les liaisons. L'amélioration des compagnies

de transport a manifestement entraîné un développement du secteur des transports dans les villes de Bassam, de Bingerville et de Dabou. Par ailleurs, nous notons l'arrivée des autocars et mini-cars qui a fait apparaître de profondes mutations, tant au plan du financement, du personnel engagé, des équipements, que de l'organisation. C'est la naissance de véritables entreprises, dans le secteur du transport et surtout aussi de véritables gares routières. De ce fait, nous dénombrons pour les espaces de départ, environ cinq gares routières, tandis que pour les espaces d'arrivée, l'on en dénombre quatre officielles. La promotion des sociétés MTD, ETD, CSAF, Le FONCTIONNAIRE à Dabou et UTGB à Bassam, dont la flotte de véhicule est neuve, en est une conséquence patente.

Vérification de la troisième hypothèse

Au terme de cette analyse, nous pouvons dire que la mobilité est, sans aucun doute, l'une des variables majeures à avoir un impact sur les budgets familiaux des actifs migrants, une influence sur les structures démographiques et la structuration spatiale des espaces urbains. Son évolution transforme les configurations urbaines et conditionne l'extension des villes. D'entrée de jeu, nous notons que, nos différentes enquêtes ont relevé que les calculs effectués entre la part des dépenses en transport et les revenus de certains actifs, nous donnent des chiffres entre 5% et 13% des dépenses globales dans les budgets familiaux. Cependant, quand nous comparons ces taux avec celui des exemples des villes africaines dans les enquêtes de type mobilité, nous constatons que les taux concernant la part des dépenses dans les budgets familiaux des actifs des villes de Bassam, Bingerville et Dabou, sont largement en deçà de ceux des villes africaines. Nous pouvons dire que malgré l'intensité des voyages quotidiens effectués par les différents travailleurs migrants, la part des dépenses globales en transport restent très importantes mais influe peu sur les budgets familiaux. Par ailleurs, nous signifions que ces mobilités pendulaires imposent des contraintes sociales aux différents travailleurs migrants.

Concernant l'influence des mobilités pendulaires sur les structures démographiques, nous pouvons dire que plusieurs facteurs concourent à expliquer cette situation. Parmi ces différents facteurs, la proximité de la ville d'Abidjan joue un rôle majeur, dans le sens où avec la récession des années 1980, l'effort d'investissement dans la ville a diminué. Les abidjanais en ont été durement frappés et de nombreux migrants ont quitté la ville dont le rythme de croissance démographique est de 4% par an. Les possibilités qu'offraient les villes

périphériques, les ont exposées à l'afflux de différentes sortes de migrants. Cette réalité a permis aux villes périphériques de connaître une évolution rapide de leurs populations. Les statistiques montrent qu'il y a un lien entre l'augmentation de la population d'Abidjan et celle des villes périphériques. Par ailleurs, nous remarquons que les taux de croissance à Abidjan et dans ces villes, nous montrent une évolution à la périphérie avec des taux allant de 2,44% à 4,62% pour la ville de Bassam ; de 2,26% à 5,20% pour Bingerville ; de 3,11% à 4,44% pour la ville de Dabou et une baisse à la capitale avec un taux allant 4,92% à 1,96%. En résumé, nous pouvons dire que la très forte concentration des populations des zones périphériques est donc consommatrice d'espace. Ainsi, l'espace urbain surtout dans son extension trouve sa raison d'être à Bassam, à Bingerville et à Dabou. La forte population qui arrive, s'installe différemment selon ses capacités financières et ses affinités religieuses et socio-culturelles.

Pour l'impact des mobilités pendulaires sur la structuration des espaces urbains, nous disons que les habitations et le secteur du transport sont deux entités qui conditionnent l'extension spatiale. Concernant les habitations, elles poussent dans toutes les directions revêtant des formes de croissance d'une très grande diversité. En effet, cette situation se ressent essentiellement par l'extension des zones d'habitats, qui d'ailleurs permettent d'opérer une classification et une typologie des espaces bâtis. Ainsi, on observe généralement quatre types de zone d'habitat dans les différentes villes périphériques : l'habitat résidentiel, l'habitat évolutif, l'habitat spontané et les types d'habitat qui relève du temps colonial et qui, à un degré caractérise ces villes et les particularisent dans l'évolution des mobilités. Par ailleurs, nous remarquons que les besoins des populations en 1960 dans ces villes, ne sont plus les mêmes que ceux des populations en 2000 ou encore en 2010. Pour ce faire, des terrains sont dégagés, viabilisés et mis à la disposition d'acheteurs potentiels. Les constructions qui plus tard sont réalisées, favorisent l'étalement des villes. Parmi les travailleurs migrants enquêtés, 21% proviennent de ces différents quartiers qui servent aujourd'hui, de nouvelles limites avec la capitale économique.

Nous savons que les transports s'inscrivent dans la durée et dans l'espace avec un fort impact sur l'aménagement de celui-ci. L'augmentation rapide de leurs parcs se ressent aussi bien au niveau de la circulation que sur les espaces publics, entendus ici comme les espaces ressortissant strictement de la sphère publique, caractérisés par les rues, par les trottoirs. En effet, ces modes de transport, que les autorités ont bien des difficultés à contrôler et à réglementer, s'organisent à l'échelle de la rue. Cette situation pose des problèmes, surtout

dans les villes de Bingerville et Dabou. Il faut dire que l'utilisation de l'espace urbain dans le cadre des transports collectifs, se fait de manière spontanée et non réglementée. Alors, l'on assiste au développement sans précédent des gares spontanées et favorise une production spatiale, incontrôlée et guidée par le souci de répondre à un besoin, celui de la rentabilité, au dépend de l'urbanisme. En effet, les travailleurs migrants qui se rendent à Abidjan dans le cadre du travail, convergent vers les différentes gares (officielles et informelles) où ils nouent des relations avec certains opérateurs économiques. Nous constatons la même ferveur des acteurs dans les gares d'Abidjan, véritable poumon économique du pays et même de la sous-région. Ainsi dans cette ville, on constate que les embouteillages sont plus fréquents au cœur de la ville parce que la concentration des emplois est plus importante.

Les limites de notre méthodologie de recherche

Nous avons inscrit notre thèse dans une approche méthodologique qui présente certes des avantages, mais qui a révélé des limites. L'approche choisie a consisté en l'analyse des données collectées sur le terrain à travers nos différentes enquêtes et d'importantes sources documentaires émanant de divers centres de recherche. La mobilisation de ces différentes informations a parfois constitué un handicap dans la mesure où certaines sources étaient toutes aussi disparates d'une part et nos heures d'enquête (entre 5H et 7H), nous posaient parfois préjudices. A cet effet, le manque de données de statistique de base sur les migrants pendulaires, nous a contraints à nous adresser directement aux transporteurs des villes de Grand-Bassam, de Bingerville et de Dabou. Ceux-ci, dans leur quête de toujours préserver la confidentialité de leurs clientèles abonnées surtout, nous privait d'informations capitales. Cette situation pouvait nous permettre d'avoir plus amples informations sur le comportement des pendulaires intensifs. Du coup, nos différents dépouillements ont montré une catégorie de réponses sous la forme 'non défini'.

Quelques axes de réflexion pour un approfondissement du sujet

Il nous semble opportun de dire, les rapports qu'entretiennent les villes périphériques et Abidjan demeurent très intenses. Ils ne feront que s'accroître davantage dès lors que les autorités mettent un accent particulier sur la mise en place d'infrastructures de communication à l'image de l'autoroute de Grand-Bassam en construction. Pour des études futures, voir l'impact des mobilités pendulaires sur les espaces de départ et d'arrivée.

BIBLIOGRAPHIE

ADAMOU A., 1996. Parcours migratoire des citadins et problématique du logement à Niamey. Mémoire de DEA, 157p.

ADEBAYO D., 2003. Crises et recompositions dans les modes d'habiter et les pratiques sociales à Abidjan. Publication, 35p.

AGBOSSOU I., 2007; Modélisation et simulation multi-agents de la dynamique urbaine : Application à la mobilité résidentielle, Thèse de Doctorat de l'université de Franche-Comté Strasbourg, 270 p.

AKA K. A., 1988, L'organisation des transports collectifs à Abidjan, Thèse de doctorat de l'université de Paris X – Nanterre (Géographie Humaine), 333 p.

ALOKO N.J., 1989. Transport, communication et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire. Université d'Abidjan, Thèse d'Etat en géographie, IGT, 1344 p.

ALOKO N.J., 2001. Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux, Revue Ivoirienne des lettres et Sciences Humaines, P 117-132.

ALOKO N.J., 2002. Les relations difficiles entre le transport collectif et l'espace urbain à Bouaké, Recherche Transports sécurité, n°74, p. 67-84.

AMMASSARI S., 2004. Gestion des migrations et politiques de développement : optimiser les bénéfices de la migration internationale en Afrique de l'Ouest, BIT, 99p.

AMSELLE J. L. ; 1995. Ethnie. In Encyclopédia Universalis, corpus 8, France.

ANAS A, 1982: Residential location markets and urban transportation: economic theory, econometrics and Policy analysis with discrete choice models. New York Academic Press.

ANTOINE Ph., 1996, La crise et l'accès au logement dans les villes africaines. In J. COUSSY, J.VALLIN, Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques. CEPED, pp. 273-290 (Les Études du CEPED n°13).

ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A., 1987, Abidjan « côté cours », Paris, ORSTOM, Karthala, 274 p

ANTOINE Ph., HERRY Cl., 1983, La population d'Abidjan dans ses murs, Cahier ORSTOM, Sér. Sci. Hum., vol. 19, n° 4, pp. 371-395.

APPARICIO Philippe et Gilles GREGOIRE, 2009 ; « Les migrations alternantes à Montréal: genre et âge de l'organisation spatiale de l'emploi à l'organisation spatiale des navettes ». Atlas du navetta de la RMR de Montréal

ARMAND M., 1984 ; Abidjan : Structures urbaines et différenciations sociales, Thèse de 3^{ième} cycle, Aix en Provence.

ARMOOGUM J., KRAKUTOVSKI Z., MADRE J.L., 2003; « Moving through nets: The physical and social dimension of travel », Conference paper, Session XXX, 10th International Conference on Travel Behavior Research, Lucerne,

ARNOTT R.J, 1985: A housing policy simulation model (mimeo), Kingston, Ontario: Queen's University

ASCHER F. et al, 1997, L'aménagement urbain face à la crise, Editions de l'Aube, 253p.

ASCHER F., 1999 : Quand les transports publics deviennent l'affaire de la cité. Parlons-en avec la RATP, Editions de l'Aube.

ASCHER F., "Le mouvement au cœur de la modernité", in Bouge l'archi. Architecture Villes et mobilité. Paris, Institut pour la Ville en mouvement, 2003, pp. 4-71.

ATTA K., 1978. Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et périurbain de Bouaké. Thèse de 3^{ième} cycle, IGT, 256p.

ATTAHI K., 2001. Problématique de l'urbanisation et les défis de la gestion municipale en Afrique Occidentale et Centrale, BNETD, 50p.

AUTHIER J. Y., BACQUE M. H. et GUERIN-P F. 2007. «Introduction, le quartier, enjeux scientifiques, actions et pratiques sociales», Edla Découverte, pp. 7-50

B.N.E.T.D, 1992. Projet de développement des communes côtières, dossier de préparation du projet, Annexe 2, Abidjan. 249 p.

B.N.E.T.D, 1993. Projet de développement des communes côtières, dossier de préparation du projet, Bingerville, 55 p.

B.N.E.T.D, 1995. Projet de développement des communes côtières, dossier de préparation du projet, Dabou, 84 p.

B.N.E.T.D, 1996. Projet de développement des communes côtières, dossier de préparation du projet, Bassam.

BACCAÏNI B, 1996 ; « L'évolution récente des navettes en Ile de France », L'Espace Géographique, n°52,

BANQUE MONDIALE, 1972. Urbanisation : Etude sectorielle, Washington, Banque Mondiale, 130 p.

BANQUE MONDIALE, 1975. Transports urbains : politique sectorielle, Washington, Banque Mondiale, 118 p.

BANQUE MONDIALE et Commission économique pour l'Afrique., 2001. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. Document de travail SSATP n°58F, 2001, Gestion des transports urbains. Abidjan, du 3 au 14 juillet 2000, 222 p.

BASSAND M., 1997. Métropolisation et inégalités sociales. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 245p.

BASSAND M. et BRULHART M.C., 1980 : Mobilité spatiale, Bilan et analyse des recherches en Suisse, Saint-Saphorin, éditions Georgi.

BASSAND M., KAUFMANN V. (1996) ; L'automobilité urbaine, une impasse. In L. V OYÉ (dir.) Ville et transactions sociales. L'Harmattan, Paris, 293 p

BASSAND M. et ROSSEL P., 1990 : « Métropoles et réseaux », in Espaces et Sociétés, n° 578, pp 196-208

BASTIE J. et DEZERT B., 1980. L'espace urbain. Paris. Ed. Masson, 381 p.

BAVOUX J.-J., (sous la direction), **1998.** Introduction à l'analyse spatiale, Coll. " Synthèse ", série " Géographie ", Armand Colin, Paris, 96p.

BAVOUX J.-J. et al. (2005). Géographie des transports. Paris : Armand Colin.

BEAUJEU-GARNIER J., et CHABOT G., 1967. Traité de Géographie Urbaine. A. Colin, Paris 496 p.

BERGER M. 2004. «Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?», CNRS Éditions, Espaces et Milieux, Paris, 2004, 317 p.

BOCHET (2005). Morphologie Urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement In Da Cunha, A. et al, Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, PPUR presses polytechniques, 471 p.

BONNAFOUS A., PUEL H., 1983, Physionomies de la ville. Les éditions ouvrières, Série "Initiation Economique ", Paris, pp.157.

BONNEVILLE M., 1993 ; Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise. Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ? Paris, Economica, pp. 321-343.

BONVALET C. et BRUN J, 2002 : Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France in L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions, Paris ; Budapest ; Torino, L'Harmattan.

BONVALET C., DUREAU F. (2000), « Les modes d'habiter: des choix sous contraintes », in F. Dureau et alii, Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale, Paris, Anthropos-Economica, [RD: 131-153.

BONVALET C., FRIBOURG A.M. 1990, Stratégies résidentielles, Paris, Ined, Plan Construction et Architecture, l'INSTITUT.

BORET, 2000 : « Le phénomène d'étalement urbain et la croissance des villes », 63 P.

BOYER A., 1973. Les transports routiers. P.U.F. QSJ. N° 1.515., Paris, 125 p.

BRUN J., 1990, « Mobilités résidentielles et stratégies de localisation », in Stratégies résidentielles, 299-312.

BRUN J., 1993, «La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transfert de concept et questions de méthodes», Les Annales de la recherche urbaine, 59-60: 3-14

BRUNETTE J., 2009 : Étalement urbain en région montréalaise: impacts et aménagement durable. Thèses de l'Université de Sherbrooke -- Maîtrise en environnement, 84 pages.

CARRUTHERS, J. I. et GUDMUNDUR U. F., « Urban sprawl and the cost of public services ». Planning and design, n°30, (2003). pp. 503-522.

CAVAILHES J., GOFFETTE-NAGOT F., 2001 et 2002, Logement et localisation résidentielle dans l'espace urbain et rural en France. Evolution 1984-1996. Dijon/Lyon, INRA/CNRS; Vol. 1 (2001), Document de recherche n° 57 et Vol. 2 (2002), Document de recherche n° 58.

CETUR (Centre d'Etudes des transports Urbains), Manuel d' Urbanisme pour les pays en développement, 1982, Les transports urbains, Paris, Coopération et Aménagement, Agence française pour l'aménagement et le développement à l'étranger, vol. 4, 344 p.

CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), 2002, Coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan, Abidjan, Rapport à l'Agence des Transports Urbains (AGETU), 131 p.

CHALINE C., 1980. La dynamique urbaine, Paris, P.U.F, 206 p.

CICRED., 2006. Mobilité spatiale de la population : nécessité de développement et risques de dégradation de l'environnement dans l'Est et le Sud-ouest du Burkina Faso.

CLARK W.A.V. et ONAKA J.L, (1983): Life cycle and housing adjustment as explanations of residential mobility. In Urban Studies n°20, 1983

CLAVAL P., 1970. La géographie urbaine. Revue géographique de Montréal, p.117-141

CLAVAL P., 1981. La logique des villes. Essai d'urbanologie, Paris : Litec, 653p.

COMBY (J.), 1997 : Retour sur la loi d'orientation foncière de 1967 et ses déconvenues, article, in Etudes Foncières.

COMBY J., RENARD V., (1996), Les politiques foncières, Paris, Presses Universitaires de France, 127 p.

COMBY J. et RENARD V., 2005: Les politiques foncières, que sais-je? PUF, Paris, Deininger K., Une Politique foncière pour la croissance et la lutte contre la pauvreté - un rapport d'étude de la Banque mondiale, ESKA,

COSINSCHI M., RACINE J.-B., 1995. Géographie urbaine, in Les concepts de la géographie humaine, Masson, pp. 96-116.

COTTEN A.M., 1969. Introduction à une étude des petites villes de Côte d'Ivoire. ORSTOM/P.B. sc. H. N° 1

COULIBALY K., 2008. Anyama, une ville Malinké en pays Akyé. Abidjan. Université de Cocody, Thèse unique de Géographie, IGT, 419 p.

COURGEAU D., LE LIÈVRE E. (1989), Analyse démographique des biographies, Paris, Ined, 270 p.

CROZET Y., (2005) : Le temps et les transports de voyageurs ; Laboratoire d'Économie des Transports (LET), Université Lumière Lyon 2, 43 P.

CROZET Y., JOLY I., 2003, « De l'hypothèse de la constance du budget temps de transport à sa remise en cause : une double interpellation des politiques de transport urbain », Recherche pour le PUCA.

CROZET Y., JOLY I., 2006, « Budget temps de transport et vitesse : de nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine », in M. Bonnet, P. Aubertel (Dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

DANA, J. - Y. (2008). Bienvenue à Ecopolis, Okapi, Bayard Presse, juin 2008, 45 p.

DELAUNAY D., 2002. Mobilités et recompositions urbaines, 28p.

DELAUNAY D. et DUREAU F. (2003) : Des individus dans la ville: les transitions résidentielles à Bogota ; 23 P.

DEMBELE O., 1996. Problématique environnementale de la ville et intégration des quartiers précaires : analyse du modèle d'urbanisme ivoirien. Cahiers de Géographie Tropicale, IGT, pp 23-49.

DEMORAES F., 2004. Mobilité, enjeux et risqué dans le district métropolitain de Quito. Chambéry, Université de Savoie, 352 p.

DEMUR C., 1969. Les transports urbains à Abidjan. Mémoire de maîtrise de Géographie, Paris, 45 p.

DERRUAU M., 1995. Géographie Humaine, éd. Armand Collin et Masson, Paris, 476p.

DERYCKE P.H., 1970. L'économie urbaine. P.U.F. Bdv Saint germain, Paris, 270 p.

DIAKITE S., 2006. Ethnies et nationalités dans les villes de la région des Lagunes, DEA, IGT, 37p.

DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P., 1999 : Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux. Laboratoire d'Économie des Transports, 126 p

DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P., 2002, Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines. In Y. BUSSIERE, J.L. M ADRE (éds.), Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud. L'Harmattan, pp. 289-315.

DIPES, 2004: Annuaire Statistique Côte d'Ivoire 2003-2004 Enseignement Secondaire du MEN

DIRENY T., 2004. Prospective de la demande de transport dans l'Aire Métropolitaine de Port-au-Prince. Université d'Etat d'Haïti, Maîtrise en Développement urbain et régional.

DOLLFUS O., 1971. L'analyse en Géographie. P.U.F., QSJ- N° 1.456, Paris 126 p.

DUPONT V., PUMAIN D., 2000 : De la ville compacte aux métropoles polycentriques ; 21 P.

DUREAU F. (1987), Migration et urbanisation : le cas de Côte d'Ivoire. Thèse de Doctorat, Paris, ORSTOM, 657 p.

DUREAU F. (2000), « Bogota: des stratégies résidentielles très diverses marquées par une inégale maîtrise de l'espace », in F. Dureau et alii (coord), *Métropoles en mouvement*. Une comparaison internationale, Paris, Anthropos-IRD: 165-173.

DUREAU F. et LEVY J.P., 2002. L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions, Paris, l'Harmattan (coll. Habitat et sociétés), 411p.

European Environment Agency (2006). Urban Sprawl in Europe – The ignored challenge, Luxembourg, Office des publications pour officielles des communautés européennes, 60 p.

FALL A S., 2006. Enjeux et défis de la migration internationale de travail, Publication, 51p.

FARGUES Ph., 1975. Migrations et urbanisations en Côte d'Ivoire d'après le recensement de 1975, IGT.

FILIPPI B, (1993) : Les enquêtes-mobilité : potentialités et enjeux pour la connaissance du fonctionnement des marchés locaux de l'habitat. In Actes et entretiens de l'Habitat de Nancy, 1993

FILIPPI B, (1997) : Mobilité résidentielle, chaînes de vacance et approches systémiques des marchés locaux de l'habitat. Comment observer et modéliser ? In Comprendre les marchés locaux du logement. Edition L'Harmattan, Collections Villes et entreprises, Paris

FISCHER G.N., 1981. La psychosociologie de l'espace, Paris, PUF, 128 p.

FOUCHIER V. (1998) Les densités urbaines et le développement durable - Le cas de l'Ile de France et des villes nouvelles, secrétariat général du groupe des villes nouvelles (SGVN), 212 p.

GEORGES P., 1970. Les méthodes de la géographie. P.U.F. Que Sais-Je? N° 1.398, Paris, 126 p.

GERONDEAU C., 1974. Les transports urbains. P.U.F. QSJ. N° 1.344., Paris, 127 p.

GINSBERG R, (1979): Timing and Duration Effect in Residential History and Other Longitudinal Data. In Regional Science and Urban Economics n°9.

GNAMIEN G., 2002. Téléphonie, modes d'appropriation et structuration de l'espace urbain : exemple de la ville d'Abidjan, mémoire de DEA de Géographie, 40p.

GODARD X. (Dir), 1992, Mobilité et transports dans les villes en développement, transfert de modèles et échanges économiques Nord-Sud, CODATU Sao Paulo 1990, Paris, L'harmattan, 232p.

GODARD X., 1994. Les transports dans les villes du Sud, La recherche de solutions durables, Editions Karthala, CODATU / INRETS, 367p.

GODARD X., 2001, Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement, Les Cahiers Scientifiques du Transport n° 39, pp. 15-41.

GODARD X. (Dir), 2002. Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, Paris, karthala/INRETS, 408p.

GODARD X. 2006, Les transports urbains et l'environnement dans les villes du sud, In DORIER-APPRILL E., ville et environnement, Paris, SEDES, pp. 169-196.

GODARD X., 2007. «La contribution du transport artisanal à la mobilité urbaine», Bulletin de la coopération française pour le développement urbain, l'habitat et l'aménagement spatial, Villes en développement, n°78, pp.3-51.

GODARD X. (dir.), KANE C., SECK A., 1996, Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire. Rapport intermédiaire. INRETS-SITRASS pour le compte du Ministère de la Coopération, INRETS, sn p.

GOGBE T., 2002. Bondoukou: Etude urbaine. Abidjan. Université de Cocody. Thèse de doctorat troisième cycle, IGT, 371 p.

GOGBE T., 2008. Atouts et contraintes de la ville de Grand-Bassam. Revue, IGT, 15 p.

GOODMAN A.C, (1990): Demographics of Individual Housing Demand. In Regional Science and Urban Economics, n°20.

GRAWITZ M., 1976. Méthodes en sciences sociales. Précis Dalloz, Paris, 143 p.

HAERINGER Ph., (1969); L'habitat à Abidjan. Urbanisme, (111-112) : 9-93, Cahiers d'études africaines

HAGGET P., 1973. L'analyse spatiale en Géographie Humaine. Collection U.A. Colin, Paris, 390 p.

HAUHOUAUT D.A., 1973. Abidjan : Des résidences aux zones actives. Etude géographique des migrations quotidiennes des travailleurs à Abidjan. Thèse de troisième cycle, Caen, 175 p.

HAUHOUAUT D.A., 1974. Etude géographique des migrations quotidiennes de travailleurs à Abidjan, Annales de l'Université d'Abidjan, IGT, p147-266

HOUOT H, 1999 : Approche géographique des nuisances sonores urbaines. Méthodologie d'aide à la prise en compte des nuisances sonores en aménagement urbain. Application à la ville de Besançon. Thèse de doctorat de l'Université de Franche-Comté.

KABRAN F.H., 2000. Etudes des aspects spatiaux, de la mobilité et du déplacement des enfants travailleurs, dans les communes de Treichville, Marcory et Koumassi. Abidjan. Université de Cocody, Mémoire de maîtrise, IGT, 134 p.

KASSI I., 2007. Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan. Université de Bordeaux 3, Thèse unique de Géographie, Bordeaux, 311 p.

KAUFMANN V., 1995, (dir. Bassand Michel et Bovy Philippe), Thèse : Le report modal de l'automobile vers les transports publics, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne EPFL (Rapport de recherche 126), 371p.

KAUFMANN V., 1999, Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (DRAST, Centre de Prospective et de Veille Scientifique), 64 p. (Coll. 2001 PLUS, n° 48).

KAUFMANN V. (2000) Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.

KAUFMANN V. (2001) Mobilités et fluidité. In M. BASSAND, V. K AUFMANN, D. JOYE (dir.) Enjeux de la sociologie urbaine. Science technique société, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 280 p.

KESSIDES Ch., 2006. La transition urbaine en Afrique subsaharienne : impacts sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté, 121

KIPRE P., 1985. Villes de Côte d'Ivoire 1893-1940. Abidjan, NEI, Tome I, 238 p et tome II, 290 p.

KOFFI A.M. (2007); Mutations sociales et gestion de l'espace rural en pays EBRIE (Sud-Est de la Côte d'Ivoire) ; Thèse de doctorat de l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 417p

KOFFI L.F., 2008. Les migrations scolaires et la dynamique démographique de la ville de Dabou. Mémoire de Maîtrise, IGT, 108p.

KONATE I. K., 2010 ; Amélioration de la fluidité du trafic automobile à Abidjan: Définition d'un Programme d'aménagement des voies primaires de la ville d'Abidjan ; Elève Ingénieur des Travaux Publics ENSI 2010 (126 p.)

KOUADIO Th., 2012 ; Politique d'habitat : La Côte d'Ivoire a un déficit de 400 000 logements. Fraternité Matin, publié le Mardi 10 Janvier 2012

KOUAME A., 1991. Caractéristiques des ménages et de l'habitat. Séminaire de présentation des résultats du recensement de 1988.1 - Abidjan, Direction de la statistique et de la comptabilité nationale, 16 p.

KOUASSI N.G., 2006. Proximité et influence de la ville d'Abidjan sur les villes Périphériques immédiates : Anyama, Bingerville, Dabou et Grand-Bassam. Université d'Abidjan Cocody, Mémoire de Maîtrise, IGT.

LABASSE J., 1966. L'organisation de l'espace. Hermann, Paris, 606 p.

LACOUR, C. et PUISSANT, S. (1999) La métropolisation. Croissance, diversité, fractures. Paris, Anthropos. pp. 63-113.

LADD, H. F. «Population growth, density and the cost of providing public services» dans The challenge of fiscal disparities for state and local governments: The selected essays of Helen F. Ladd. 1999. pp.327-349.

LALONDE, F. (2006). L'étalement urbain comme frein au développement durable: solutions à apporter. Essai de maîtrise en environnement, Université de Sherbrooke, Québec, 86 p.

LEBLANC, R. Migrations inter municipales et développement de la banlieue dans la région métropolitaine de Montréal Montréal, Université de Montréal, mars 1980, p.58

LE BRAS H., 2002 ; L'adieu aux masses, Démographie et politique, La Tour d'Aigues, Editions de L'Aube.

LEROND F., 2000, L'autre Abidjan. Étude de l'habitat d'un quartier précaire et propositions d'intervention. L'Harmattan (Coll. Villes et Entreprises)- Les Volontaires du Progrès Architecture et développement, 256 p.

LEROY S., 2000 ; Sémantique de la métropolisation. L'Espace géographique, n° 1, pp.78-86

LÉVY J., 2000 ; Echelles de la mobilité et nouvelles mobilités. In M. BONNET, D. DESJEUX (dir.) Les territoires de la mobilité. Paris, PUF.

LEVY J., LUSSAUT M, 2003, "Métropolisation" et "Télétravail", in. (eds.) Dictionnaire de géographie. Paris, éditions Belin, pp. 612-630.

LOBA A., 2009. Dynamique du développement des villes côtières dans la région des lagunes: cas de Bingerville, Dabou et Grand-Lahou. Université d'Abidjan Cocody, Thèse unique de Géographie, IGT, 390 p.

LOMBARD J., STECK B., (2004): Transports aux Suds ; Ed. Armand Colin/IRD, 220 P.

MADRE J.L. et MAFFRE J., « Toujours plus loin mais en voiture », INSEE Première, n° 417, décembre 1995

MANOU-SAVINA, 1985 ; Politiques et pratiques urbaines à Abidjan. Lille, ANRT, Thèse, 412 p.

MARCOUILLER F., 2011 : Les migrations pendulaires à Montréal; Analyse de l'offre de service des transports collectifs ; Université de Montréal, 138 P.

MEL M., 2010. La mobilité quotidienne des travailleurs de Dabou vers Abidjan. Université d'Abidjan Cocody, Mémoire de maîtrise, IGT, 115 p.

MEMEL F., 2007. Dynamisme urbain et gestion foncière à Grand-Bassam. Université d'Abidjan Cocody, Mémoire de maîtrise, IGT, 142 p.

MENNA-BARRETO S. H., 2000, « Sao Paulo : Ghetto des riches et entassement des pauvres » in Dureau & alii, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale*, Editions Economica, I.R.D., pages 121-127.

MERCIER G. (2007) : Le concept de métropolisation appliqué à l'Allier, Cahiers de géographie du Québec Volume 51, numéro 143, septembre 2007, p. 177-195

MERLIN P., 1991. Géographie, économie et planification des transports, Paris, Presse Universitaire de France, 472 p.

MERLIN P. (Dir), 2000. Géographie humaine, Paris, Presse Universitaire de France, 578p.

MERLIN P. 2009. «L'exode urbain», La documentation française, 176p.

MERLIN P., CHOAY F., 2000. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presse Universitaire de France, 902 p.

MIGNOT D. et ROUTHIER J.L., 1980. Localisation des activités des ménages et mobilité, Paris, 175p.

MILTON S., 1971. Les villes du Tiers-Monde, Editions M-TH Génin - Librairies Techniques, 428p.

MINISTERE de la Construction et de l'Urbanisme, Direction de l'urbanisme, commune de Grand-Bassam, plan d'urbanisme directeur, rapport justificatif, janvier 1987, 30 p.

MINISTERE de la Construction et de l'Urbanisme, législation et réglementation en matière de foncier et d'urbanisme, recueil des textes sur l'urbanisme, avril 1994, 73 p.

Ministère des Travaux Publics, des Transports, de la Construction et de l'Urbanisme

- “ Equipements transports en Côte d'Ivoire” N° 1- Novembre 1977. Pp. 52-66. Article de M. Olivier RATHEAUX sur “les transports en commun d'Abidjan”
- “Transports urbains et urbanisme” 11-12 Novembre 1979. Article de M.J.F. ALLOUCHE sur “Les methodologies d'étude d'un plan de transport à moyen, long terme, instrument de recueil de données”.

Ministère du plan

- Projet de Développement Urbain à Abidjan. “Avant-projet des liaisons Est-Ouest : Etude de trafic”. BNETD-BCEOM Septembre 1974.
- Perspectives Décennales de Développement d'Abidjan :
 1. Tome 3 : Etude des transports. Octobre 1978 – BCET – SCET – IVOIRE.
 2. Schéma de structure à long terme – échelle 1/50.000è – Décembre 1978.
- Schéma Directeur : Régional Sud – Annexe au livre Blanc, Tome 1 et 3 “Notes Géographiques” – Janvier 1978.

NGARESSEM G.M., 1998. Croissance urbaine et problèmes de l'habitat à N'Djaména. Université d'Abidjan Cocody, Thèse de doctorat du 3ème cycle en géographie, IGT, 381 p.

N'GOTTA-N'GUESSAN, 1987. Activités économiques et transformations géographiques récentes de la périphérie d'Abidjan. Thèse de 3^{ème} cycle de Géographie, Université PAUL VALERY MONTPELLIER III

NOIN D., 1995 ; Géographie de la population, Ed. Masson, Paris, 281 p.

ORFEUIL J.P., 1993 : « Eléments pour une prospective transports énergie environnement en Europe », rapport INRETS/CPVS

ORFEUIL J.P., 1994 ; « Je suis l'automobile », Editions de l'aube ; 85 P.

ORFEUIL J.P. (1999), Evolution des mobilités locales et interface avec les stratégies de localisation, PUCA.

ORFEUIL J.P. (2000), L'évolution de la mobilité quotidienne, Les collections de l'INRETS, n° 37.

ORFEUIL J.P., 2001."Accroissement de la mobilité et étalement des villes", La ville aux champs, ADEF, Paris,

PARENTEAU et CHARBONNEAU, 1992 ; « Abidjan : une politique de l'habitat au service du plan urbain ». Cahiers de géographie du Québec, vol. 36, n° 99, 1992, p. 415-437.

PETIT J., 2003 : Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains, CNRS–UNIVERSITÉ JOSEPH FOURIER GRENOBLE 1, les Cahiers Scientifiques du Transport N° 43/2003 - Pages 35-58

PLASSARD F., 2007 ; « Ville–Transports urbains », In Encyclopaedia Universalis »

PLAT D., (2003) : Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne ; UNIVERSITE LUMIERE LYON 2, 144 P.

POCHET P. et alii, Mobilité et transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali, LET, ARETRANS, INRETS, décembre 1995, 170 p.

POULIOT et DANSEREAU, 1997 : « Transports et développement économique », Edition, Québec.

POURTIER R., 1999. Villes africaines, Dossier N° 8009, La documentation française, juin

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN Th., 1997. L'analyse spatiale, Coll. Cursus Géographie, Armand Colin, Paris, 167p.

RACINE J.B., et RAYMOND H., 1971. L'analyse quantitative en géographie. Collection Sup., P.U.F., Paris, 316 p.

RAPPORT Intermédiaire., 1992. Adjamé : gare routière interurbaine des voyageurs. DCGTx, AUA, 92 p.

RAVALET E., 2003. Différenciations sociales au travers des parcours migratoires, l'exemple de Niamey. DEA, 87p.

REBETEZ F, 2008 : Mobilité pendulaire et potentiel de report modal limité ; Master of Science in Geography, Université de Lausanne, 94 p

REBOUHA Fafa, 2010 : Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées: Le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran ; Thèse de Doctorat, Université des Sciences et de la Technologie d'Oran.

RITTER J., 1976. Géographie des transports. P.U.F., QSJ N° 1.427, Paris, 128 p.

ROSSI A. A., Concurrence territoriale et réseaux urbains : l'armature urbaine de la Suisse en transition, PNR 25 (Programme National de Recherche) Ville et transport, Zürich : VDF Hochschulverlag AG an der ETHZ, 1985, 172

SALL B., 2007. Migration de travail et protection des droits humains en Afrique, Publication, 53p.

SANALIOU K., 1993. Etude géographique de la gare routière d'Adjamé. Université d'Abidjan Cocody, Mémoire de maîtrise, IGT, 123 p.

SANTOS M., 1969. Aspects de la géographie et de l'économie urbaine des pays sous développés. Paris, Cours de la Sorbonne fascicule I, 100 p.

SIMMONS J.W (1968), "Changing Residence in the City. A Review of Intraurban" Mobility, The Geographical Review, LVIII (4): 622-651.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-saharienne), 2001, Sphère publique - sphère privée: quelle organisation et quels financements pour les transports en Afrique Sub-saharienne, Actes de colloque SITRASS 6,5-7 novembre, Bamako, 455 p.

SITRASS., 2003. Guide méthodologique d'enquête ménages de la mobilité dans les villes en développement, 113 p.

STECK J.F., (2002): Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro ; pp 95-116

SOUIAH S. A., 2005. «Les marginalités socio-spatiales dans les villes algériennes», Les Cahiers du GREMAMO (Groupe de recherche sur le Maghreb et le Moyen-Orient), n°18, Editions l'Harmattan, Paris, pp.47-69.

TCRP (1998). The Costs of Sprawl – Revisited, Washington, National Academy Press, 40 p.

TEHE N.E., 2005. Organisation des transports collectifs urbains en Afrique : analyse du cas d'Abidjan et proposition. Université de Creteil Paris XII, Thèse unique de Géographie, Paris, 722 p.

TROIN J.F., 2000. «Du bon usage du terme “métropole”, notamment dans le monde arabe», Cahiers de la Méditerranée, vol. 64

VELTZ P., (1996) Mondialisation, villes et territoires. Paris, Presses universitaires de France.

VENNETIER P., 1991. Les villes d'Afrique tropicale. Paris, édition Masson, 190 p.

WIEL M., 1999. La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Sprimont : P.Mardaga, 149p.

WOLFF, P. (2006). Étalement urbain, l'impasse urbanistique? Travail dirigé – Séminaire de Recherche, Maîtrise en Urbanisme, Université de Montréal, Montréal, 31 p.

WOLKOWITSCHI M., 1963. Géographie des transports. Paris, éd. Armand Colin, 381 p.

WOLKOWITSCH M. (Dir)., 1992. Géographie des transports, Paris, Armand Colin, 191p.

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

ZAHAVI Y., 1976. Travel characteristics in cities of developing and developed countries. Washington D.C.: World Bank, Staff Working Paper, 95p.

ZAHAVI Y., TALVITIE A. (1980) Regularities in travel time and money expenditure. Transportation research record 750, pp. 13-19.

ZANHOUYA T., 1982. Les transports ville-banlieue à Abidjan. Abidjan, Université de Côte d'Ivoire, Mémoire de maîtrise, IGT, 186 p.

ZOUKOU L.N., 1990. Régions et régionalisation de Côte d'Ivoire, éd. L'Harmattan, 179p.

WEBOGRAPHIE

www.hypergeo.fr (Octobre 2011)

www.ird.ci (Mai 2012)

www.prodig.cnrs.fr (Octobre 2011)

www.revues.org (Novembre 2011)

ANNEXES

Annexe 1 : QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX ACTIFS MIGRANTS

THEME : ETUDE GEOGRAPHIQUE DES MIGRATIONS QUOTIDIENNES DES TRAVAILLEURS RESIDANT A LA PERIPHERIE D'ABIDJAN: CAS DE GRAND-BASSAM, DABOU ET BINGERVILLE

QUESTIONNAIRE

FICHE N°: /...../ VILLE : /...../ QUARTIER : /...../

A- IDENTIFICATION

1-Date de naissance du travailleur migrant : /...../ Lieu de naissance : /...../

2-Sexe : /...../ Ethnie : /...../ Nationalité : /...../

NB : Préciser les lettres **F** pour la femme ou **M** pour l'homme

B- PROFIL SOCIODEMOGRAPHIQUE DES ACTEURS

3-Etat matrimonial : Marié(e) /...../ Célibataire /...../ Veuf (ve) /...../ Divorcé /...../

4-Niveau d'instruction : Etudes primaires /...../ Secondaires /...../ Techniques /...../
Supérieures /...../ Aucune étude /...../

5-Type de religion : Catholique /...../ Protestant /...../ Musulman /...../ Animiste /...../
Autres chrétiens /...../ Sans religion /...../

6-Durée de résidence : Moins d'un an /...../ 1 an /...../ 2 ans /...../ Plus de 2 ans /...../

C- PROFIL SOCIOECONOMIQUE DES ACTEURS

7-Profession (préciser) /...../

8-Lieu de travail /...../

9-Pourquoi n'habitez-vous pas à Abidjan pour aller au travail ? Logement favorable à la périphérie /...../ Distance favorable dû aux transports /...../ A cause des liens historiques /...../

A cause de l'environnement sanitaire /...../

Autres (préciser) _____

D- LE TRANSPORT DANS LES MOBILITES PENDULAIRES

10-Comment vous rendez-vous au travail : Automobile personnelle /...../

Automobile de service /...../ Transport collectif /...../

11-Heure de départ pour le travail : /...../

Combien de temps mettez-vous pour atteindre votre lieu de travail /...../

12-Regagnez-vous votre domicile à midi ? OUI /...../ NON /...../

13-Où mangez-vous à midi ? (préciser) _____

Votre lieu de repos : Dans votre lieu de travail /.../ Au restaurant /.../ Dans un jardin publique /.../

Pas de lieu de repos /...../ Autres (préciser) _____

14-Le nombre de déplacements par jour : 2 /.../ 3 /.../ 4 /.../ Autant de déplacements /.../

15-Le nombre de cas de retard dans votre travail (préciser) _____

Avez-vous été victime d'un accident de circulation ? OUI /...../ NON /...../ Combien de fois ? /...../

16-Le prix du transport (préciser) _____

Combien dépensez-vous par jour dans le transport ? (préciser) _____

17-Quelle est la part des frais de transport dans votre budget mensuel ? (préciser) _____

18-Quelle est l'heure à laquelle regagnez-vous votre domicile ? (préciser) _____

19-A part le travail, vous rendez-vous à Abidjan ? OUI /...../ NON /...../

Si oui, pour faire quoi ? Faire des achats /.../ Voir la famille ou des amis /...../ Pour prendre du bon

temps /...../ Autres (préciser) _____

Si non, pourquoi ? Vous vous plaisez dans votre ville /...../ Pas important /...../ Autres (préciser) _____

20- Que pensez-vous de l'état de la voirie : Acceptable /..../ Très bon état /.../ Mauvais état /...../

A améliorer complètement /...../

21- Etes-vous abonné à une société de transport dans votre ville ? Oui /...../ Non /...../

*Si oui, quel est le nom de la société de transport ? _____

*Quel est le montant ? _____

22- Quel est votre sentiment sur le transport ? Peu sollicité /...../ Très sollicité /...../ Non sollicité /...../

E- ORIGINE GEOGRAPHIQUE ET MOBILITE RESIDENTIELLE DES ACTEURS

23- Où étiez-vous avant votre arrivée dans la ville ? (préciser) _____

24- Quelles sont les différentes destinations de votre parcours migratoire avant votre arrivée dans la ville ? Citez-les ? _____

25- Pourquoi êtes-vous venu dans cette ville ? (préciser) _____

26- Dans quel quartier avez-vous habité à votre arrivée ? (préciser) _____

27- Etiez-vous ? Locataire /...../ Autres /...../

28- Dans quel(s) autre(s) quartier(s) de la ville avez-vous habité ? (préciser)

2^{ème} quartier _____ de 19 à

Dernier quartier habité avant votre installation ici : _____

F- STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT

29- Statut d'occupation : Propriétaire /...../ Locataire /...../ Logement de fonction /...../

Logement gratuit /...../ Autres (préciser) /...../

30- Type de logement : Concession /..../ Villa /...../ Immeuble à étages /...../

31-Si vous n'êtes pas propriétaire, quel est le montant du loyer par mois : _____

32-Si vous êtes propriétaire, à combien avez-vous acheté la parcelle : _____

33-Avez-vous plusieurs lots en votre possession ? OUI /...../ NON /...../

Si oui, combien ? _____

34-Que représente ces lots pour vous ? (Une seule réponse)

Une sécurité pour la famille ou les enfants /...../ Une retraite sans problème /...../

Un investissement à long terme /...../ Autres (préciser) _____

G- CONDITIONS D'HYGIENE, DE BIEN-ETRE ET NIVEAU D'EQUIPEMENT DU QUARTIER

35-Approvisionnement en eau : Abonnement /...../ Borne fontaine publique /...../ Autres /...../

36-Approvisionnement à l'électricité : Abonnement /...../ Autres /...../

37-Evacuation des ordures ménagères : Jetées dans la rue /...../ Brûlées /...../ Ramassage par la
voierie /...../ Dépotoir publique /...../

38-L'accessibilité de votre quartier en véhicule est : Facile /...../ Difficile /...../ Impossible /...../

39-Etat des caniveaux : Eau stagnante /...../ Ensablé /...../ Encombré d'ordures /...../ Satisfaisant /...../

40-Où faites-vous vos achats du mois ? Dans votre ville /...../ A Abidjan /...../

41-Si vous le faites à Abidjan, pourquoi ? Abidjan est incontournable /...../ Vous faites toujours vos
achats à Abidjan /...../ Votre ville n'est pas suffisamment approvisionnée /...../ Les prix sont
différents à Abidjan, pour cela vous les faites là-bas (Abidjan) /...../

Annexe 2 : Première partie : chapitre 1

Tableau 11 : Population des logements économiques : catégories socio-économiques des ménages

Groupes de quartiers	Cadres et professionnels	Travailleurs qualifiés		Travailleurs non qualifiés	
		du privé	du public	secteur informel	autres
Périphérie (Nord-Ouest)	13,3 %	39,6 %	51,4 %	31,6 %	58,5 %
Centre	14,3 %	43,6 %	30,6 %	51,1 %	26,4 %
Périphérie (Nord-Est)	52,8 %	4,0 %	11,8 %	5,1 %	2,8 %
Port-Bouet et Vridi	19,6 %	12,8 %	6,2 %	12,2 %	12,3 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Source : PARENTEAU et CHARBONNEAU, 1992

Annexe 3: Deuxième partie : Chapitre 3

Tableau 38: Répartition des lieux de résidence des travailleurs migrants par sexe avant leur arrivée dans la ville

Lieu de résidence antérieure des actifs migrants	Par sexe selon la ville								
	Femme			Total Femme	Homme			Total Homme	Total général
	Bassam	Bingerville	Dabou		Bassam	Bingerville	Dabou		
Abengourou	0	0	0	0	0	0	3	3	3
Abidan;Guiglo	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Abidjan	20	17	12	49	43	34	36	113	162
Aboisso	2	4	0	6	3	0	1	4	10
Adiaké	0	2	0	2	0	0	1	1	3
Agboville	1	0	0	1	0	1	0	1	2
Agnibilekro	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Anyama	0	0	0	0	3	2	1	6	6
Bangolo	0	0	1	1	0	0	1	1	2
Bassam	2	4	0	6	7	0	1	8	14
Béoumi	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Biankouma	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bingerville	1	0	0	1	0	0	1	1	2
Bondoukou	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Bongouanou	0	0	1	1	0	0	1	1	2
Bonoua	2	0	0	2	0	0	1	1	3
Bouaké	1	2	0	3	0	6	0	6	9
Bouaké;Adzopé	0	1	0	1	0	0	0	0	1
Dabou	1	0	6	7	1	2	4	7	14
Dabou;Abidjan	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Daloa	0	0	0	0	0	2	4	6	6

Divo	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Ferké	1	0	0	1	0	0	0	0	1
Fresco	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Gagnoa	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Grand-lahou	0	0	0	0	3	0	2	5	5
Guibéroua	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Issia	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Jacqueville	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Korhogo	1	1	0	2	0	0	0	0	2
Lakota	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Man	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Non défini	3	4	3	10	1	3	4	8	18
Ouagadougou	0	0	1	1	0	2	1	3	4
Oumé	0	2	0	0	1	0	0	1	3
San-pédro	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Sikensi	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Soubré;Abidjan	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Tiassalé	0	1	0	1	1	0	0	1	2
Toumodi	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Yamoussoukro	1	2	0	3	0	0	0	0	3
Total général	36	40	29	105	64	60	71	195	300

Tableau 39: Parcours migratoire des travailleurs migrants par sexe avant leur arrivée dans la ville

Parcours migratoire	Par ville selon le sexe									
	Bassam		Total Bassam	Bingerville		Total Bingerville	Dabou		Total Dabou	Total général
	Femme	Homme		Femme	Homme		Femme	Homme		
Abengourou	0	0	0	0	0	0	2	2	2	
Abengourou;Abidjan	0	2	2	0	0	0	0	0	2	
Abengourou;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	1	1	
Abengourou;Tanda;Abidjan	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
Abidjan	6	2	8	8	15	23	3	3	6	37
Abidjan;Bingerville	0	0	0	0	2	2	0	1	1	3
Abidjan;Bouaké	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Abidjan;Bouaké;Man;Fresco	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Abidjan;Bouna	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	2	3	3
Abidjan;Daloa	0	0	0	0	2	2	0	2	2	4
Abidjan;Daloa;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Aboisso	1	2	3	0	0	0	0	0	0	3
Aboisso;Abidjan	0	3	3	0	0	0	0	0	0	3
Aboisso;Bonoua	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Accra;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Accra;Tiassalé	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Adiaké	0	0	0	2	0	2	2	0	2	4
Adiaké;Aboisso	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2
Adiaké;Bonoua	1	0	1		0	0	0	0	0	1
Adzopé	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Adzopé;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Adzopé;Anyama	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1

Adzopé;Grand-lahou	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2
Adzopé;Issia	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Agboville	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Agboville;Abidjan	1	1	2	1	1	2	2		2	6
Agboville;Abidjan;Bingerville	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Agboville;Dabou	0	1	1		0	0	0	0	0	1
Agboville;Lakota	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Agnibilekro;Bondoukou	0	0	0	0	0	0	1		1	1
Alépé;Abidjan	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2
Anyama;Abidjan	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Anyama;Bocanda	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Assuefri;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Azaguié;Anyama	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2
Bangolo	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bangolo;Divo;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bangolo;N'douci;Bassam;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Bassam	1	3	4	0	0	0	0	0	0	4
Bassam;Abidjan	0	0	0	4	0	4	0	0	0	4
Béoumi;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Béoumi;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Biankouma;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Bondoukou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Bongouanou;Grand-lahou;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bonoua;Bassam	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Bouaflé;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bouaflé;Bongouanou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bouaflé;Jacqueville;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1

Bouaké;Abidjan	1	0	1	2	4	6	1	2	3	10
Bouaké;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bouaké;Adzopé	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
Bouaké;Bondoukou;Yamoussoukro	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2
Bouaké;Divo;Issia;Anyama	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bouaké;Tingrela;Sakassou;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Bouna	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Bouna;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Bouna;San-pédro	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Bouna;Yamoussoukro;Abidjan	0	1	1	2	0	2	0	0	0	3
Brobo;Yamoussoukro;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Dabakala;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Dabakala;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Dabakala;Grand-lahou;Bassam	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Dabou	1	1	2	0	2	2	0	1	1	5
Dabou;Abidjan	1	3	4	0	2	2	0	0	0	6
Daloa;Abidjan	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2
Daloa;Gagnoa;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Dimbokro	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Dimbokro;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Divo;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Divo;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Divo;Daloa	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Divo;Gagnoa;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Divo;Grand-lahou	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Divo;Oumé	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Duekoué;Abidjan	0	1	1	0	2	2	0	0	0	3

Ferké;Bouna;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Ferké;Gagnoa;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
France;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Gagnoa;Abidjan	2	0	2	0	0	0	0	2	2	4
Gagnoa;Abidjan;Biankouma	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Gagnoa;Daloa;Issia;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Gagnoa;Divo;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Ghana;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Grand-lahou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Grand-lahou;Abidjan	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2
Grand-lahou;Dimbokro;Aboisso	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Guibéroua	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Guibéroua;Abengourou;Toumodi	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Guibéroua;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Guiglo;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Guiglo;Man;Abidjan	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Jacqueville;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Katiola;Abidjan	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Katiola;Aboisso	1	0	1	2	0	2	0	0	0	3
Kocoumbo;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Korhogo	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Korhogo;Abidjan	2	1	3	1	0	1	0	0	0	4
Korhogo;Divo;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Lagos;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Lakota;Divo;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Man;Abidjan	1	1	2	1	0	1	0	0	0	3
Man;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2

Man;Bouaflé	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Man;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Man;Divo;Abengourou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
M'batou;Tiassalé;Bouaké;Dimbokro;Oumé;Yamoussoukro	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
N'douci;Béoumi;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Non défini	2	6	8	4	6	10	2	7	9	27
Ouagadougou;Abidjan	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Ouagadougou;Grand-béréby;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Ouagadougou;Korhogo;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Oumé	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Oumé;Abidjan	0	1	1	0	0	0		1	1	2
San-pédro	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
San-pédro;Abidjan	0	1	1	0	2	2	0	0	0	3
San-pédro;Adiaké;Bongouanou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Séguéla	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Séguéla;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Sikensi;Abidjan	1	1	2	0	0	0	0	0	0	2
Soubré;Abidjan	0	1	1	2	1	3	0	0	0	4
Sr	2	1	3	0	0	0	0	0	0	3
Tabou;San-pédro;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Tanda;Bouaké;Abidjan	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Tanda;Yamoussoukro;Abidjan	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Tiassalé;Abidjan	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
Tiassalé;Fresco	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2
Togo;Abidjan	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2
Touba;Adiaké	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Touba;Bangolo;Dabou	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1

Touba;Divo;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Toumodi	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Toumodi;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Toumodi;Daloa;Abidjan	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Toumodi;Yamoussoukro;Sikensi	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Yamoussoukro;Abengourou;Abidjan	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Yaou;Abidjan	0	0	0	3	0	3	0	0	0	3
Zuénoula;Abidjan	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
Zuénoula;Aboisso;Abidjan;Dabou	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Total général	36	64	100	40	60	100	29	71	100	300

Annexe 3: Deuxième partie : Tableau 41: Répartition des actifs migrants par ville selon le premier quartier habité

Premier quartier habité	Ville			Total général
	Bassam	Bingerville	Dabou	
Adjamé bingerville	0	2	0	2
Agbanou	0	0	2	2
Agriculture	0	4	0	4
Akromayatchi	0	0	2	2
Anader	0	2	0	2
Ancien dabou	0	0	1	1
Bastos	0	0	6	6
Blachon	0	18	0	18
Bloc célibataire	0	2	0	2
Bramakoté	3	0	0	3
Cafop	5	0	0	5
Cité caïman	0	0	11	11
Cité cie	0	2	1	3
Cité késsé	0	2	0	2
France	12	0	0	12
France résidentiel	1	0	0	1
Gbagba	0	12	0	12
Gédéon	0	0	2	2
Harris	0	3	0	3
Impérial	40	0	0	40
Justice	0	0	10	10
Les dix villas	0	0	3	3
Marina	0	2	0	2
Mermet-ville	0	0	7	7
Mockey ville	4	0	0	4
Moossou	15	0	0	15
Non défini	14	9	14	37
Nouvelle gare	0	4	0	4
Palmeraie	0	11	0	11
Paris village	0	2	0	2
Petit-paris	4	0	0	4
Phare	2	0	0	2
Résidentiel	0	2	0	2
Sans loi	0	1	0	1
Santé	0	2	0	2
Sicogi	0	20	0	20
Sodepalm	0	0	11	11
Tchotchoraff	0	0	4	4
Usaid	0	0	1	1
Wrod	0	0	25	25
Total général	100	100	100	300

Annexe 4 : Troisième partie : Chapitre 5

Tableau 55 B : Estimation du poids du transport à partir d'enquêtes consommation, pour différentes villes et différentes années (%)

Ville	Date	Transport	Enquête	Source
Abidjan	1979	8,5	Enquête Budget Consommation	DIR DE LA STATISTIQUE, 1986
	1995	11,9	Niveau de vie	INSD, 1999
	1996	9,5	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Bamako	1985-86	15,1	Enquête sur les dépenses des ménages	SANOOGO, 1993
	1988-89	14,6	Enquête Budget Consommation	INSD, 1999
	1996	11,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Conakry	1990-91	9,2	Enq. Enquête consommation auprès des ménages	INSD, 1999
Cotonou	1986-87	10,2	Enquête Budget Consommation	INSAE, 1994
	1996	22,1	ELAM 5 Bis	INSD, 1999
	1996	9,8	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Dakar	1994-95	6,8	Enq. Sénégalaise auprès des Ménages	MIN. ECO., FIN ET PLAN, 1996
	1996	8,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Dar Es Salem	1993	9,1	Enquête HADS	DIAZOLVERA et alii, 1998 a
Douala	1978	8	Enquête Maetur	NGABMEN, 1997
	1983-84	9	Enquête Budget Consommation	LYNCH, 1991
	1996	12,1	Enquête Consommation	MIN. ECO. FIN., 2001
	2000	16	Enquête Dépenses des Ménages	MIN. ECO. FIN., 2001
Kinshasa	1969	4,4	Enquête Consommation	HOUYOUX et alii, 1986
	1975	7,4	Enquête Consommation	HOUYOUX et alii, 1986
	1986	9,4	Enquête Consommation	HOUYOUX et alii, 1986
Lagos	1985-86	0,9	Consumer Expenditure Survey	CANAGARAJAH et alii, 1996
	1992-93	3,7	Consumer Expenditure Survey	CANAGARAJAH et alii, 1996
Libreville	1993-94	9,4	Enquête Budget Consommation	Banque Mondiale, 1996 a
Lomé	1987	10,4	Enquête Budget Consommation	INSD, 1999
	1996	8,3	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Mombasa	1997	4,5	Welfare Monitoring Survey	CBS, HRSSD, 2000 a
Nairobi	1997	7,6	Welfare Monitoring Survey	CBS, HRSSD, 2000 a
Ndjaména	1990	6,8	Enquête Conditions de vie des Ménages	RONE, 1995
Niamey	1961-62	5,3	Enquête Budgets familiaux africains	MICHAUD, 1964
	1986-87	8,7	Enquête Consom. Produits Essentiels	DIR. STAT. INFORM., 1998
	1989-90	15,2	Enquête Budget Consommation	DSCN, 1994

	1995	13,4	Enquête permanente de conjoncture	DSCN, 1997
	1996	11,8	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Ouagadougou	1994-95	12,9	ESP	INSD, 1999
	1996	15,6	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Yaoundé	1978	6,1	Enquête Maetur	NGABMEN, 1997
	1983-84	11	Enquête Budget Consommation	LYNCH, 1991
	1993	14,8	ECM	NGASSAM, ROUBAUD, 1994
	1993	16,8	Enquête Consommation 1-2-3	DIAL, DSCN, 1993
	1996	13,8	Enquête Consommation	MIN. ECO. FIN., 2001
	2000	18,3	Enquête Dépenses des Ménages	MIN. ECO. FIN., 2001

Source : PLAT (2003)

Troisième partie : Chapitre 5

Tableau 61 : Croissance démographique de la ville d'Abidjan (1912-1998)

Date	Population	Taux d'accroissement annuel en %	Population d'Abidjan par rapport à la population totale de Côte d'Ivoire	Population d'Abidjan par rapport à la population urbaine de Côte d'Ivoire
1912	1.400	+12	-	-
1920	5.370		0,3%	21%
1934	17.000	+10	-	-
1945	46.000		-	-
1950	65.000		3%	29%
1955	125.000	+9,3	-	-
1960	180.000		-	32%
1963	254.000		7%	33%
1970	550.000	+11,6	10%	38%
1975	951.000		14%	44%
1978	1.269.000	+10,3	17%	46%
1984	1.646.000	+10,6	21%	51%
1988	1.929.079	+4,3	18%	41%
1998	2.953.018		20%	60%

Source : Direction de la statistique, INS (1998)

Annexe 5:

CHAPITRE I : Amélioration du réseau routier : ACHI Patrick annonce un tramway de plus de 125 milliards à Abidjan (Le Nouveau Réveil - N°2224 - vendredi 22 mai 2009).

Face à la demande croissante de transport et en vue de participer à la décongestion des grands axes d'échanges, le ministère des Infrastructures économiques envisage mettre en place un système de métro léger (tramway moderne) à Abidjan. Dans le cadre de cet important projet, s'est tenu le 20 mai dernier, à l'hôtel Tiama sis au Plateau, un atelier de restitution des travaux du projet du train urbain d'Abidjan. La présentation de l'étude de pré-faisabilité du tramway moderne, faite par Kamel Talbi, consultant à la Scet-Tunisie, un des bureaux d'étude en charge dudit projet s'est déroulée en présence de plusieurs experts de différentes structures telles que la Sotra, le Bnetd, l'Agetu,... et des représentants de plusieurs communes venus s'imprégner de cet important projet et soumettre leurs inquiétudes. Selon le ministre Patrick Achi, "la population a cru en l'espace de cinq ans et si rien n'est fait dans quelques années, on va assister à des engorgements". De l'exposé clair et précis du consultant sur les conditions de réalisation de ce tramway moderne, l'on retient que trois axes sont prioritaires. Ce sont, Adjamé-Yopougon, Adjamé-Abobo et Adjamé-Port-Bouet. Au cours donc de son intervention, M.Talbi a présenté pour chaque ligne, la justification urbaine de sa réalisation, ainsi que les données techniques en rapport avec sa réalisation. Il a également proposé les tracés pour les trois lignes de tramway. Les réseaux de ce train urbain qui vont être construits par phasage sur 32km pour les trois lignes citées sont estimés à plus de 125milliards. Selon le ministre, les ressources pour la première phase peuvent être mobilisées en une année, "si l'on commence le plus tôt possible" a t-il précisé. Une quatrième ligne est également envisagée. Il s'agit de la ligne de Cocody qui va plus tard être adjointe aux autres lignes. Outre les trois axes, un projet de renforcement et d'élargissement du pont Félix Houphouët Boigny est prévu. Le tramway qui va traverser la plupart des quartiers est selon le ministre Patrick Achi, "une nécessité pour une Côte d'Ivoire qui veut être un pays incontournable en Afrique de l'Ouest mais aussi pour un meilleur déplacement des populations". Rassurant sur la présence des bailleurs de fonds, il a assuré que la mise en place de ces travaux va non seulement permettre d'assainir et de rationaliser les espaces de transport, mais aussi ceux de commerce qui "envahissent complètement les voiries".

LISTES DES TABLEAUX	PAGES
Tableau 1 : Variables relatives à l'occupation du sol et à l'évolution de l'habitat	37
Tableau 2 : Variables relatives aux moyens de transport	37
Tableau 3 : Variables relatives aux différents profils des actifs migrants	38
Tableau 4 : Variables relatives à l'offre des transports	38
Tableau 5 : Variables relatives à l'impact des mobilités pendulaires	39
Tableau 6 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le quartier et le sexe	44
Tableau 7 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le quartier et le sexe	45
Tableau 8 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le quartier et le sexe	45
Tableau 9 : Résumé de la méthodologie	51
Tableau 10 : Logements économiques construits, par quartier	66
Tableau 11 : Population des logements économiques : catégories socio-économiques des ménages311
Tableau 12 : Population et superficie des communes	73
Tableau 13: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Bassam de 1984 à 2006	80
Tableau 14: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Dabou de 2001 à 2006	81
Tableau15: Evolution des attributions de permis de construire dans la commune de Bingerville de 1987 à 2006	82
Tableau 16 : Comparaison des valeurs vénales entre les communes d'Abidjan et les villes périphériques	85
Tableau 17: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le premier statut d'occupation.....	87
Tableau 18: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le statut d'occupation (après s'être installés définitivement).....	88
Tableau 19: Répartition des travailleurs migrants par ville selon l'achat des parcelles.....	89

Tableau 20: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le nombre de lots en possession..	90
Tableau 21: Répartition des travailleurs migrants par ville selon l'importance du lot en possession.....	91
Tableau 22 : Evolution de l'espace urbain abidjanais en hectares.....	101
Tableau 23 : Répartition des actifs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité.....	115
Tableau 24 : Répartition des acteurs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité.....	115
Tableau 25 : Répartition des acteurs selon la durée du trajet zone de résidence / zone d'activité.....	116
Tableau 26 : Répartition modale des déplacements domicile-travail.....	118
Tableau 27 : Choix du mode de transport des Femmes par ville	120
Tableau 28: Choix du mode de transport des Hommes par ville.....	120
Tableau 29 : Niveaux de mobilité dans quelques villes africaines.....	123
Tableau 30 : Niveaux de mobilité dans les villes périphériques d'Abidjan.....	124
Tableau 31 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon le sexe.....	129
Tableau 32 : Répartition des travailleurs migrants par tranches d'âges selon le sexe.....	130
Tableau 33 : Répartition des travailleurs migrants par groupes ethniques selon la ville....	135
Tableau 34: Répartition des travailleurs migrants par villes selon la nationalité.....	137
Tableau 35: Répartition des travailleurs des travailleurs migrants par ville selon la religion.....	138
Tableau 36: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le niveau d'instruction...	139
Tableau 37: Répartition des travailleurs migrants par sexe selon le niveau d'instruction...	140
Tableau 38 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon la situation matrimoniale.....	140

Tableau 39 : Répartition des travailleurs migrants par sexe selon la situation matrimoniale.....	141
Tableau 40 : Répartition des lieux de résidence des travailleurs migrants par sexe avant leur arrivée dans la ville	313
Tableau 41 : Parcours migratoire des travailleurs migrants par sexe avant leur arrivée dans la ville.....	315
Tableau 42 : Répartition des travailleurs migrants selon les motifs de changement de domicile.....	143
Tableau 43 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le premier quartier habité.....	146
Tableau 44 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le deuxième quartier habité.....	147
Tableau 45 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le dernier quartier habité.....	147
Tableau 46 a : Répartition des travailleurs migrants par sexe et secteur d'activité selon la ville.....	149
Tableau 46 b : Répartition des travailleurs migrants par sexe et secteur d'activité selon la ville.....	320
Tableau 47 : Répartition du parc automobile par type de véhicules.....	156
Tableau 48 : Evolution des parcs de véhicule dans les villes périphériques.....	157
Tableau 49 : Répartition des travailleurs migrants selon le prix du transport.....	158
Tableau 50 : Les caractéristiques des lignes Bingerville-Abidjan/ Bassam-Abidjan et Dabou-Abidjan.....	162
Tableau 51 : Répartition des travailleurs migrants par ville selon le sentiment sur le transport.....	175

Tableau 52: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le nombre des abonnés.....	200
Tableau 53: Répartition des travailleurs migrants par ville selon la compagnie de transport.....	200
Tableau 54: Répartition des travailleurs migrants selon le nom de la société et le prix d'abonnement.....	201
Tableau 55 A : Estimation du poids du transport à partir d'enquêtes consommation, pour différentes villes (%).....	209
Tableau 55 B : Estimation du poids du transport à partir d'enquêtes consommation, pour différentes villes et différentes années (%).....	321
Tableau 56: Répartition des travailleurs migrants par ville selon les dépenses totales journalières.....	210
Tableau 57: Répartition des travailleurs migrants selon les dépenses mensuelles.....	211
Tableau 58 : Les situations des actifs migrants en mi-journée.....	213
Tableau 59: Répartition des travailleurs migrants par zone d'activité selon le lieu de restauration.....	215
Tableau 60: Répartition des travailleurs migrants par zone d'activité selon le lieu de repos.....	215
Tableau 61 : Croissance démographique de la ville d'Abidjan (1912-1998).....	323
Tableau 62 : Evolution de la population d'Abidjan de 1965 à 1998.....	225
Tableau 63 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Bassam.....	228
Tableau 64 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Bingerville.....	228
Tableau 65 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population de Dabou.....	228
Tableau 66 : Taux d'accroissement moyen annuel de la population d'Abidjan.....	230

Tableau 67 : Structure résumée de la population par tranche d'âges des villes périphériques.....	232
Tableau 68 : Répartition des travailleurs migrants se rendant à Abidjan à part le travail.....	263
Tableau 69 : Motifs sur la fréquence des travailleurs migrants se rendant à Abidjan à part le travail.....	263
Tableau 70 : Le trafic de véhicules sur les deux ponts.....	273

LISTES DES FIGURES	PAGES
Figure 1 : Répartition des permis de construire dans la commune de Bassam	80
Figure 2 : Répartition des permis de construire dans la commune de Dabou	81
Figure 3 : Répartition des permis de construire dans la commune de Bingerville	82
Figure 4 : Comparaison des valeurs vénales entre les communes d'Abidjan et les villes périphériques	86
Figure 5: Fréquence des travailleurs migrants par ville selon le premier statut d'occupation.....	87
Figure 6: Répartition des travailleurs migrants par ville selon le statut d'occupation (après s'être installés définitivement).....	88
Figure 7 : Distribution des travailleurs migrants par ville selon l'achat des parcelles.....	89
Figure 8: Distribution des travailleurs migrants par ville selon le nombre de lots en possession.....	90
Figure 9: Distribution des travailleurs migrants par ville selon l'importance du lot.....	92
Figure 10 : Evolution de l'espace urbanisé.....	105
Figure 11: Evolution de la tache urbaine de la ville de Dabou.....	110
Figure 12: Evolution de la tache urbaine de la ville de Bingerville.....	113
Figure 13 : Répartition modale selon le sexe.....	119
Figure 14: Répartition des actifs migrants par groupe ethnique selon la ville.....	136
Figure 15: Répartition des travailleurs des travailleurs migrants par ville selon la religion.	139
Figure 16 : Répartition des travailleurs migrants par villes selon la situation matrimoniale.....	141
Figure 17: Répartition des femmes actives migrantes par secteur d'activité selon la ville.....	150
Figure 18 : Répartition du parc par type de véhicule.....	156

Figure 19 : Distribution des actifs migrants selon le prix du transport collectif.....	158
Figure 20 : Répartition des actifs migrants par ville selon le sentiment sur le transport.....	176
Figure 21: Organigramme des compagnies de transports routiers.....	181
Figure 22: Répartition des travailleurs migrants concernant l'état de la voirie.....	195
Figure23: Distribution des travailleurs migrants par ville selon la compagnie de transport.....	201
Figure 24 : Distribution des actifs migrants selon dépenses totales journalières.....	211
Figure 25 : Distribution des travailleurs migrants selon les motifs de non retour à domicile en mi-journée.....	214
Figure 26 : Distribution des travailleurs migrants selon le nombre de cas de retard.....	217
Figure 27 : Distribution des travailleurs migrants selon le nombre de cas d'accident.....	217
Figure 28 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Bassam.....	222
Figure 29 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Bingerville.....	222
Figure 30 : Courbes d'évolution des populations et des surfaces urbanisées de Dabou.....	223
Figure 31 : Evolution démographique de la vile d'Abidjan.....	226
Figure 32 : Les différentes évolutions des populations de Bassam, Bingerville et Dabou.....	227
Figure 33 : Courbes d'évolution des taux d'accroissement moyen annuel des populations de Bassam, Bingerville et Dabou.....	228
Figure 34 : Evolution du taux d'accroissement moyen annuel de la ville d'Abidjan.....	230

LISTES DES CARTES

PAGES

Carte N°1 : Localisation de la zone d'étude	35
Carte N°2 : Extension de la ville d'Abidjan en 2005.....	100
Carte N°3 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1961.....	106
Carte N°4 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1974.....	107
Carte N°5 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 1980.....	108
Carte N°6 : Présentation de la ville de Grand-Bassam en 2005.....	108
Carte N°7 : Dynamique spatiale de la ville de Dabou de 1971 à 2005.....	111
Carte N°8 : Dynamique spatiale de la ville de Bingerville de 1977 à 2005.....	113
Carte N°9 : Lieux de naissances des actifs migrants de Bassam.....	132
Carte N°10 : Lieux de naissances des actifs migrants de Bingerville.....	133
Carte N°11 : Lieux de naissances des actifs migrants de Dabou.....	134
Carte N°12 : Flux des travailleurs migrants (sexe féminin) par lieu de résidence vers leurs zones d'emploi.....	150
Carte N°13 : Flux des travailleurs migrants (sexe masculin) par lieu de résidence vers leurs zones d'emploi.....	151
Carte N°14 : Réseau de desserte des transports collectifs.....	164
Carte N°15 : Localisation des gares officielles sur les lignes Abidjan-Villes périphériques.....	189
Carte N°16 : Typologie de l'habitat par quartier en 2007.....	235
Carte N°17 : Répartition de la typologie de l'habitat dans la ville de Dabou en 2005.....	236
Carte N°18 : Répartition de la typologie de l'habitat dans la ville de Bingerville en 2005..	237

LISTES DES PHOTOGRAPHIES

PAGES

PHOTO 1: Gare UTGB de Bassam.....	183
PHOTO 2: Un travailleur migrant payant son titre de transport pour se rendre au travail...	183
PHOTO 3: La gare 504 (véhicule de type Peugeot) de Bassam.....	183
PHOTO 4: Un aperçu de la gare MTD avec des cars et minicars.....	185
PHOTO 5: Aperçu de la gare ETD située à la gare des villages.....	185
PHOTO 6: Sortie d'un véhicule de la compagnie ETD de la gare des villages.....	186
PHOTO 7: Aperçu de la gare CSAF.....	186
PHOTO 8: Un véhicule de la compagnie CSAF sortant de la gare des villages.....	187
PHOTO 9: Aperçu de la gare Le FONCTIONNAIRE.....	187
PHOTO 10: Aperçu de la gare routière de Bingerville.....	188
PHOTO 11: Un véhicule de type « Gbaka » sortant de la gare routière de Bingerville.....	189
PHOTO 12 : Un arrêt de la SOTRA qui fait office de gare à Bingerville.....	191
PHOTO 13: Un aperçu de la voie express Bassam-Abidjan.....	193
PHOTO 14: Un aperçu de la voie express Bingerville-Abidjan.....	194
PHOTO 15: Un aperçu de la voie express Dabou-Abidjan.....	194
PHOTO 16 : Une voie dégradée de la ville de Bassam reliant Abidjan.....	197
PHOTO 17: Un aspect de la voirie qui caractérise la ville de Bingerville.....	197
PHOTO 18 : Une voie dégradée qui est fréquente dans la ville de Dabou.....	197
PHOTO 19: Station de ravitaillement des véhicules de la compagnie MTD (MEL, 2010).....	199
PHOTO 20: Station d'essence de la compagnie UTGB.....	199
PHOTO 21 : Logement de haut standing. On distingue un jardin avec une pelouse, des plantes à fleur, deux portails et la beauté de son architecture.....	235
PHOTO 22 : Quartier résidentiel avec des habitats haut standing à Bingerville.....	236
PHOTO 23 : Habitat de haut standing à Dabou.....	236

PHOTO 24 : Habitat évolutif réaménagé au quartier impérial à Bassam.....	241
PHOTO 25 : Habitat évolutif réaménagé la à SICOGI Bingerville (LOBA, 2006).....	241
PHOTO 26 : Habitat de type évolutif réaménagé à Tchotchoraf à Dabou.....	241
PHOTO 27 : Vieille bâtisse coloniale abritant un ménage à Dabou.....	243
PHOTO 28 : « Le cercle de l’union », bâtiment construit en 1910. C’est le lieu où les riches commerçants syriens et libanais, les européens et quelques africains allaient se recréer. C’était un lieu destiné aux loisirs (aujourd’hui centre céramique à Bassam).....	245
PHOTO 29 : Promotion immobilière de la cité Laurier ; symbole de l’extension de Bassam vers l’ouest.....	244
PHOTO 30 : Espace dégagé pour la construction des lotissements dans le prolongement de la cité Laurier.....	244
PHOTO 31 : Promotion immobilière de la cité Feh Kessé ; symbole de l’extension de Bingerville vers l’ouest à la limite de la commune de Cocody.....	244
PHOTO 32 : Entreprise de menuiserie à Bingerville le long de la voie principale appartenant à monsieur K, un cadre exerçant au Plateau.....	245
PHOTO 33 : Atelier de menuiserie à Wrod Dabou (Toa Bi, 2006).....	250
PHOTO 34 : Tissus confectionnés exposés pour la vente dans le village artisanal de Bassam.....	251
PHOTO 35 : Des articles fabriqués en bois exposés pour la vente à Bassam.....	251
PHOTO 36 : Complexe hôtelier (Trois étoiles) AKPARO à Dabou.....	252
PHOTO 37 : N’SA hôtel de Bassam (Hôtel trois étoiles).....	253
PHOTO 38 : L’hôtel l’Etoile du sud (Quatre étoiles): l’un des complexes hôteliers de la ville de Bassam.....	254
PHOTO 39 : Gare spontanée le long de la voie à Bassam.....	254
PHOTO 40 : Gare spontanée le long de la voie à Bingerville.....	256

PHOTO 41: Aperçu d'une gare spontanée le long de la voie à Dabou.....	257
PHOTO 42: Commerces à structures fixes dans la gare des villages à Dabou.....	257
PHOTO 43: Commerces ambulants dans la gare de Dabou.....	262
PHOTO 44: Vendeuses d'attiéké à un point d'embarquement informel à Dabou.....	262
PHOTO 45: Jeune fille vendant de l'eau glacée et des gâteaux à la gare UTGB de Bassam.....	262

TABLES DES MATIERES

PAGES

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE.....	5
RESUME.....	7
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	9
COMPREHENSION DU SUJET.....	12
REVUE DE LITTERATURE.....	15
PROBLEMATIQUE.....	31
OBJECTIFS.....	32
METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	33
RESUME DE LA METHODE.....	51

Première partie : Les facteurs explicatifs de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.....53

Chapitre 1 : Le logement considéré comme facteur essentiel des mobilités pendulaires.....	55
I- Abidjan: une politique de l'habitat au service du plan urbain.....	55
1 : Les différents plans urbains de la ville d'Abidjan.....	56
2 : La politique de l'habitat en cote d'ivoire.....	62
3 : L'ajustement de l'interventionnisme d'Etat et l'émergence des promoteurs privés.....	69
II- le choix du logement dans les nouvelles zones d'accueil.....	72
1 : La disponibilité foncière dans les villes périphériques.....	72
2 : Le secteur de la location immobilière.....	76

Chapitre 2 : La distance comme facteur explicatif de l'intensité des mobilités pendulaires entre Abidjan et sa périphérie.....	93
I- Le facteur distance influencé par la proximité de la ville d'Abidjan.....	93
1 : Ville, proximité et distance.....	93
2- L'étalement de la ville d'Abidjan.....	97
3- Les déplacements domiciles-travail dans la ville d'Abidjan: distances parcourues et durées du trajet.....	101

4- L'extension spatiale des villes périphériques.....	103
5- Une distance relativement faible entre Abidjan et sa périphérie.....	114
II- Les déplacements domicile-travail effectués par tous modes motorisés.....	117
1- Les déplacements domicile-travail.....	117
2- Les modes de déplacements selon le sexe et le mode.....	118
3- Le report modal.....	121
4- Niveaux globaux de mobilité.....	122

Deuxième partie : La réponse des transports à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien.....127

Chapitre 3 : Un transport collectif à la demande d'une couche socioprofessionnelle en exode quotidien.....	129
I- Les caractéristiques sociodémographiques et économiques des actifs migrants.....	129
1- La structure sociodémographique des travailleurs migrants.....	129
2- Les différents lieux de naissance des actifs migrants.....	131
3- Diversités culturelles des travailleurs migrants.....	135
4- La qualification socio-professionnelle des travailleurs migrants.....	149
II- Transports collectifs, offres et difficultés en zones périurbaines.....	154
1- L'offre de transport collectif dans les villes périphériques: le réseau de desserte, le parc de véhicules et les tarifs.....	154
2- Difficultés rencontrées par les opérateurs privés des transports collectifs des villes périphériques.....	169

Chapitre 4 : Organisation et fonctionnement du transport dans la fluidité des mobilités pendulaires.....	177
I- Organisation et fonctionnement des transports.....	177
1- La création des gares routières.....	177
2- Le réseau routier.....	193
II- Les stratégies de conquête de la clientèle.....	198
1- Les équipements permettant un bon fonctionnement du transport.....	198
2- Les abonnements et le concept du genre dans le système des transports collectifs.....	200

Troisième partie : Impacts socio-spatiaux des mobilités pendulaires dans les villes périphériques.....205

Chapitre 5 : influences des mobilités pendulaires sur les budgets familiaux des actifs et sur les structures démographiques des villes périphériques.....207

- I- Le coût de la mobilité quotidienne pour les travailleurs migrants.....207
 - 1- Comparaison des enquêtes de type consommation dans quelques villes africaines.....208
 - 2- Comparaison des enquêtes de type mobilité dans quelques villes africaines.....209
 - 3- La part des dépenses dans le budget des actifs migrants des villes de Bassam, Bingerville et Dabou.....210
- II- Les influences sociales dans les mobilités pendulaires.....213
 - 1- L'organisation spatiale des travailleurs migrants en mi-journée.....213
 - 2- Les cas de retard et les accidents de circulation.....216
- III- Les facteurs de l'évolution des villes périphériques.....218
 - 1- Une accessibilité ancienne et pratique218
 - 2- L'occupation de l'espace urbain des villes périphériques.....221
 - 3- La proximité de la ville d'Abidjan.....224
 - 4- Les caractéristiques socio-démographiques des villes périphériques.....227

Chapitre 6 : L'impact des mobilités pendulaires sur la structuration spatiale des espaces urbains.....233

- I- La géographie du paysage urbain des villes périphériques.....233
 - 1- L'habitat moderne et résidentiel.....234
 - 2- L'habitat évolutif.....240
 - 3- L'habitat spontané.....242
 - 4- L'habitat de type colonial.....243
 - 5- L'impact du logement sur les limites actuelles des espaces urbains.....245
- II- Evolution et caractères des villes périphériques.....249
 - 1- L'apport de l'économie agricole en tant que moteur de croissance des villes périphériques.....249
 - 2- Une fonction commerciale née du développement de l'économie agricole.....250
 - 3- L'apport de l'administration territoriale et des structures scolaires dans l'animation économique des villes périphériques.....251
 - 4- Une présence forte remarquable de la fonction artisanale252
 - 5- Le secteur du tourisme, une activité de grande importance.....255

III- Impact des transports de liaison inter-urbaine sur la structuration spatiale des espaces urbains.....	258
1- La création des gares spontanées, un défi pour une restructuration par les collectivités locales.....	258
2- Les axes de transport et la dimension urbaine.....	261
3- Comment les transports animent les espaces de départ dans la fluidité des mobilités pendulaires.....	262
4- Comment les transports animent les espaces d'arrivée.....	267
5- La géographie des embouteillages.....	269
6- La trame des rues au cœur de la ville et le franchissement de la lagune.....	270
7- Diagnostic de la circulation sur les voies primaires de la ville d'Abidjan dans les années 2007 par l'AGEROUTE	273
CONCLUSION GENERALE.....	281
BIBLIOGRAPHIE.....	287
ANNEXE.....	307
LISTES DES TABLEAUX.....	325
LISTES DES FIGURES.....	330
LISTE DES CARTES.....	332
LISTES DES PHOTOGRAPHIES.....	333
TABLE DES MATIERES.....	336