

# LA MEGALOPOLE DU GRAND-ABIDJAN ET LA MOBILITE DES POPULATIONS

**Anicet Joël WOGNIN**

*Socio-anthropologue*

*Laboratoire Population et Développement (LAPODEV), Centre de Recherche pour le Développement (CRD), Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire*

*wogninaj@gmail.com et wogninanicet@uao.edu.ci*

**Mathieu Jonasse AFFRO**

*Doctorant en Géographie physique*

*Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire*  
*affrojonasse@gmail.com*

## Résumé

*La croissance des villes en Afrique sub-saharienne résulte de processus tergiversant entre décentralisation et déconcentration des grandes cités urbaines. Une telle situation n'est pas sans revers sur le secteur du transport intra-urbain notamment la mobilité des populations vivant en ville. La panacée appliquée par les pouvoirs publics est, en Côte d'Ivoire, la création du Grand Abidjan à l'instar des mégapoles occidentales. Mais, la multiplicité des types d'exploitation et l'abondance des moyens de locomotion mobilisés, n'arrivent pas à bout des difficultés énormes des populations à se déplacer à Abidjan. En outre, l'étalement de la capitale aux banlieues c'est à dire aux contrées de Grand-Bassam, Bonoua, Anyama, Azaguié, Alépé, Brofodoumé, Bingerville, Songon, Dabou, Oghwapo et Jacquerville, a pour conséquence l'exacerbation des difficultés de mobilité avec des bouchons interminables aux entrées et sorties de la ville primitive.*

*L'efficacité du système de transport urbain est à l'épreuve de la politique territoriale expansionniste de la ville d'Abidjan. En d'autres termes, la politique de déconcentration d'Abidjan par l'étalement aux banlieues permet-elle aux populations de se déplacer aisément ?*

*La recherche analyse la politique d'étalement de la capitale économique de la Côte d'Ivoire à ses banlieues. Elle examine l'efficacité d'une telle politique sur la mobilité de la population abidjanaise. L'étude s'appuie sur des données disponibles à l'Institut Nationale de la Statistique (INS), des études menées par des cabinets d'expertise sollicités par l'Etat et des observations et enquêtes faites auprès des acteurs du transport.*

*Elle affirme que l'atteinte d'une mobilité efficace et durable des populations, résulte d'une urbanisation maîtrisée des villes et la consécration des banlieues comme zones de réserves foncières pour l'agro-industrie.*

**Mots clés :** *mégapole, transport intra-urbain, politique d'étalement urbain, déconcentration, réserves foncières.*

## Abstract

*The growth of cities in sub-Saharan Africa is the result of dithering processes between decentralization and deconcentration of large urban cities. Such a situation is not without setbacks on the intra-urban transport sector, in particular the mobility of populations living in the city. The panacea found by the public authorities is, in Côte d'Ivoire, the creation of Greater Abidjan like the Western megalopolises. But, the multiplicity of types of exploitation and the abundance of means of transport mobilized, do not overcome the enormous difficulties of the populations to move in Abidjan. In addition, the spreading of the capital to the suburbs, i.e. to the regions of Grand-Bassam, Bonoua, Anyama, Azaguié, Alépé, Brofodoumé, Bingerville, Songon, Dabou, Oghwapo and Jacquerville, has resulted in the exacerbation of mobility difficulties with endless traffic jams at the entrances and exits of the primitive city.*

*The efficiency of the urban transport system is tested by the expansionist territorial policy of the city of Abidjan. In other words, does Abidjan's deconcentration policy by spreading out to the suburbs allow people to move around easily?*

*The research analyzes the policy of sprawl from the economic capital of Côte d'Ivoire to its suburbs. It examines the efficiency of such a policy on the mobility of the Abidjan population. The study is based on data available at the National Institute of Statistics (INS), studies carried out by consulting firms commissioned by the State and observations and surveys made of transport players.*

*It asserts that the achievement of efficient and sustainable mobility of populations results from a controlled urbanization of cities and the consecration of suburbs as land reserve areas for agro-industry.*

**Keywords :** *megalopolis, intra-urban transport, urban sprawl policy, deconcentration, land reserves.*

## Introduction

Les villes en Afrique particulièrement en Côte d'Ivoire, croissent de manière rapide et pour la plupart de façon non maîtrisée (Oura, 2012). Les zones urbaines capitales sont les plus concernées par le phénomène. Les raisons sont multiples. L'exode rural des populations surtout jeunes en quête d'un meilleur devenir a été longtemps la raison évoquée dans multiples études (Direction régionale de l'Agriculture). Elles assentent que la multiplicité et le volume plus élevée d'offres d'emploi en ville sont les causes majeures du déplacement des populations rurales vers les centres urbains. L'état des lieux aujourd'hui dresse un tout autre tableau. A Abidjan, la capitale ivoirienne, l'emploi se fait rare si bien que le taux de chômage urbain est nettement en hausse par rapport à celui de la campagne. Cependant, la cité ne désempt pas. L'Institut Nationale de la Statistique (INS) définit que 50,3 % de population ivoirienne vivent en ville (Recensement Général de la Population et de l'habitat (RGPH) 2014).

Les problèmes de mobilité sont récurrents dans la ville. Ils se sont posés avec acuité après la crise militaro-politique en 2002 provoquant une masse migratoire des populations de l'intérieur du pays vers Abidjan. Les bouchons sont observés au centre de capitale comme à la périphérie. Le fonds d'entretien routier (FER) estime à 16 milles le nombre de véhicules qui transitent par l'entrée sud de la ville et encore plus par l'entrée nord. A cela, s'ajoutent de longues files d'attentes de clients dans les gares routières. Le nombre pléthorique de ces lieux de convoyage de personnes citadines n'a pas fait évoluer la fluidité de leur déplacement. Des mesures ont été prises par les pouvoirs politiques afin de résorber la question. L'Etat développe le réseau routier par la construction d'autoroutes, limite les importations de véhicules d'occasion et sanctionne plus sévèrement l'incivisme sur les voies de communication. En outre, il déconcentre la capitale par la création de la mégalopole du Grand Abidjan. Mais, cette politique connaît des limites car la situation de la mobilité de l'abidjanais n'a pas sensiblement évolué. Les faiblesses de la politique de transport du Grand Abidjan se ressentent encore plus pendant les pluies diluviennes si bien que certains quartiers sont inaccessibles. Comment alors résoudre de manière durable le problème de la mobilité des citoyens abidjanais ? La maîtrise du phénomène passe par une urbanisation maîtrisée des centres urbains et le maintien de discontinuités entre les villes notamment l'arrêt de l'étalement de la ville d'Abidjan à ses banlieues. La protection des zones de réserves agricoles vise, elle, une gestion durable des ressources et une sédentarisation des populations dans les zones rurales, péri-urbaines et urbaines.

## **Méthodologie**

Cette recherche veut comprendre les échecs des politiques de mobilité urbaine de la ville-capitale de la Côte d'Ivoire qui est Abidjan. Elle entend objectiver l'efficacité de la régulation en la matière en l'occurrence l'application des lois et des décisions par les acteurs publics et des partenaires privés. Des observations directes et des entretiens semi-directifs adressés à des associations syndicales de transport urbain et aux autorités de régulation, ont permis de mettre en exergue les conflits de compétence qui annihilent l'efficacité des mesures visant la fluidité routière (Analyse stratégique de Crozier). La mobilité revêt un aspect

social c'est à dire qu'en tant que processus de rencontres et d'échanges, elle est aussi à étudier sous le prisme de l'individualisme méthodologique de Weber. Le sens que donnent les personnes à leur déplacement, les raisons, les opportunités sont à étudier en profondeur en vue d'élaborer un système de mobilité urbain durable respectant les aspirations des acteurs et les terroirs territoriaux des peuples.

## **Résultats et discussions**

Cette partie de l'étude appréhende le concept de mobilité urbaine. Elle met en outre en lumière la politique mis en œuvre par l'Etat de Côte d'Ivoire pour sa capitale Abidjan. La recherche analyse les dimensions d'une mobilité durable et efficiente face aux échecs de la politique générale du transport urbain ivoirien.

### **1. le Grand Abidjan et le concept de la mobilité urbaine**

#### ***1.1. Le territoire urbain et déplacement des personnes***

Les interactions sociales et les variations de position dans l'espace social sont à l'origine des mouvements des individus dans l'espace géographique. « L'étude des mouvements des individus (ou des biens) dans l'espace nécessite l'apport de plusieurs disciplines (les sciences de l'ingénieur, l'économie, la sociologie, etc.) et pour une meilleure connaissance des pratiques individuelles de déplacement et pour l'aide à la décision publique » (Meité, 2014). Les mobilités spatiales, notre objet d'étude, se définissent selon J.-P. Lévy et F. Dureau (2002) comme l'ensemble des déplacements des acteurs dans l'espace quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisés, leurs causes et leurs conséquences. Elles dépendent de trois facteurs que sont : l'accessibilité, le comportement (culturel) et, les contraintes économiques et temporelles. Ainsi, deux types de mobilité peuvent-elles être dégagés en fonction de ces facteurs. Il s'agit de la mobilité interne au bassin de vie et de celle vers l'extérieur du bassin de vie. Ces deux types de mobilité sont indissociables de la dimension temps qui est de courte durée (mobilité quotidienne ou voyage) ou de temporalité longue (mobilité résidentielle ou migration). La mobilité ne se limite pas en définitive aux moyens de déplacement mais se comprend aussi comme une insertion sociale et une organisation urbaine.

Un déplacement est « le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur la voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport » (Meïté, 2014). Cette définition nous permet de constater que les pouvoirs publics doivent répondre aux questions suivantes afin d'élaborer des politiques de mobilité efficaces. La première interrogation est Pourquoi se déplacer ? La réponse à cette question permet de cerner les motivations personnelles du déplacement, sa valeur sociale, sa signification culturelle, ses finalités et son degré de nécessité. Ces indicateurs permettent d'influencer ou réguler les flux de déplacement de populations car différents motifs peuvent engendrer une succession de déplacements dans la même journée. La deuxième interrogation est quand ? En réalité, l'échec de certaines politiques de transport est lié à la floraison de plusieurs déplacements aux motifs aussi divers que peu nécessaires à un même moment de la journée. La troisième question consiste à se demander comment se déplacer ? A ce niveau, c'est le choix de l'ensemble des moyens successifs de transport utilisés ou modes de transport selon la proximité du domicile.

### ***1.2. Le concept de mobilité urbaine***

Dans la sphère de la ville, les interactions entre les acteurs et l'espace sont multiples. Le centre urbain exerce une forte influence sur les habitants notamment leurs comportements de mobilité et en même temps la forte démographie dans les villes-capitales conditionne la politique de l'urbanisation. Ainsi, les mutations sont facilement observables sur la structure des villes en l'occurrence l'étalement urbain et la spécialisation fonctionnelle des espaces.

La mobilité urbaine se définit comme l'« ensemble des déplacements dont l'origine et la destination appartiennent à l'unité principale d'une même Zone de Peuplement Industriel ou Urbain » (Orfeuil, 2000). Mais, l'articulation entre territoires et mobilité ne se comprend pas seulement à travers les problématiques de la desserte en transports publics d'un site ou de la densification autour d'une ligne car pour analyser de manière globale le déplacement urbain, il faut considérer de façon systématique cinq dimensions :

- Les transports urbains
- La structure urbaine
- Les pratiques sociales dans la ville

- La qualité du paysage urbain
- Les politiques publiques de développement urbain

Le modèle de la « ville compacte », ville des courtes distances est une solution parmi l'ensemble des articulations possibles entre urbanisme et déplacements. « Les déplacements sont des trajectoires parcourues entre des contextes localisés d'activités sociales, des trajets entre des situations qu'ils raccordent. » (Meité, 2014 :47). Analyser la mobilité urbaine inscrite dans un territoire, stipule de réfléchir sur les interactions entre les modes de déplacement des populations et les dimensions identitaires et organisationnelles du territoire. Cet exercice est fastidieux au regard de la multiplicité culturelle en présence et de la pluralité des politiques et leurs échelles de mise en œuvre. Il est rendu encore plus ardu lorsque « la ville compacte » devient une ville éparse aux confins peu maîtrisés à cause de l'étalement des villes. Ce phénomène nouveau favorise plus le transport particulier (le déplacement en voiture personnelle) et rend difficile le transport de masse à cause de la longueur de la distance. Les usagers emploient dans le cadre d'une telle urbanisation diffuse, emploient plusieurs modes de transport pour rallier les points d'arrivée. La quête de multimodalité voire d'intermodalité des acteurs dans le but d'atteindre facilement les destinations, amplifie les flux de déplacements sur les routes. Cette situation n'est pas sans revers sur la qualité de la mobilité entre les centres urbains et les banlieues phagocytées par les villes.

La mobilité ne peut se comprendre dans cette complexe relation entre acteur, ville et transport comme le seul déplacement d'un point X à un point Y. Elle nécessite une réflexion profonde sur la naissance d'identités plurielles des acteurs en interaction. Effet, les lieux de convoyage, les gares, les stations de bus, ne servent plus selon à relier des points de déplacement. Ces lieux sont en plus des espaces de rencontres, d'achats, d'échanges où se décident le choix du mode ou du type de transport à emprunter. Le citoyen est alors à la faveur des informations échangées piéton, cycliste, motocycliste, usager du transport en commun. Le comportement multimodal ou intermodal en termes de mobilité est « fabriqué » dans ces lieux d'étape. Chacun dessine ainsi son itinéraire de déplacement en fonction du territoire traversé et des personnes rencontrées et, conceptualise sa mobilité en fonction de ses modes de vie, ses horaires, ses contraintes et besoins. Les pouvoirs publics se

trouvent alors en face des mobilités au sens pluriel à prendre inéluctablement en compte.

## **2. La gouvernance du transport urbain du Grand Abidjan**

### ***2.1. L'Analyse de l'offre de transport urbain***

L'organisation et le fonctionnement du transport public pose d'énormes problèmes de développement dont les conséquences négatives accentuées par les crises économiques, contribuent à la détérioration du cadre de vie des populations du Grand Abidjan. Avec les différents plans d'ajustement structurel, l'Etat a vu ses ressources considérablement diminuées. Ce fait a encouragé des pratiques entrepreneuriales informelles dans le secteur des transports notamment dans les quartiers populaires et les zones à habitats diffus, qui prennent le pas sur le réseau de transport public défaillant et devenu moins social en termes de coût. La prolifération des transports artisanaux au détriment de la société publique, la SOTRA dans l'offre de transport urbain est nettement visible à travers le tableau suivant.

*Tableau de l'offre de transport urbain et des choix de déplacement des populations du Grand Abidjan*

Mode / moyens de déplacements	Proportion par mode /jour	Nombre de déplacements /jour	Part modale déplacements motorisés	Part modale en transports publics	Part modale en transports en commun
Marche	43,57%	7 363 330			
Taxis collectifs (Wôrô-wôrô)	13,84%	2 338 510	24,52%	30,15%	32,43%
Minibus (Gbaka)	19,18%	3 241 111	33,99%	41,79%	44,95%
Bus (SOTRA)	7,55%	1 276 090	13,38%	16,45%	17,70%
Transport par autocar	1,36%	229 606	2,41%	2,96%	3,18%
Bateaux-bus (SOTRA, STL, CITRANS)	0,74%	125 109	1,31%	1,61%	1,74%
Motos	1,36%	230 680	2,42%		
Taxis compleurs	3,23%	545 752	5,72%	7,04%	
Voiture particulière	9,17%	1 549 812	16,25%		
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>16 900 000</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Source : Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) 2020 (<https://amuga.ci/mobilite-en-chiffres> consulté le 30 juin 2022 à 16h08)

Les efforts consentis au lendemain de la grave crise post-électorale de 2010 par les pouvoirs publics et ses partenaires qui a amené la flotte de la SOTRA à environ 2000 bus, ont certes amélioré le déplacement des populations sans pour autant résoudre les difficultés liées à l'offre de transport dit formel ; l'insuffisance des dessertes (des villes périphériques), l'impossibilité des rotations aux heures de pointe sont le corollaire d'une politique de transport publique qui peine à s'inventer. La faible appréciation (7,55%) de ce mode de transport par les usagers est tributaire de ces manquements.



Les entreprises informelles de transport, elles, sont de deux catégories : les « wôrô wôrô » ou taxis intercommunaux, et les « Gbaka » ou minicars de transport. D'après les comptages réalisés par l'Agence du transport Urbain (AGETU), onze mille soixante-treize (11.073) véhicules constituent la flotte des « wôrô wôrô ». Et, ceux-ci transportent par jour plus de deux millions de personnes. Mais, les taux d'immobilisation de 20% d'après le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et l'âge moyen du parc d'environ 20 ans, limitent les potentialités de ce type de transport qui ne parvient pas à juguler la difficile question de la mobilité des populations. Les « Gbaka » de 14 à 39 places sont estimés à cinq milles (5.000) véhicules en 2006. Ils transportent plus de trois millions de personnes par jour. Les entreprises informelles de transport représentent environ 33% de la provision de transport des usagers. Cependant, elles ne parviennent à satisfaire une demande de plus en plus forte.

Les entreprises privées de transport essaient avec les autres acteurs à trouver la solution à l'épineux problème de mobilité du Grand Abidjan. Les voitures particulières, les taxis compteurs (11.300 unités selon l'AGETU) et les autocars (transports entre les communes du Grand Abidjan) ne représente que 13% dans l'offre de transport.

Le défi d'une mobilité efficiente des populations dans le Grand Abidjan est encore à relever aujourd'hui. Avec une agglomération qui excède largement 5 millions de personnes (ONU) et 17 millions de déplacements par jour dont 9,5 millions en moyens motorisés, les problèmes de la gouvernance en matière de mobilité dans le Grand Abidjan sont encore plus exacerbés.

## ***2.2. Le Bicéphalisme dans la gouvernance de la mobilité urbaine***

L'interprétation différente des lois conduit à des conflits de compétence et de légitimité des acteurs en présence.

- Les minibus desservent les banlieues dépassant ainsi les lignes urbaines autorisées par l'administration communale
- En 1995, une loi a superposé les compétences de la ville d'Abidjan sur les taxis compteurs et les wôrô wôrô à celles des 10 communes qui constituaient la ville dans le cadre de la politique de décentralisation

- Se fondant sur son ordonnance de création n°2000-67 du 9 février 2000, l'AGETU (l'Agence du Transport Urbain) réclame le pouvoir de délivrance des titres de transport et assure que la perception des frais afférents est du domaine exclusif de la Direction Général des Impôts.

La volonté de maintenir leur pouvoir d'influence et leur capacité à se faire obéir va façonner une dynamique territoriale conflictuelle. A Abidjan, l'espace est un air de jeu et d'enjeux pour la conservation du pouvoir. La recomposition secteur public-secteur privé (à la faveur du désengagement progressif de l'Etat dicté par le Fonds Monétaire International) favorise de vives tensions sur l'espace foncier citadin et péri-citadin. C'est donc dans ces échelles de pouvoir que se joue la régulation des transports urbains à Abidjan. En effet, dans le processus de décentralisation en Côte d'Ivoire, l'Etat ne délègue pas dans les faits tout le pouvoir qui est dévolu par la loi aux collectivités décentralisées. Elle en conserve les plus déterminantes notamment au sujet des ressources budgétaires. Aussi, la création récente des Districts qui détrônent les grandes régions d'antan, augmente la concurrence entre les autorités en charge de la mobilité urbaine. C'est le cas de la taxation quotidienne dans les marchés et les gares routières que dispute le District d'Abidjan avec les communes.

### **3. La mobilité efficiente**

Si le XVIIIe siècle a consacré le développement outrancier des infrastructures et des équipements. De même, « la croissance économique et sociale n'a (eu aucune) limite » (Pradès, 1995). Le développement économique épuisait les ressources naturelles non renouvelables. La dégradation des conditions de vie des ouvriers voit naître des revendications sociales. La destruction de l'écosystème et de la biodiversité, la rareté des terres arabes accentuée par le changement climatique interpelle la conscience collective sur les conséquences négatives du développement purement économique notamment sur l'homme, son habitat et son mode de vie. Dès lors, l'analyse de la structure des villes et des modes de transport se sont avérées indispensables pour établir un modèle de transport plus soucieux de la protection de l'environnement et des aires cultivables. En 1960, la notion de développement durable ou « *sustainable development* » (Meadows, 1972)

se formalise. Il est défini par le rapport Brundtland (1988 :51) comme « répond (ant) aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Ainsi, la mobilité durable dans les villes préserve les ressources naturelles, les aires cultivables (l'intégrité de l'environnement naturel), améliore l'équité sociale et la qualité de vie, et l'efficacité des infrastructures de transport.

### ***3.1. La nécessaire discontinuité entre les villes et les banlieues***

La gouvernance administrative territoriale bien qu'ayant admis la décentralisation est restée en pratique une politique de déconcentration des centres urbains. Le plan directeur du Grand Abidjan est l'exemple le plus patent. Croulant sous le poids de sa population de 5.515.790 habitants en 2021 (RGPH 2021), multipliant les voies de transport à savoir les autoroutes, les ponts et les échangeurs, la ville d'Abidjan connaît des difficultés profondes de transport de sa population. L'image suivante est l'illustration de la qualité de la mobilité à l'entrée nord de la cité.

*Image n°1 : la route de l'autoroute du nord (Entrée nord d'Abidjan)*

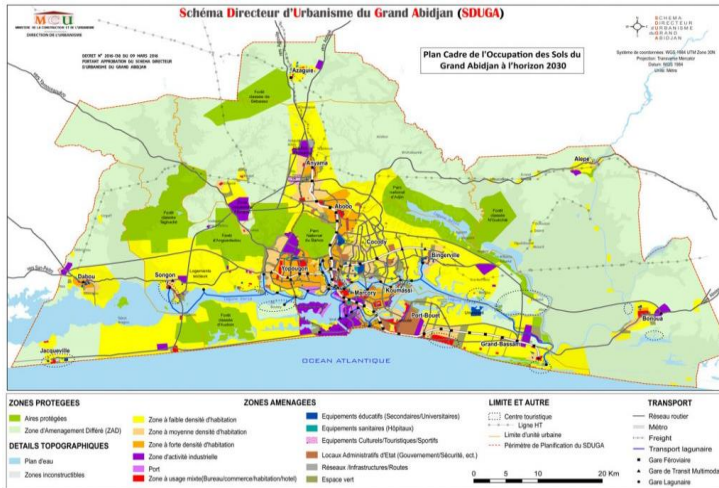
Source : JDA mer. 18 janv. 2017 (<https://jda.ci/news/economie-industrieservices-942-transport-abidjanais-le-pari-de-la-mobilite> consulté le 30 juin 2022 à 15h03)



La création du Grand Abidjan a été actée par le Décret n° 82-262 du 17 mars 1982, abrogeant et remplaçant le décret n°80-100 du 18 janvier 1980 portant création d'une zone d'aménagement différé au pourtour de l'agglomération d'Abidjan. En son article 2, « il est créé au pourtour de l'agglomération d'Abidjan une zone d'aménagement différé

(ZAD) dont les limites sont définies (...) (qui) comprend (...) (aux) communes d'Abidjan, de Dabou, de Grand-Bassam et de Jacqueville, les sous-préfectures d'Anyama et de Bingerville et le cordon littoral faisant partie de la sous-préfecture de Jacqueville ». L'image suivante montre cette évolution.

Image 2 : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan



L'amélioration des voies de communication dans le Grand Abidjan à la suite des Programmes Présidentielles d'Urgence 2012 (PPU 2012), a permis aux villes phagocytées de bénéficier des réalisations en matière voiries bitumées. Les villes de Bingerville et Anyama ont bénéficié plusieurs kilomètres de bitume chacune pour les relier à Abidjan. L'ouverture de l'autoroute Abidjan-Bassam a permis la réhabilitation de l'ancienne voie express Abidjan-Bassam et de certaines voies communales. L'autoroute de Grand-Bassam a améliorée sensiblement le déplacement des populations et désengorger l'ancienne route encombrée pendant le *weekend* vu l'importance des activités touristiques dans la zone. Les pouvoirs publics créent et renforcent les voies de communication dans le Grand Abidjan ces dernières années. Toutefois, ces améliorations cachent de grandes difficultés car à

l'intérieur de ces villes, les voies secondaires restent dans leur majorité impraticable et l'étalement urbain a augmenté le nombre de voies de communication inaccessibles. La situation s'empire en saison pluvieuse car la plupart des routes intérieures sont inondées.

La qualité de mobilité tant attendue pleine à voir le jour malgré les investissements faits par l'Etat. Et la solution du Grand Abidjan pour juguler les problèmes de mobilité est mise à mal. Les politiques de transport n'ont pas intégré de manière systémique les facteurs environnementaux et sociaux. La mobilité urbaine des personnes et des biens ne peut se départir du caractère prospectif et durable du développement.

### ***3.2. La mobilité durable dans le Grand Abidjan***

La mobilité durable dans le territoire du Grand Abidjan a à répondre à la préoccupation de l'intersection entre l'environnement, le social et l'économique. Il devra respecter le principe d'équité entre les peuples et les générations, le principe de précaution et le principe de participation basé sur la démocratie.

De prime abord, une mobilité « socialement durable relie la lutte contre la pauvreté, sous ses formes d'accessibilité (ou de droits) et de capacités (notamment à partir de l'accroissement des potentialités), à la régulation des formes correspondantes d'inégalités et de vulnérabilités. » (Méité, 2014 : 52). La prise en compte des préoccupations des acteurs de la société civile (organisations des consommateurs) dans le système économique et leur participation dans les instances de régulation de la fluidité et de fixation des prix notamment des routes à péage, devraient éviter des crises au niveau de la mobilité sur les grands axes routiers (récemment le boycott de l'autoroute de Grand-Bassam par les usagers).

La mobilité durable se veut aussi, économique, gagnante pour les acteurs économiques et les bailleurs de fonds comme pour les générations futures. Ainsi, la préservation des intérêts économiques des générations à venir passe par le calcul et l'intégration des coûts de la pollution, de la gestion des déchets et de l'épuisement des ressources naturelles dans les charges des entreprises (publiques et privées). Il est question de « *l'internalisation des externalités négatives* » selon les économistes.

La mobilité durable dans le Grand Abidjan s'oppose à l'étalement urbain par des mesures règlementaires dissuasives. Le gaspillage des espaces surtout des aires cultivables crée des problèmes de

rareté de ressources agricoles aujourd'hui. L'agriculture péri-urbaine est en voie de disparition de la faite de l'urbanisation non maîtrisée (Oura, 2012). Cette agriculture participe à réduire les déplacements liés à l'approvisionnement en denrées alimentaires des marchés et des consommateurs riverains. Mettre en priorité dans les politiques de mobilité urbaine l'utilisation adéquate des terres, des ressources naturelles permet de sédentariser les populations. En outre, la prise en compte effective des comportements de déplacement de la population du Grand Abidjan, optimise la réglementation sur l'usage des voies de transport et la modernise en fonction des usagers afin de réduire la pollution.

## **Conclusion**

L'étude a analysé la politique d'étalement de la capitale économique de la Côte d'Ivoire à ses banlieues. Elle a essayé de comprendre le concept de mobilité urbaine dans ses dimensions sociale, culturelle, économique et territoriale.

La mobilité urbaine est comprise par les pouvoirs publics ivoiriens en termes de déconcentration territoriale. Ainsi, pour résoudre l'épineux problème du déplacement aisé des habitants de la capitale, l'Etat a pris des mesures règlementaires et mis en place des structures de gestion du transport urbain (AGETU) et de régulation de la fluidité routière (Observatoire chargée de la fluidité routière) en plus des entités décentralisées (District, Conseil régional et Commune). Mais, les résultats sont observables à l'œil nu ; le déplacement des personnes à Abidjan est de plus en plus pénible malgré la construction accrue d'infrastructures routières.

Toute politique efficiente et durable sur la mobilité de la population, intègre de manière systémique les identités, les aspirations, les opportunités, le sens que les populations en interaction donnent à leur processus de déplacement en fonction des infrastructures de transport. Aussi, intègre-t-elle la maîtrise de l'urbanisation et la préservation des banlieues comme zones de réserves foncières pour l'agro-industrie, qui est nécessaire à la sédentarisation des populations migrant vers les villes.

## Bibliographie

- Adebayo Djeguema** (2006), « Crises et recompositions dans les modes d'habiter et les pratiques sociales à Abidjan », *42nd ISoCaRP Congress 2006*, Abidjan, p. 19.
- Babo Alfred** (2010), *Les jeunes, la terre et les changements sociaux en pays baoulé (Côte d'Ivoire)*, Dakar & Paris, CREPOS, AfriMAP & Karthala, 206
- CERTU** (1998): Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques. <https://www.cetu.fr/>
- Crozier Michel** (1963), *Le phénomène bureaucratique*, Paris, Ed Seuil, 416 p.
- Crozier Michel, Friedberg E.** (1977), *L'acteur et le système*, Paris, Ed. Seuil, 1981.
- Grafmeyer Yves et Joseph Isaac** (1979), « L'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine », *Annales de Géographie*, t. 88, n°490, Editions Armand Colin, Paris, pp. 723-725
- Forman T. T. Richard** (2008), « The urban region: natural systems in our place, our nourishment, our home range, our future ». *Landscape Ecology* 23, 3, pp. 251-253.
- Laugnie Francis R.** (2007), *Conservation de la nature et des aires protégées en Côte d'Ivoire*, Abidjan, CEDA/NEI, 668p.
- Marie Alain** (1988), « État, politique urbaine et sociétés civiles le cas africain », *Revue Tiers Monde* t. XXIX n° 116, pp. 1147-1169.
- Lévy Jean-Pierre, Dureau Françoise** (2002), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 411 p.
- Koffi Adjoba Marthe** (2007), *Mutations sociales et gestion de l'espace rural en pays Ebrié (sud-est de la côte d'Ivoire)*, Thèse unique de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 416 p.
- Meadows Dennis** (1972), *The Limits to growth, A report for THE CLUB OF ROME'S Project on the Predicament of Mankind*, A POTOMAC ASSOCIATES BOOK, 432 p.
- Méité Youssouf** (2014), *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse de Doctorat, Université de Strasbourg, France, 325 p.
- Olotu Enitan et Adebayo Anthony K.** (2012), « Building with shipping containers : a sustainable approach to solving housing shortage in Lagos metropolis », *Department of Architecture, University of Lagos*, Akoka, Nigeria

**Oura K. Raphaël** (2012), « Extension urbaine et protection naturelle : La difficile expérience d'Abidjan », *VERTIGO, Natures et Métropoles*, Vol 12, Numéro 2

**Orfeuil Jean-Pierre** (2000), « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite » in *Les territoires de la mobilité, Sciences sociales et sociétés*, Presses universitaires de France, pp.53-68

**Parenteau, R. et F. Charbonneau** (1992), « Abidjan : une politique de l'habitat au service du plan urbain », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36 n° 99, p. 415-437.

**Pradès José A.** (1995), *L'éthique de l'environnement et du développement*, Paris : Presses Universitaires de France, 127 p.

**Steck Jean-Fabien** (2005), Abidjan et le Plateau : quels modèles urbains pour la vitrine du “miracle” ivoirien ? *Géocarrefour*, vol 80, 3, pp. 215-226.