

ANALYSE DES ACTIVITES DE LIVRAISON DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN

Konan Henri KOUADIO

Ecole Doctorale SCALL (Côte d'Ivoire), Espaces, Territoire, Aménagement, Milieux et Population (ETAMP)

konanhenri20@gmail.com

Amenan Michelline KOUASSI-KOFFI,

Enseignant-chercheur, Maître de Conférences,

Laboratoire de Géographie de la Population (CAPDEV), Institut de Géographie Tropicale (IGT)

kofmiche@hotmail.fr

Résumé

La question relative à la logistique urbaine dans le district d'Abidjan est d'autant plus d'actualité qu'elle constitue aujourd'hui un défi de gouvernance urbaine pour les décideurs. Afin d'analyser les activités de livraison dans le district d'Abidjan, une étude y a été menée. Pour y parvenir, un échantillon de 700 livreurs a été choisi de manière aléatoire dont 400 livreurs travaillant pour les plateformes de livraison et 300 livreurs issus des structures informelles de livraison. Il ressort après analyse que le district d'Abidjan couvre trois (3) grands types de services de livraison dont la livraison de repas et de produits alimentaires (80% des livreurs de plateformes et 50% des livreurs particuliers), la livraison de courriers ou documents administratifs (25% des livreurs de plateformes donc uniquement ceux de la poste) et la livraison de colis et marchandises (35% des livreurs de plateformes et 50% des livreurs particuliers). Les moyens utilisés pour assurer ces services de livraison sont essentiellement le vélo (2,5%), la moto (69%) et parfois le camion (28,5%). Les acteurs impliqués dans la pratique de cette activité sont essentiellement les entreprises de plateformes de livraison, les entreprises informelles et les livreurs dont la majorité sont des hommes (96%) avec un niveau d'étude général du secondaire (45%) ; du supérieur (40%) et du primaire (15%) dont une forte proportion de jeunes ivoiriens (84%) ayant un âge compris généralement entre 26 et 35 ans.

Mots clés : *district d'Abidjan, activités de livraison, acteurs, services de livraison.*

Abstract

The issue of urban logistics in the Abidjan district is all the more topical as it now represents an urban governance challenge for decision-makers. In order to analyze delivery activities in the Abidjan district, a study was carried out. To achieve this, a sample of 700 delivery personnel was randomly selected, including 400 working for delivery platforms and 300 from informal delivery structures. After analysis, it emerged that the Abidjan district covers three (3) main types of delivery service, including the delivery of meals and food products (80% of platform delivery drivers and 50% of private delivery drivers), the delivery of mail or administrative documents (25% of platform delivery drivers, i.e. only those working for the post office) and the delivery of parcels and goods (35% of platform delivery drivers and 50% of private delivery

drivers). The means used to provide these delivery services are mainly bicycles (2.5%), motorcycles (69%) and sometimes trucks (28.5%). The actors involved in the practice of this activity are essentially delivery platform companies, informal companies and deliverymen, the majority of whom are men (96%) with a general level of education of secondary (45%); higher (40%) and primary (15%), including a high proportion of young Ivoirians (84%) with an age generally between 26 and 35 years.

Keywords: *Abidjan district, delivery activities, actors, delivery services.*

Introduction

L'urbanisation croissante et la transformation des formes de distribution des biens, ainsi que les moyens de transport ont profondément modifié l'organisation urbaine des activités économiques depuis les années 1960 (G. DUPUY, 1995 : 41). Ainsi, les capitales africaines furent les reflets d'un essor économique et d'une planification spatiale réussis (Y, GNAMBA, 2014 : 36). Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire connaît une croissance rapide de ses activités économiques, notamment dans le secteur de la livraison. Le développement des systèmes de transport couplé à l'avènement du commerce électronique communément appelé e-commerce ont bouleversé l'organisation spatiale de plusieurs villes dont Abidjan qui voit la gouvernance du transport urbain confrontée à une fragmentation des acteurs et à une faible intégration des services, favorisant ainsi l'émergence de solutions alternatives comme les livraisons à moto ou à pied (Y, MÉITÉ 2014 : 27). L'essor du commerce électronique et du marketing digital en Côte d'Ivoire a entraîné une augmentation significative de la demande de services de livraison, provoquant l'émergence rapide et parfois désordonnée de multiples formes d'activités dans l'espace du district d'Abidjan. Ce phénomène, bien qu'indicateur d'une modernisation des pratiques commerciales et d'une réponse aux besoins croissants des consommateurs urbains, soulève plusieurs interrogations fondamentales. Dans un contexte marqué par une urbanisation accélérée, une fragmentation des acteurs du transport et une inégale accessibilité aux services, la question de l'analyse des activités de livraison se pose avec acuité surtout que les caractéristiques et les modalités de ces activités restent encore méconnues. C'est pourquoi, la présente étude veut analyser les différents aspects des activités de livraison dans ladite localité. De ce fait, l'objectif principal visé par l'étude est d'analyser les activités de livraison dans le district d'Abidjan. De façon spécifique, il s'agit d'identifier les différents types de services de livraison proposés

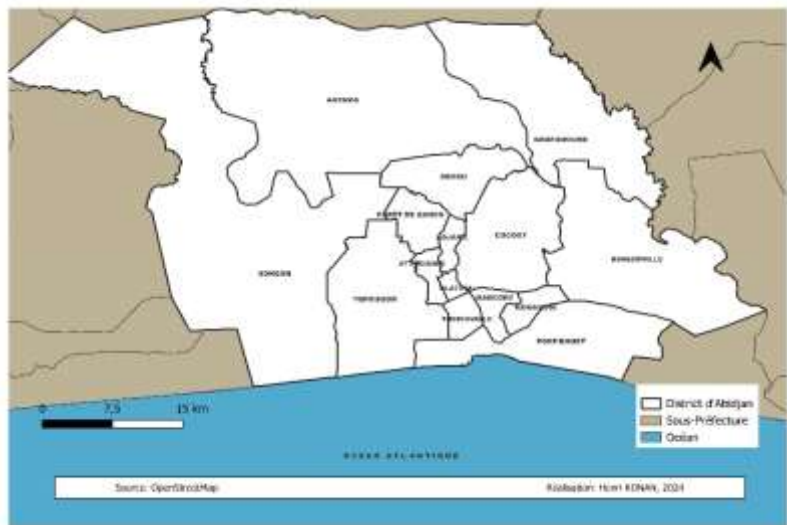
dans le district d'Abidjan, de déterminer les modes de livraison utilisés, et les acteurs impliqués.

Approche méthodologique

1. Cadre d'étude

La présente étude porte sur le district d'Abidjan, poumon économique du pays. Cette localité située sur la façade du golfe de guinée compte dans son périmètre urbain (14) quatorze communes dont Abobo, Adjamé, Anyama, Attécoubé, Bingerville, Brofodoumé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouët, Songon, Treichville et Yopougon (Figure 1). Le district d'Abidjan s'étend sur une superficie de 2119 Km2, soit 0,7% du territoire national avec une population estimée à 6 321 017 habitants (INS,2021).

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude



Source : Open street map

2. Cadre de réflexion théorique

La méthodologie de ce travail s'appuie sur une approche théorique de la logistique urbaine enrichie par des éléments de la géographie des mobilités. Cette approche théorique considère la ville comme un espace de flux, où les marchandises circulent selon des logiques spatiales, économiques et sociales. Elle permet d'analyser les circuits de distribution dans un environnement urbain dense et contrasté, les modes de livraison adaptés aux contraintes locales, les acteurs impliqués qu'ils soient formels ou informels et enfin les disparités territoriales entre les communes.

3. Méthode de collecte et de traitement des informations

Cette étude s'est appuyée sur la recherche documentaire, l'observation directe du terrain, l'inventaire des différents types d'activités de livraison et un questionnaire administré aux livreurs du district d'Abidjan. Au titre de la recherche documentaire, des articles scientifiques et des thèses en rapport avec le transport en milieu urbain, la mobilité urbaine et des documents sur la logistique urbaine d'autres pays ont été consultés. L'observation directe du terrain a permis de parcourir les quatorze communes (14) du district d'Abidjan et de constater les différents services de livraison ainsi que les types de livreurs qui y exercent. Aussi, cette observation a-t-elle permis de constater les types d'acteurs impliqués dans la pratique de cette activité. A cet effet, les différents services et les modes de livraison ont été inventoriés et classifiés selon leur statut, formel ou non. Enfin, un questionnaire a été adressé à 700 livreurs exerçant dans le district d'Abidjan. Par manque de données statistiques sur les livreurs, il a été décidé d'élaborer une base de données fondée sur des choix aléatoires des livreurs dans les 14 communes du district d'Abidjan. Ainsi ont été choisis, au hasard, 300 livreurs travaillant avec des structures de plateformes privées dans les communes de Bingerville, Cocody, Koumassi, Marcory, Port-Bouët et Treichville, soit environ 50 livreurs par commune et 100 livreurs de structures publiques ont été également soumis au questionnaire à leurs heures de pause. Il en va de même des livreurs indépendants ou auto entrepreneurs au nombre de 300. Les horaires d'enquête choisis correspondent aux heures de pointe des activités de livraison afin de faciliter l'enquête : (11h30-17h30),

pour les horaires de repas et 9h-16h pour les horaires d'ouverture des commerces. Les questions ont porté essentiellement sur le profil sociodémographique de ceux-ci. Le volet sociodémographique a pris en compte le sexe, le statut matrimonial, la nationalité et le niveau d'étude.

Résultats et Analyse

Les données collectées traitées ont permis d'obtenir les résultats ci-après :

1- Une diversité de services de livraison dans le district d'Abidjan

Dans les quatorze (14) communes du district d'Abidjan, une grande diversité de services de livraisons se dégage. Cependant, trois grandes catégories ont retenu notre attention. Ce sont la livraison de repas et de produits alimentaires (35%), la livraison de courriers ou documents administratifs (12%) et la livraison de colis et marchandises (53%)

1-1- La livraison de repas et de produits alimentaires

La livraison de repas et de produits alimentaires connaît une croissance soutenue dans le district d'Abidjan, portée par l'évolution des modes de consommation, la digitalisation des services et les contraintes d'éloignement liées à la vie urbaine. Ce phénomène s'inscrit dans une dynamique plus large de transformation des pratiques alimentaires, où la rapidité, la commodité et la diversité des offres deviennent des critères essentiels pour les consommateurs. Ce type de livraison est assuré par plusieurs entreprises formelles et informelles qui exercent sur le territoire du district. Selon Babiresto, un site de commande repas, la demande en ligne des repas livrés s'est fortement accrue, notamment dans les communes comme Marcory, Cocody et Plateau. Les entreprises de livraison de repas proposent une gamme variée de plats locaux et internationaux. Cette diversité culinaire répond à une clientèle urbaine souvent pressée, qui privilégie la livraison pour des raisons de gain de temps et de confort. Les entreprises formelles de livraison répertoriées sont Glovo et Yango delivery qui outre les autres types de livraison, y ont inclus celui des repas et des produits alimentaires représentant 35% des livraisons effectuées dans le district d'Abidjan.

Planche 1 : Vue de quelques entreprises de de livraison de repas et de produits alimentaires



Plateforme de commande Glovo



*Livraison de repas à domicile avec Yango
(Photo : Konan Henri, Juin 2025)*

1-2- La livraison de courriers et de documents administratifs

Ce type de livraison est particulier et est de moins en moins sollicité par les entreprises, les administrations publiques ou privées et les particuliers pour des raisons parfois confidentielles. Il ne représente que 12% des livraisons effectuées par les livreurs et est exercé presque exclusivement par les livreurs de la poste. Selon Go Africa Online, ces entreprises assurent la distribution de plis confidentiels, de dossiers juridiques, de factures et de documents officiels dans des délais très courts, souvent en moins de 24 heures. Ce type de livraison est rendu possible grâce à une importante flotte de livreurs à moto et de véhicules légers qui assurent les liaisons dans les différentes communes du district d'Abidjan. Outre ces derniers, le district d'Abidjan abrite quelques services de livraison de courriers autorisés par l'ARTCI (Autorité de Régulation de la Télécommunication de Côte d'Ivoire). Ainsi, en application de l'article 77 de la Loi n°2013-702 du 10 octobre 2013 portant Code des Postes, l'ARTCI, Autorité de Régulation du secteur postal en Côte d'Ivoire, porte à la connaissance du public, la liste des entreprises dûment habilitées à fournir des services postaux en Côte d'Ivoire. Ces entreprises interviennent sur les segments de marchés postaux suivants : Le service postal universel ; les services postaux internationaux ; les services postaux nationaux ; les services postaux de transfert d'argent ; les services de distribution d'imprimés de tout poids ; les services postaux de transport d'envois postaux.

1-3- La livraison de colis et de marchandises

Ce type de livraison est généralement effectué par des entreprises de transport ou des livreurs indépendants qui sont spécialisés dans le transport de marchandises. Les colis sont souvent plus lourds et volumineux que des courriers ou des repas, ce qui nécessite une logistique adaptée à la taille et au poids de l'objet. Les moyens de transports de colis les plus usités sont les camionnettes et les motos.

Planche 2 : Vue de quelques entreprises de livraison de colis et de marchandises



Livraison de marchandises par STC livraison

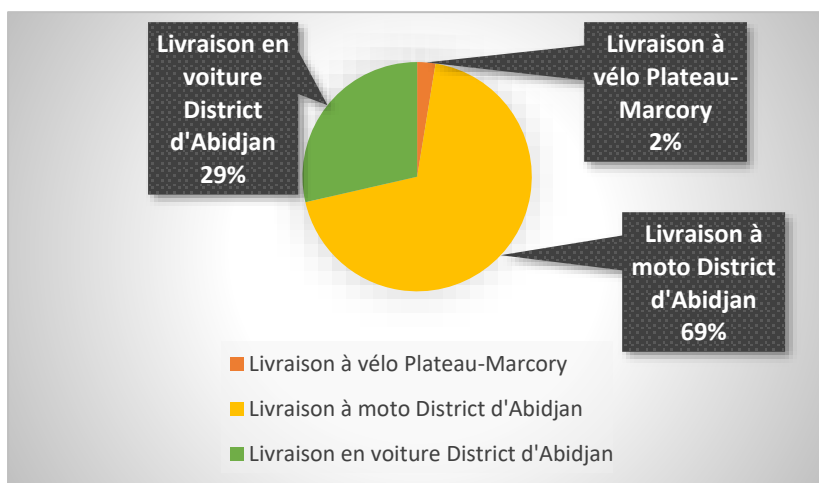


*Livraison de colis par Jumia Express
(Photo : Konan Henri, Juin 2025)*

2- Une multiplicité des modes de livraison

En e-commerce, il s'agit du moyen par lequel un client va se faire livrer les produits qu'il a achetés en ligne. Les modes de livraison au nombre de trois (3) sont le vélo (2,5%) moins populaire et uniquement ciblée dans certaines zones, la moto (69%) beaucoup plus utilisé et le camion ou la voiture (28,5%).

Figure 2 : Proportion des modes de livraison dans le district d'Abidjan



(Source : Enquêtes de terrain, Juin 2025)

L'analyse de la figure 2 montre une dominance de la livraison à moto parmi les modes de livraison utilisés pour la pratique de l'activité de livraison dans le district d'Abidjan. La livraison à moto est en train de devenir la nouvelle tendance qui révolutionne le secteur de la livraison. Avec ses multiples avantages, cette option de livraison répond aux besoins des particuliers et des entreprises dans divers domaines. Que ce soit pour des colis express, des livraisons à domicile, des services à la personne ou des activités liées à l'e-commerce, la livraison à moto offre des opportunités inestimables pour les commerçants en quête de développement. Cette prédominance de la moto s'explique par sa

rapidité et sa capacité à circuler dans les zones à forte densité de trafic. C'est pourquoi, on retrouve ce mode de livraison dans tout le district d'Abidjan. Par ailleurs, outre la moto, il y a la livraison en camion ou voiture. Les livraisons en camion représentent 28,5% des livraisons dans le district d'Abidjan et sont présents dans toutes les communes du district d'Abidjan. Enfin, la livraison à vélo est non négligeable même si elle est minoritaire, soit 2% des livraisons effectuées. C'est un mode de livraison naissant et de moins en moins connu dans le district d'Abidjan. Ce type d'engin est généralement utilisé pour les petites distances dans les communes de Cocody, Marcory et Plateau. La planche 3 ci-dessous présente ces modes de livraison.

Planche 3 : Vue de quelques modes de livraison utilisés dans le district d'Abidjan



Des motos stationnées à KFC Riviera 3



Livreur à vélo à Koumassi



*Une camionnette de livraison Yango stationnée
(Photo : Konan Henri et livreurs, Juin 2025)*

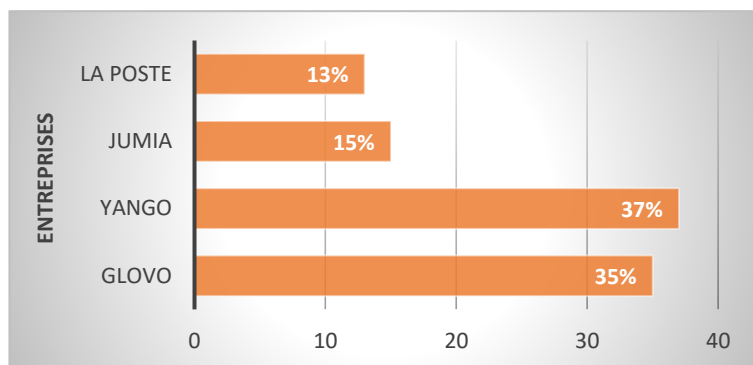
3- Les acteurs impliqués dans les activités de livraison dans le district d'Abidjan

Les activités de livraison dans le district d'Abidjan sont dominées par une multitude d'acteurs notamment les entreprises de livraison et les livreurs.

3-1- Les entreprises de livraison du district d'Abidjan

- *Les entreprises de plateformes de livraison*

Figure 3: Proportion des entreprises de plateformes de livraison les plus sollicitées



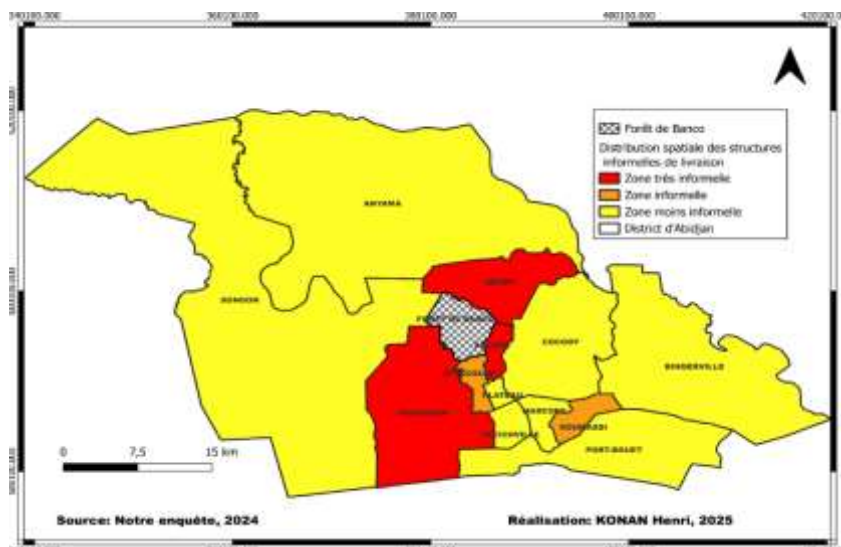
Source : *Nos enquêtes de terrain*

Le district d'Abidjan abrite une multitude d'acteurs de livraison dont les plus sollicités sont les entreprises de plateformes de livraison. Ces entreprises au nombre de quatre sont entre autres, la poste de Côte d'Ivoire, Jumia Côte d'Ivoire, Yango delivery et Glovo. La figure 3 ci-dessus nous révèle que des quatre entreprises enquêtées, Yango delivery occupe la première place avec 37% des livraisons. Vient en deuxième position, l'entreprise espagnole Glovo avec 35% des livraisons. L'entreprise Jumia quant à elle est reléguée à la troisième place, alors que jadis, elle était un leader incontesté. Elle ne représente plus que 15% des livraisons. Enfin-la quatrième place revient à la poste avec 13% des livraisons.

- ***Les entreprises informelles de livraison***

La cartographie des entreprises informelles de livraison dans le district d'Abidjan révèle une concentration marquée dans les communes populaires et périphériques, où la densité démographique et la précarité économique favorisent l'émergence de solutions logistiques alternatives. Ces acteurs informels souvent constitués de livreurs indépendants ou de microstructures informelles s'insèrent dans le tissu urbain selon des logiques d'opportunité, de proximité et de débrouillardise territoriale.

Figure 4 : Distribution spatiale des structures informelles de livraison du district d'Abidjan



Source : Nos enquêtes de terrain

Sur la figure ci-dessus, les zones en rouge (Abobo, Adjamé, Yopougon) sont les zones où les activités informelles de livraison ont une forte dominance avec plus de 65% des activités répertoriées. Quant aux zones en orange (Attécoubé, Koumassi), ce sont des zones d'activités informelles de livraison moins nombreuses que celles en rouge avec 25% des activités informelles répertoriées. L'on aperçoit sur la carte les zones moins informelles en Jaune (Anyama, Bingerville, Brofodoumé, Cocody,

Marcory, Plateau, Port-Bouët, Songon, Treichville,) avec une proportion plus ou moins de 10% d'activités informelles.

3-2- Des livreurs avec des profils différents

On distingue deux entités de profils de livreurs dans le district : les livreurs du secteur formel appartenant pour la majorité aux différentes plateformes de livraison et les livreurs du secteur informel généralement appelés livreurs particuliers. Tous ces livreurs, quel que soit leur statut, sont majoritairement des hommes (96 %) contre 4% de femmes. Le pourcentage des femmes est néanmoins plus élevé dans les plateformes de livraison que dans les entreprises informelles. Parmi les 400 livreurs issus des plateformes de livraison, l'on dénombre 376 hommes soit 94% de l'effectif et 24 femmes soit 6% de l'effectif. Quant aux 300 livreurs particuliers, l'on compte 294 hommes soit 98% de l'effectif et 6 femmes soit 2% de l'effectif des livreurs particuliers. S'agissant de leur statut matrimonial, 70 % des livreurs de plateformes comme des particuliers sont célibataires.

Par ailleurs, les résultats de l'enquête de terrain révèlent que 84 % des livreurs du district d'Abidjan sont de nationalité ivoirienne soit 590 livreurs sur 700. Les 16 % restant sont des ressortissants de la sous-région, entre autres. 45% des livreurs formels ont un niveau d'étude secondaire, ont un niveau d'étude supérieur et 15% ont un niveau d'étude primaire. S'agissant des livreurs particuliers 120 ont le niveau primaire et 150 le niveau secondaire 30 livreurs à peine ont le niveau supérieur. Le secteur informel s'est toujours présenté comme un refuge économique des marginaux de la société qui refusent de céder au défaitisme Kra Vincent KOUADIO, (2023 : 258).

Discussion

Les résultats de cette étude, laissent transparaître trois aspects à savoir l'existence d'une diversité de services de livraison d'une multitude de modes de livraison et de plusieurs acteurs impliqués dans la pratique de l'activité dans le district d'Abidjan.

1- Une diversité de services de livraison dans le district d'Abidjan

La diversité des services de livraison pratiqués dans le district d'Abidjan est le premier résultat de cette étude. Sur ce point, l'étude a relevé qu'il y a trois types d'activités exercées dans les 14 communes du district d'Abidjan : la livraison de repas et produits alimentaires (35%), la livraison de courriers ou documents administratifs (12%) et la livraison de colis et marchandises (53%). Cette diversité des types de livraison est confirmée par Sika AGOSSOU, (2024 : 1) qui souligne que « les services de livraisons sont devenus des acteurs clés pour répondre aux besoins croissants des consommateurs et des entreprises ». Il poursuit en disant que les plateformes de livraison comme Glovo, Yango ou la Poste de Côte d'Ivoire proposent des services de livraison adaptés à chaque segment, allant de la livraison express de repas à la distribution de documents officiels. Cette diversification des types de livraison témoigne de l'impact du commerce en ligne et des plateformes de restauration rapide sur les habitudes urbaines. Cependant, N'guessan, Hassi, Joseph KABLAN (2018 : 90) nuance les propos de celui-ci en soulignant que certaines zones périphériques comme Vridi-Ako restent enclavées avec une logistique artisanale peu optimisée, ce qui freine la fluidité des échanges. Cette confrontation montre la réalité de la diversité des types de livraison mais également son inégale répartition dans les communes du district d'Abidjan. A ce propos, une plateforme de vente en ligne Warketing digital (2023 :4) observe que « les services de livraison en côte d'ivoire se sont spécialisés selon les besoins des consommateurs : certains ciblent les produits alimentaires, d'autres les colis commerciaux ou les documents officiels ». Cette segmentation est visible à travers des entreprises comme Eliteexpressci, Mobility Plus ou Colivoire express, qui proposent des offres différenciées selon les zones et les types de marchandises. De son côté, Kouadio et Yao (2021 : 57) soulignent que « la montée en puissance des plateformes numériques a favorisé une diversification des services logistiques, mais cette évolution reste concentrée dans les zones centrales d'Abidjan, au détriment des communes périphériques ». Cette remarque rejoint les constats précédents sur l'inégale accessibilité des services de livraison dans le district d'Abidjan. Enfin, Jexport (2022 : 3) met en avant l'importance de la rapidité et de la fiabilité comme critères de différenciation entre les services. Selon leur enquête, 87% des consommateurs abidjanais

privilégient les prestataires capables de livrer en moins d'une heure, ce qui pousse les entreprises à adapter leurs offres selon les attentes locales. Cette exigence de performance contribue à renforcer la diversité des services, tout en accentuant la concurrence entre les acteurs du secteur.

2- La multiplicité des modes de livraison dans le district d'Abidjan

Les modes de livraison utilisés dans le district d'Abidjan sont variés : moto (69%), voiture (29%), vélo (2%). Selon Jexport (2024 : 4), les entreprises adoptent des flottes mixtes incluant des véhicules électroniques, des vélos et des motos pour répondre aux contraintes du dernier kilomètre. En effet, le recours massif aux motos comme mode de livraison souligne l'importance de la rapidité et de la flexibilité dans un environnement urbain souvent congestionné. De plus, cette multiplication des modes de livraison dans le district d'Abidjan s'explique bien car selon (YEBOUA et al 2023 : 78), certaines communes bénéficiant des équipements et des services de transport lagunaire offrent davantage de possibilité aux actifs de ces communes par rapport à celle qui n'en disposent pas. Ce qui peut être à l'origine des usages différenciés des moyens de transport. Dans le cadre de cette étude, ce sont les motos qui sont les plus sollicitées. A ce propos, le « Document de Travail et d'Habitat III » (2016 : 3) stipule que la croissance de la motorisation est un phénomène mondial. En 2010, il y avait 1 milliard de véhicules motorisés dans le monde. C'est d'ailleurs le cas du district d'Abidjan où l'avènement du commerce en ligne a suscité une explosion des engins à deux roues-motorisés. En revanche, contrairement à nos résultats, les travaux de (Amenan Michelline KOUASSI-KOFFI 2009 : 234) stipulent que plusieurs modes de transport sont utilisés dans la ville d'Abidjan et les deux roues motorisées sont des moyens de déplacement réservés dans l'entendement populaire, aux économiquement faibles. Cette contradiction soulève l'importance des autres modes de transport qui contribuent également à la mobilité urbaine sans toutefois mettre en pole position les motos. Allant dans le même sens, les travaux de (Youssef MEITE 2014 : 32) affirment : « A côté des moyens modernes de déplacement en ville que constituent les autobus et la voiture particulièrement, la marche à pied et les deux roues jouent un rôle important dans la mobilité des citoyens dans les grandes villes en Afrique subsaharienne ». En plus des motos, il existe d'autres modes de transport

dans le district d'Abidjan comme les voitures et les vélos (N'guessan Hassi Joseph KABLAN, 2018 : 95) dans son étude sur la logistique artisanale, insiste sur le rôle du transport lagunaire dans les zones isolées, notamment pour l'acheminement des marchandises vers les marchés urbains. Cette complémentarité entre modes modernes et traditionnels illustre de la complexité de la logistique urbaine abidjanaise.

3- Les acteurs impliqués dans la pratique des activités de livraison dans le district d'Abidjan

Les acteurs impliqués dans la pratique des activités de livraison sont les entreprises de livraison et les livreurs. Au niveau des entreprises de livraison, il s'agit essentiellement des entreprises de plateformes de livraison et des entreprises informelles de livraison. Cette présence massive des entreprises de livraison sur l'espace du district d'Abidjan reflète une transformation profonde de l'économie urbaine et des dynamiques spatiales. D'un côté, on aperçoit une modernisation du service urbain, de l'autre côté il s'agit d'un ancrage local des entreprises informelles de livraison. Les livreurs quant à eux, sont l'un des acteurs importants du système de livraison en ville. Ils sont tous différents quoiqu'ils appartiennent aux entreprises formelles comme informelles. Ils se distinguent soit par le sexe, le statut matrimonial, la nationalité ou le niveau d'étude. Selon nos résultats, les livreurs qui exercent l'activité de livraison dans le district d'Abidjan sont majoritairement des hommes (96%) et célibataires. Nos résultats ne diffèrent pas de ceux de plusieurs études comme celles de l'Organisation Internationale du Travail, (OIT) menées en 2019 à Genève (OIT, 2019 : 165). Selon cette étude, la proportion des hommes chefs de ménage évoluant dans les activités informelles est supérieure à celle des femmes. Les résultats des travaux de (Inza FOFANA 2017 : 58) abondent dans le même sens que ceux de l'OIT (2019 : 165). Selon cet auteur, les activités informelles dans la ville de Bouaké sont à 73 % pratiquées par la gent masculine, c'est-à-dire les hommes. Cependant, ces études n'ont pas révélé le véritable statut matrimonial de ceux-ci. Tous ces résultats viennent corroborer la dominance de la gent masculine dans la pratique des activités en milieu urbain. Les activités de livraison dans ce cas ne dérogent pas à la règle surtout dans le district d'Abidjan. Par contre d'autres travaux comme ceux de (Abou DIABAGATE et al, 2024 : 27) ont révélé le contraire.

Pour eux, les populations qui exercent les activités informelles dans le village intra urbain d'Anono sont majoritairement des femmes et sont en couple. Par ailleurs concernant le niveau d'étude, la tendance dominante est le niveau secondaire (45%), il y a aussi une part importante de livreurs qui ont le niveau supérieur (40%). Ceux ayant un niveau primaire (15%) se retrouvent en dernière position. Cette tendance illustre une réalité structurelle du marché de l'emploi urbain en Côte d'Ivoire, où l'accès limité à l'enseignement supérieur et les difficultés d'accès au secteur formel poussent une frange importante de la jeunesse vers des activités informelles telles que la livraison. Ce constat rejoint les observations de (Alejandro PORTES et al 2005 : 405) qui soulignent que l'économie informelle absorbe une main-d'œuvre exclue du marché formel en raison de barrières éducatives et institutionnelles. Dans le contexte abidjanais, cette exclusion est accentuée par une urbanisation rapide et une croissance démographique qui génèrent une demande croissante de services de proximité, notamment dans les communes populaires comme Yopougon, Abobo et Koumassi. Toutefois, les politiques publiques ivoiriennes commencent à intégrer cette problématique. Le rapport du (Ministère de la Promotion des PME 2020 : 10) recommande la mise en place de formations modulaires pour les livreurs, incluant des notions de sécurité routière, de gestion de micro entreprise et d'usage des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication). Cette orientation vise à revaloriser le métier et à offrir des passerelles vers une formalisation progressive du secteur. Elle s'inscrit dans une logique de développement inclusif.

Conclusion

Au terme de ce travail de recherche, force est de retenir que l'analyse des activités de livraison dans le district d'Abidjan révèle une dynamique urbaine en pleine mutation, portée par une diversité croissante de services de livraison, par une multiplicité de modes de livraison et une pluralité d'acteurs engagés dans la pratique de cette activité. L'étude menée met en évidence un système logistique complexe, où cohabitent les entreprises formelles et informelles de livraison, des livreurs indépendants et des livreurs de plateformes numériques de livraison, chacun contribuant à sa manière à la fluidité des échanges et à la satisfaction des besoins des populations. La diversité des services de

livraison allant de la livraison de repas (35%) à la livraison de colis (43%) et la livraison de courriers (12%), témoigne d'une adaptation aux exigences du marché local. Cette flexibilité est renforcée par la variété des modes de livraison observés : moto (69%), voiture (29%) et vélo (2%). Toutes ces modalités de livraison traduisent une capacité d'innovation face aux contraintes géographiques, économiques, infrastructurelles propres à plusieurs communes du district d'Abidjan. Par ailleurs, la profusion des acteurs impliqués dans cette activité souligne le caractère inclusif et générateur d'opportunités de cette activité. Plusieurs jeunes en quête d'emploi aux grandes entreprises de livraison, en passant par les start-ups technologiques, tous participent à la structuration d'un secteur devenu indispensable au fonctionnement quotidien du district d'Abidjan. Cette pluralité d'acteurs reflète également une recomposition des rapports sociaux et économiques, où la livraison devient un vecteur d'intégration, de mobilité sociale et de transformation des pratiques urbaines. Au-delà de son intérêt descriptif, cette étude revêt une portée sociale et utilitaire majeur. Elle permet non seulement de mieux comprendre les dynamiques urbaines à travers les pratiques quotidiennes qui facilitent la vie des habitants en termes d'accès aux biens et services mais aussi de comprendre les enjeux liés à la régulation, à la professionnalisation et à la durabilité de ces activités, dans une ville confrontée à des défis de congestion, d'inégalités territoriales et de transition numérique. Cette analyse ne se limite pas seulement à une photographie sectorielle ; elle invite à considérer la livraison non seulement comme un service, mais comme un révélateur des dynamiques sociales, économiques et territoriales contemporaines.

Bibliographie

AGOSSOU Sika, 2024. *Les meilleurs services de livraison en Côte d'Ivoire*, in Warketing Digital, publié en ligne le 23 Novembre 2024 à 13h43, 2 p. consulté en ligne le 27 Août 2025

BABIRESTO, 2023. *Livraison de repas à Abidjan- Restaurant 100% en ligne*. Babiresto.com

DIABAGATE Abou, KONAN Honorée Ghislaine Epse KOUAME, KOUADIO Kra Serge Vincent, 2024. *Activités informelles et autonomisation des femmes dans le village intra urbain d'Anono (commune de cocody,*

abidjan), Géovision , Mieux comprendre l'espace, Hors-série N °03 _ Actes du colloque _ Tome 1, 30 p.

DOCUMENT DE TRAVAIL D'HABITAT III, 2016. *Transport et mobilité, Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable*, 10 p. New York, 31 May 2015

DUPUY Gabriel, 1995. *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos. 216 p.

FOFANA INZA, 2017. *Dynamique urbaine et activités informelles à Bouaké*, Mémoire de Master, Géographie humaine, UAO, Bouaké, 123 p.

GLOVO Côte d'Ivoire, 2023. *Commandez à manger et d'autres produits près de vous*. Glovoapp.com

GNAMBA Yao Landry, 2014. *Rétrospective de l'aménagement du territoire en Côte d'Ivoire : le cas d'Abidjan*, Revue canadienne de géographie tropicale, pp. 36-48

GO AFRICA Online, 2024. *Les sociétés de livraison à Abidjan et en Côte d'Ivoire*, Annuaire professionnel en ligne.

GOGOUA Eric Gbamin, KONAN Kouamé Hyacinthe, 2017. *Transport et approvisionnement des produits vivriers à Abidjan*, European Scientific Journal (ESJ), disponible sur Academia, pp.5-12

JEXPORT, 2024. *Livraisons en ville : les défis et les adaptations des entreprises*, l'équipe Jexport publié le 9 Janvier 2024, consulté le 27 Août 2025 4 p.

JEXPORT, 2022. *Le meilleur service de livraison à Abidjan. P.3, Consulté en ligne*

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2018. *Les aspects de la logistique artisanale dans la relation ville/port à Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Géotransports, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, pp 89-102.

KOUADIO Kra Serge Vincent, 2023. *Etude géographique de l'insécurité urbaine en Côte d'Ivoire : cas d'Abobo, Cocody et Grand-Bassam*, Thèse unique de géographie, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, 500 p.

KOUADIO Alain, YAO Mireille, 2021. *Plateformes numériques et logistique urbaine à Abidjan*. Revue Territoires et Mobilités, n°12, p.57

KOUASSI-KOFFI Amenan Michelline, 2009. *Les migrations scolaires et l'aménagement de l'espace dans la région d'Abidjan*, Thèse Unique de Géographie, Institut de géographie tropicale, Université d'Abidjan, 385p.

MÉITE Youssouf 2014. *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse Sociologie, Université de Strasbourg, pp.15-92

MINISTERE DE LA PROMOTION DES PME, 2020. *Rapport Annuel de Performance (RAP)*, Section II, p.9-17.

PORTES Alejandro et HALLER Williams, 2005. *The informal Economy*. In Swedberg (Eds.), *The Handbook of Economic Sociology* (2nd ed.) p.405

WOGNIN Anicet Joël, AFFRO Mathieu Jonasse, 2022. *La mégapole du grand Abidjan et la mobilité des populations*, Revue ACAREF, pp.3-10

YEBOUA Koffi Denis, KASSI Djodjo Irène, 2023. *Dynamique urbaine et mobilité des actifs dans le district d'Abidjan*, Université Félix Houphouët Boigny, GEOTROP N°02, pp.71-82

WARKETING Digital, 2023. Les meilleurs services de livraison en côte d'ivoire. Consulté en ligne, p.4