



La dynamique de la mobilité urbaine à Bingerville entre pratiques et gouvernance

The dynamics of urban mobility in Bingerville between practices and governance

YAO Affoua Marie-Rose

Enseignant chercheur

Institut de Géographie Tropicale (IGT)

Université Félix Houphouët-Boigny

Equipe de Recherche Espace-Système et Prospective (ERESP)

Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire

Date de soumission : 27/10/2025

Date d'acceptation : 16/12/2025

Pour citer cet article :

Yao. A.M.R (2025) « La dynamique de la mobilité urbaine à Bingerville entre pratiques et gouvernance », Revue Internationale du chercheur « Volume 6 : Numéro 4 » pp : 1612-1634

Résumé

La croissance urbaine exceptionnelle de la ville de Bingerville engendre une augmentation rapide des besoins en mobilité, tandis que les systèmes de transport peinent de plus en plus à y répondre. En effet, sa population est passée de 19534 habitants en 1975 à 244655 habitants en 2021 (INS 2021) avec un taux d'accroissement moyen annuel de 22 %. Sa superficie, quant à elle, a été multipliée par quatre de 1965 à 1989, passant de 3700 ha à 16 000 ha (INS 2021). C'est en effet dans ce contexte que plusieurs moyens de transport en commun ont vu le jour afin de faciliter la mobilité des biens et des personnes. L'objectif de cette étude est d'analyser, au moyen de recherches documentaires et d'enquêtes de terrain, la dynamique de la mobilité urbaine et les actions menées par les autorités pour une mobilité durables dans la ville de Bingerville. Il ressort de cette analyse que, malgré la multiplication et la diversité des moyens de transports en commun et l'amélioration du réseau routier dans la commune, la question de la mobilité des populations demeure préoccupante aux heures de pointe.

Mots clés : croissance urbaine exceptionnelle, Bingerville, mobilité urbaine, systèmes de transport

Abstract

The unprecedented urban growth of the city of Bingerville has resulted in a sharp increase in mobility demand, while transport systems are increasingly unable to adequately meet these needs. Indeed, the population of Bingerville increased from 19,534 inhabitants in 1975 to 244,655 in 2021 (INS, 2021), corresponding to an average annual growth rate of 22%. During the same period, the city's spatial extent expanded fourfold between 1965 and 1989, growing from 3,700 hectares to 16,000 hectares (INS, 2021). It is within this context that several public transport services have emerged, aimed at facilitating the movement of people and goods. The objective of this study is to examine, through documentary analysis and field surveys, the dynamics of urban mobility as well as the strategies implemented by public authorities to promote sustainable mobility in the city of Bingerville. The findings indicate that, despite the expansion and diversification of public transport modes and improvements to the municipal road network, urban mobility remains a major concern, particularly during peak hours.

Keywords : unprecedeted urban growth, Bingerville, urban mobility, transport systems

1. Introduction

La mobilité urbaine à Bingerville, une commune en plein essor, est confrontée à des défis croissants dus à l'augmentation de la population, au développement économique et à l'urbanisation rapide. Entre les diverses pratiques de déplacement des citoyens et la nécessité d'une gouvernance efficace pour réguler ces flux, la dynamique de la mobilité urbaine à Bingerville est au cœur des enjeux de développement de la commune.

Ces mobilités dans cette commune englobent les évolutions constantes des déplacements au sein des environnements urbains. De la marche à pieds aux modes de transport plus sophistiqués, cette dynamique est façonnée par les besoins pratiques des citoyens, tels que le travail, les loisirs et les besoins quotidiens. Bingerville ancienne capitale de la Côte d'Ivoire regorge en son sein d'énormes potentialités en infrastructure.

Manifestement la gouvernance urbaine joue un rôle crucial dans la gestion de ces mobilités impliquant la planification des infrastructures les politiques de transport durable et l'adaptation aux innovations techniques pour créer des villes plus accessibles, durables et résilientes.

Malgré ces actions, les problèmes de mobilité persistent surtout aux heures de pointe. Il revient donc se poser les questions suivantes :

Comment la croissance urbaine et immobilière reconfigure-t-elle les pratiques de mobilité à Bingerville ? Et en quoi la gouvernance locale et nationale contribue-t-elle (ou non) à améliorer la mobilité urbaine ?

Cette introduction se propose donc d'explorer les différentes dimensions de cette dynamique, des modes de transport utilisés par la population, aux politiques publiques mises en place par les autorités locales. En analysant la relation entre pratiques de mobilité et gouvernance urbaine, nous pourrons mieux comprendre les défis et les opportunités pour une mobilité urbaine durable et inclusive à Bingerville.

2- Cadre théorique et conceptuel

L'étude de la mobilité urbaine n'est plus seulement considérée comme un simple mouvement physique, mais comme un phénomène social total, révélateur des structures urbaines, des inégalités, des formes de gouvernance et des pratiques quotidiennes. Dans un contexte de croissance rapide, comme celui de Bingerville, comprendre la mobilité implique d'articuler plusieurs niveaux d'analyse : transformations urbaines, infrastructures, pratiques des ménages et gouvernance. Ce cadre conceptuel vise donc à présenter les grandes approches théoriques de la mobilité urbaine, à définir la gouvernance des transports et à articuler ces dimensions au cas spécifique de Bingerville.

2. 1- Grandes approches de la mobilité urbaine

2.1.1- Le *Mobilities Turn*

Le *mobilities turn* constitue une approche fondatrice des recherches contemporaines. Il propose de dépasser une conception techniciste du transport pour considérer la mobilité comme un élément structurant des sociétés urbaines. L'analyse porte autant sur les flux (personnes, objets, informations) que sur les immobilités, les rythmes, les temporalités et les expériences vécues. Cette approche met en évidence le caractère social, émotionnel et inégalitaire des pratiques de mobilité. Elle est particulièrement pertinente pour les villes africaines comme Bingerville, où coexistent modes formels et informels, dépendance à la route, congestion et inégalités d'accès.

2.1.2- La mobilité comme approche quotidienne

Dans cette perspective, la mobilité est envisagée comme partie intégrante des modes de vie urbains. Déplacements pour le travail, l'éducation, la santé, les achats ou les loisirs forment des chaînes d'activités qui structurent la vie quotidienne. Les citadins développent des stratégies d'adaptation face aux contraintes : horaires de départ, choix modal, optimisation des trajets, arbitrages entre coût, temps et confort. Cette approche est utile pour comprendre les pratiques des ménages de Bingerville, dont les mobilités sont fortement influencées par la distance avec Abidjan, la localisation résidentielle, les coûts de transport et la disponibilité des modes (wôrô-wôrô, taxis, bus).

2.1.3- Approche structurelle et territoriale

La mobilité résulte également de la configuration de l'espace urbain : structure du réseau viaire, distribution des pôles d'emploi, localisation des infrastructures et densité de population. La croissance urbaine de Bingerville, caractérisée par une forte mutation foncière et une expansion résidentielle rapide, modifie profondément les besoins de déplacement. L'urbanisation périphérique, souvent peu planifiée, engendre des distances plus longues, une demande croissante en transport et des situations de congestion. Cette approche territoriale permet d'expliquer les déséquilibres entre offre et demande de mobilité.

2.2- Gouvernance des transports et des mobilités

La gouvernance des mobilités renvoie à l'ensemble des institutions, règles, politiques et acteurs impliqués dans la gestion, la planification et la régulation des transports. Elle comprend :

2.2.1- Les acteurs institutionnels

- **État** : ministère des Transports, agences spécialisées, autorités de régulation.
- **Mairie de Bingerville** : gestion locale, aménagement de la voirie secondaire, régulation locale des transports.
- **District autonome d'Abidjan** : coordination métropolitaine.
- **Sociétés de transport** : SOTRA, compagnies de taxis, motos-taxis.

2.2.2- Les acteurs informels

Chauffeurs et syndicats de wôrô-wôrô et gbakas.

Acteurs communautaires qui jouent un rôle dans les négociations d'emplacement des gares ou des lignes

2.2.3- Politiques publiques

Elles concernent :

- la création ou modernisation des voiries,
- l'amélioration de l'offre de transport collectif,
- la régulation du transport informel,
- les politiques de mobilité durable.

À Bingerville, la gouvernance se heurte à des enjeux majeurs : coordination insuffisante, croissance urbaine rapide, difficulté d'intégration de l'informel, manque d'infrastructures structurantes.

2.3- Articulation des concepts à la ville de Bingerville

Bingerville illustre bien la nécessité d'une approche intégrée de la mobilité. La ville connaît une croissance urbaine et immobilière rapide, liée à son attractivité résidentielle et à son intégration croissante dans l'aire métropolitaine d'Abidjan. Cette expansion entraîne une demande massive de mobilité, alors que les infrastructures et l'offre de transport restent insuffisantes ou inadaptées.

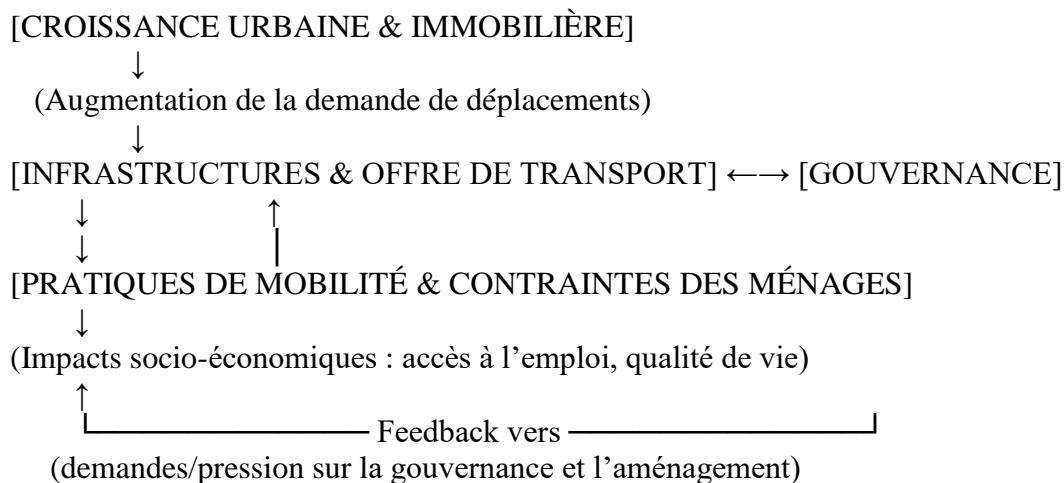
Les politiques publiques peinent à suivre le rythme de l'urbanisation, ce qui renforce la place des modes informels.

Les ménages doivent donc composer avec des contraintes fortes : coûts élevés, temps de trajet longs, congestion, insécurité routière et manque de fiabilité des transports. Le schéma conceptuel proposé permet d'articuler ces dimensions en montrant l'interaction entre :

- croissance urbaine,
- offre de transport,
- gouvernance,
- pratiques et contraintes de mobilité.

2.3.1- Schéma conceptuel

Un schéma simple montrant flux et rétroactions :



2.3.2- Description du schéma

- **Flèche principale** : la croissance urbaine (conversion de terres, nouveaux quartiers) augmente la demande de mobilité.
- **Infrastructure & offre** : capacité de la voirie, fréquence et modalités (formel/informel) déterminent l'accessibilité réelle.
- **Gouvernance** : régule, finance, planifie ; influence directement l'offre et les infrastructures (ex. plan de transport, subventions, régulation des taxis).

- **Pratiques des ménages** : déterminées par l'offre et les contraintes (temps, coût, sécurité) ; elles peuvent renforcer certains trajets (si forte demande) ou engendrer des stratégies alternatives.
- **Rétroaction** : pratiques et revendications citoyennes (ou réactions du marché) influencent la gouvernance (pression politique, demandes d'investissement) et orientent le développement urbain (ex. nouvelles zones commerciales).

3- Méthodologie

La méthodologie de cette étude s'appuie en grande partie sur le travail de terrain, avec des visites qui ont été pour nous l'occasion de nous familiariser avec notre espace d'étude ainsi qu'avec les opérateurs économiques du secteur. Nous sommes passés à la phase des enquêtes, réalisées de Septembre à Décembre 2023 à Bingerville. L'absence de données statistiques précises et fiables sur ce secteur d'activité nous a contraints à opérer une première phase d'enquêtes (une pré enquête) auprès des différents acteurs du transport et des voyageurs. Elle a permis d'appréhender le degré d'implication des collectivités locales dans l'organisation des mobilités, les check-points pour interroger les voyageurs ainsi que l'effectif des véhicules régulièrement enregistrés. Aussi, une étude mixte a été menée dans le cadre de cette contribution, il s'agit de l'étude quantitative: enquêtes ménages (échantillonnage stratifié par quartier), et l'étude qualitative : entretiens semi-directifs (mairie, opérateurs, syndicats), observation participante (points d'embarquement). A cet effet un questionnaire a donc été adressé à 150 ménages et un entretien avec les acteurs de la gouvernance de la mobilité à Bingerville.

Tableau n°1 : Répartition spatiale de l'échantillon par quartier

Liste des quartiers	Effectif total des Ménages(N)	Pourcentage %	Echantillon total (N)
Adjamé	610	7,10	11
Agriculture	282	3,28	5
Blachon	1874	21,82	33
EECI	1279	14,89	22
Gbagba	2596	30,22	45
Gbagba extension	1528	17,79	27
Santé	421	4,90	7
Total	8590	100%	150

Source : RGPH 2021, et nos enquêtes

4. Résultats

4.1. Facteurs de la dynamique spatiale à Bingerville

4.1.1. Evolution dans le temps des sociétés immobilières

L'intervention des sociétés immobilières dans le paysage urbain ivoirien date de la période de dessaisissement de l'Etat de l'immobilier. 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. Ainsi en 1964, à la suite de la fusion des deux plus vieilles sociétés de promotion immobilière (SIHCI et SUCCI), la SICOGI (Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière) naît en 1964. 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. Affoua Yao (2021)

A Bingerville trois quartiers dont la Sicogi I, SICOGI II et Mamadou Coulibaly ont été financé entièrement par l'Etat en vue d'y loger les nombreux fonctionnaires affectés. Le patrimoine immobilier de ces quartiers est très composite et est composé de logements économiques. Les types de logements fréquemment rencontrés dans leurs parcs sont les maisons en bande et en hauteur.

A partir des années 2000 on note une floraison des sociétés immobilières évalués à environ 30 types de sociétés immobilières au sein de Bingerville inscrits dans le **tableau 02**.

Tableau n°2: Superficie occupée par les SCI

TYPES DE SOCIETES IMMOBILIERES	SUPERFICIE (ha)	ANNEE
SICOGI 1&2 et COULIBALY	69	1975
INTERTRAM	30	2005
Cité PALMA	14	1994
Cité ALLOBE	13	1995
CITE FEH KESSE (AMCIA)	9	2004
FIGUIER	7	2005
Cité CNPS	9	2005
CITE PROMOGIM	17	2007
SCI ORIBAT	49	2008
EICER	10	2007
BNETD	7	2000

FDFP	5	2008
BATIR/ SARL	17	2007
BLEDJA	12	2005
PERFORER 1&2	15	2011
AFRICK CONTRACTOR GROUPE (CITE CACAOYERS)	7	2011
ORIBAT (cité ori 2)	11	2012
MG GROUPE AFRICA	21	2012
CITE ABINAN KOUAKOU PASCAL1&2	21	2006
SCI LES ROSIER (non bati)	11	2008
TERRAIN NU	23	2011
MUVIDEDEG	5	2011
BATI BODISIGN (cité facery)	10	2011
YRISSA	7	2012
ONG MASSE DEZO	10	2014
SCI KYNOME	25	2011
SCI LAURIER 18	25	2011
ANEPO	14	2011
TIT IMMOBILIER (cité Melody)	16	2012
SIPIM ET ABRI 2000 (cité les mille collines)	25	2012
ERCER (cité de la Celle)	40	2009
TOTAL	527	

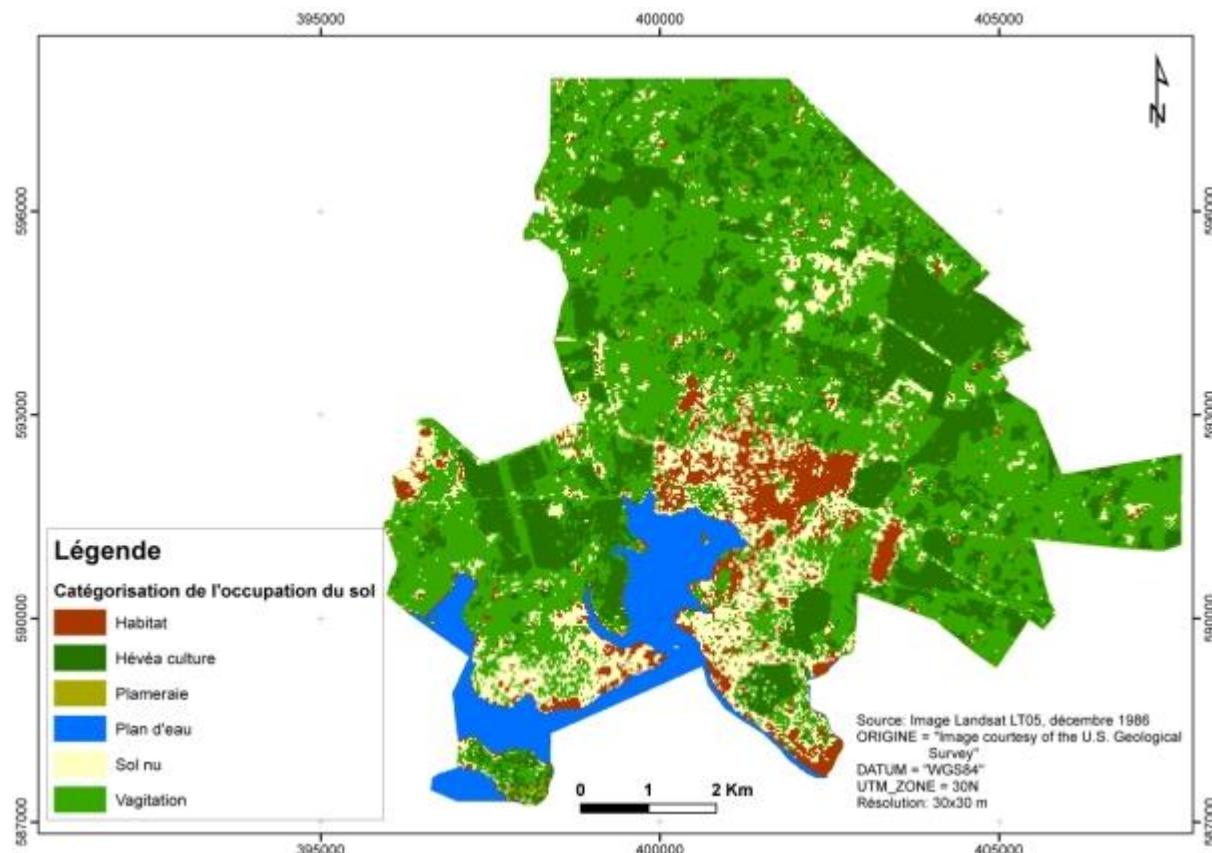
Source : Service Technique Mairie de Bingerville et MCLAU

L'analyse de ce tableau permet de dire qu'à Bingerville les sociétés immobilières occupent une grande partie des espaces au point où il serait important de relever une inquiétude concernant les générations futures. Ces espaces, étant parfois éloignés du centre-ville augmentent le niveau de mobilité dans la ville de Bingerville, ce qui a été à la base de la présence des tricycles.

4.1.2. Dynamique spatiale de la ville de Bingerville dans le temps

Bourgade de marché, Bingerville devient la capitale de la colonie française entre 1900 et 1934 avant de laisser la place à Abidjan. Elle doit son nom au gouverneur Louis Gustave Binger.

Carte 1 : Occupation du sol en 1986



Occupation du sol en 1986

	Superficie (ha)
Habitat	508,706
Hévéa culture	1543,624
Palmeraie	42,186
Plan d'eau	531,242
Sol nu	882,827
Végétation	3377,728
Total	6886,312

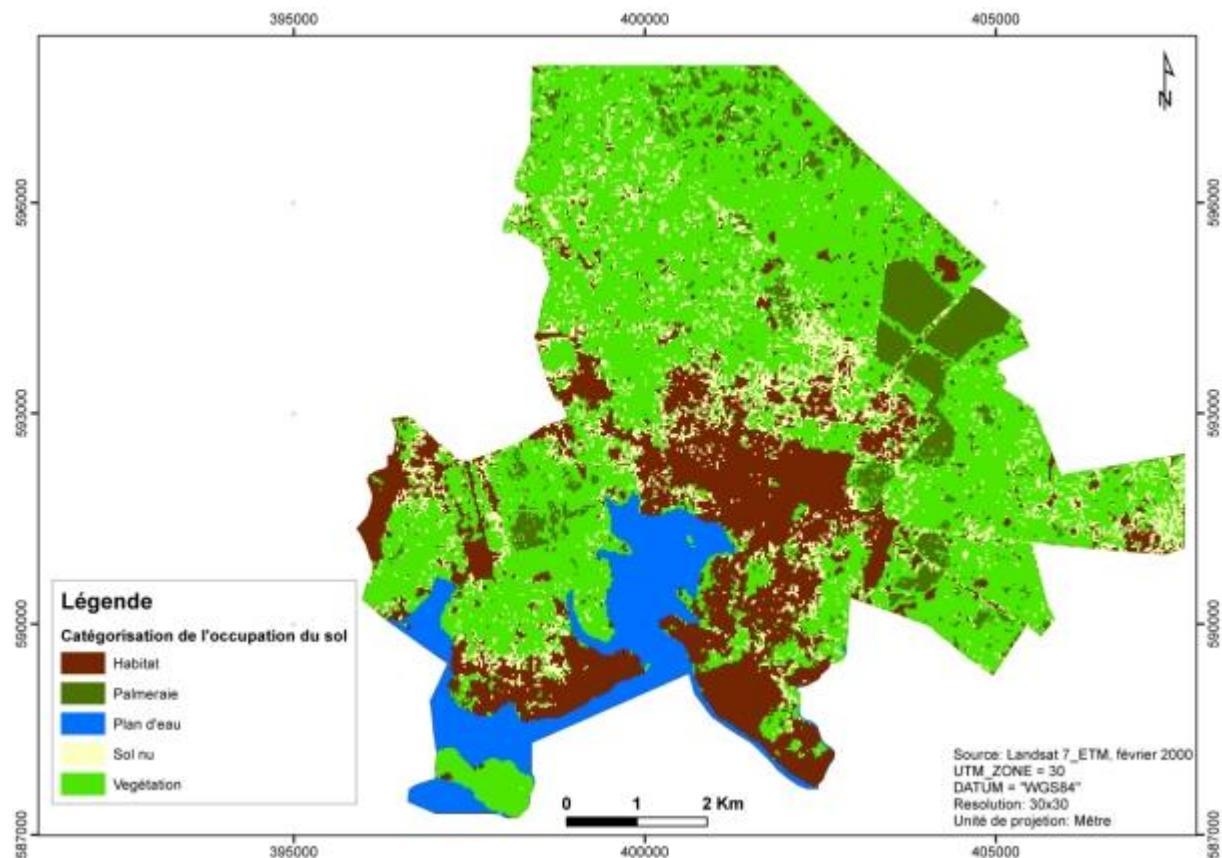
Superficie (ha)

1960, date de proclamation de l'indépendance, jusqu'en 1985, en dépit des interventions de l'Etat-providence, la croissance de la tâche urbaine a été très peu significative (LOBA 2009). Manifestement

sur la carte 1 la superficie de la végétation est plus élevée que la zone habitable, les plantations de manioc et de palmiers de café et de cacao occupaient une superficie importante dans la ville de Bingerville.

A la volonté de l'Etat de bâtir une ville moderne se sont opposées la méfiance et l'hostilité des autochtones, redoutant d'éventuelles expropriations.

Carte 2: Occupation du sol en 2000



Occupation du sol en 2000

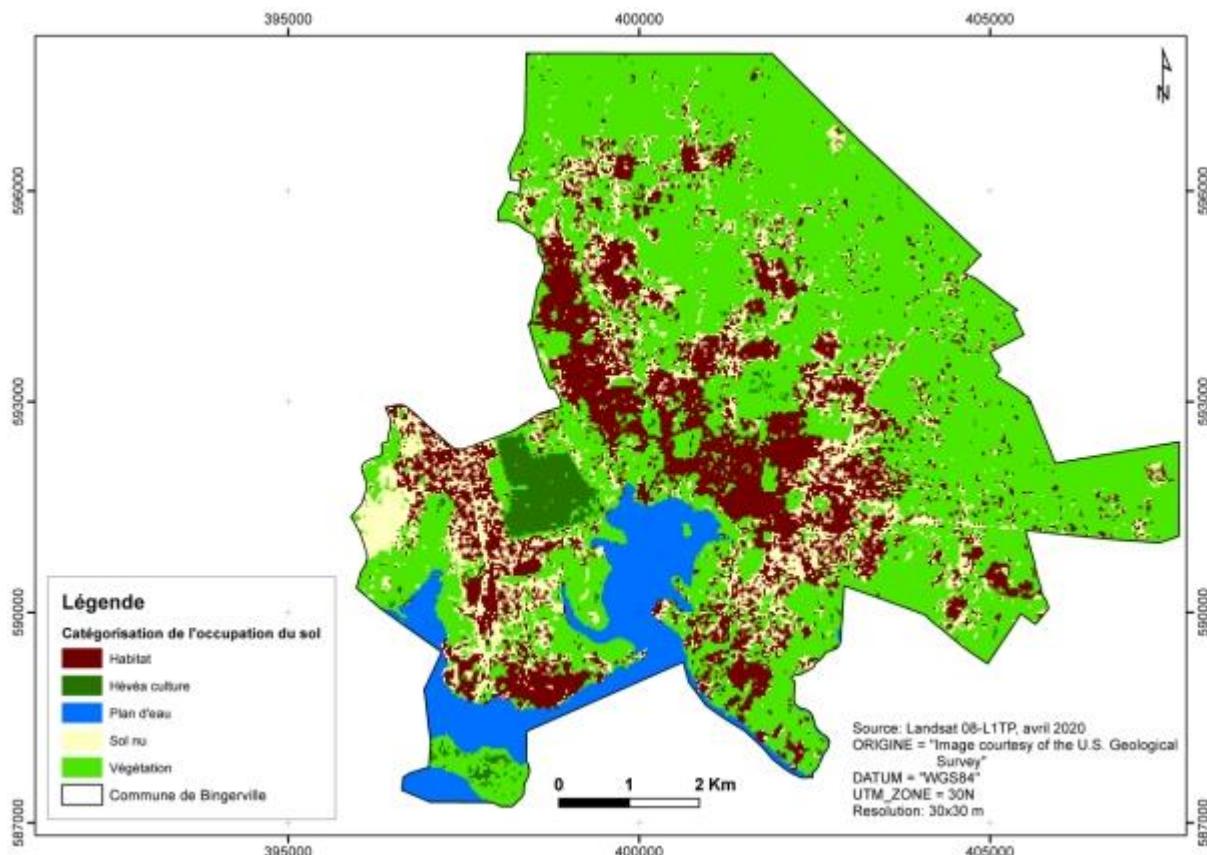
Superficie (ha)

Habitat	1463,445
Palmeraie	472,072
Plan d'eau	555,178
Sol nu	705,066
Végétation	3690,552
Total	6886,312

Avec les changements institutionnels survenus après 1985, qui ont vu l'apparition de nouveaux pouvoirs locaux décentralisés, la ville va connaître un regain de croissance. La communalisation, en mettant à l'ordre du jour l'implication des populations autochtones dans les mécanismes de création du sol urbain, est parvenue à relancer la dynamique des lotissements. Ainsi, sous l'impulsion d'opérateurs immobiliers privés, la ville a vu s'ajouter à son noyau initial de nouveaux quartiers ; elle connaît depuis lors un

étirement en direction de ses périphéries ouest et nord et devient partie intégrante du front d'urbanisation oriental de la ville d'Abidjan carte 3.

Carte 3: Occupation du sol en 2020



Occupation du sol en 2020

Superficie (ha)

Habitat	1 451,71
Hévéa culture	171,399
Plan d'eau	523,041
Sol nu	858,501
Végétation	3881,661
Total	5434,601

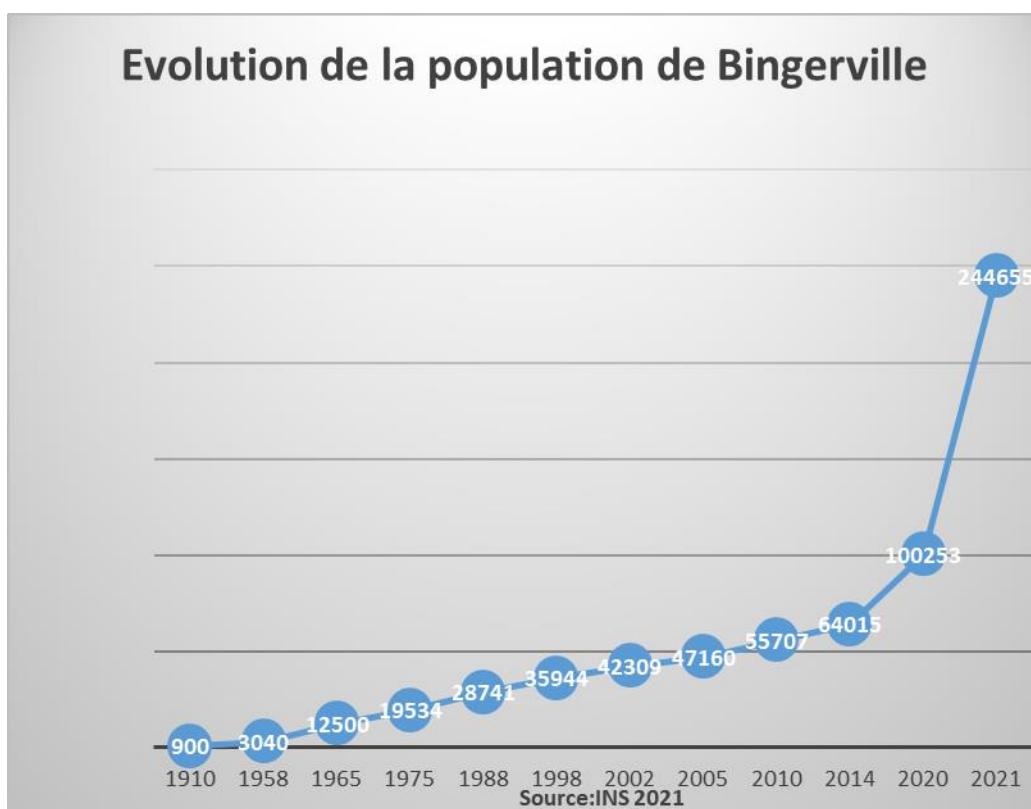
La relative disponibilité en espaces urbanisables et l'existence d'un réseau routier facilitant son accès, sont les principales raisons qui ont fait d'elle une ville dortoir. En effet, Bingerville abrite de nombreux travailleurs abidjanais (Hauhouot, 1982; Koffi, 1987). Environ 1/5 des actifs résidents de Bingerville exercent une activité professionnelle à Abidjan (BNETD, 1993). Koffi (1987) indique que c'est à dessein que l'Etat a encouragé les promotions immobilières de la SICOGL, afin d'y fixer le maximum de travailleurs.

Depuis lors, la population de Bingerville n'a cessé de croître donnant naissance à plusieurs quartiers dans la commune de Bingerville carte 3: Abatta, Adama, Adjame Bingerville, Bangui, Carrière, Chantier, Cité Ade Mensa, Cité Benet, Cité CIE, Cité Hevea, Cité Marina, Cité Olympe, Cite De la Celle, Cité Palma, Coup de Frein, Gbagba, Késsé, Marché, Blachon A et B, Mitterand, Paris-Village, Riviéra 6, Santé, Santé 2, Sicogie 2 et 1, Syndicat. Et plusieurs villages plus ou moins isolés venant compléter l'établissement humain de la commune : Ebrah, Achokoi, Aguien, Akoué Agban Bingerville, Akoyate, Bregbo, Eloka-Té, Eloka-To et Mbato-Bouaké.

Outre sa fonction de cité dortoir, Bingerville est un important centre scolaire. C'est d'ailleurs cette fonction héritée de son passé colonial qui s'est vue confirmer après l'indépendance. La ville abrite diverses institutions scolaires et des centres de formation professionnelle. A ce titre, elle a été le cadre de quelques investissements publics tels que le reprofilage de voies de communication et des moyens de transport afin de faciliter la mobilité.

4.1.3. Évolution de la population de Bingerville

Graphique 1 : Evolution des populations de Bingerville 1910 à 2021



La croissance démographique de Bingerville est liée au processus d'urbanisation enclenchée par le transfert de la capitale qui a attiré de nombreux migrants. Cette croissance démographique est aussi liée à la fonction de cité dortoir à cause de sa trop grande proximité d'Abidjan et à la forte présence.

4.2. Analyse des pratiques de mobilité urbaine à Bingerville

L'analyse des pratiques de mobilité urbaine à Bingerville repose sur un échantillon de 150 enquêtés répartis dans sept quartiers. Les résultats mettent en évidence l'intensité des déplacements, les moyens de transport privilégiés, les motifs dominants, ainsi que les contraintes temporelles, financières et le niveau de satisfaction des usagers.

4.2.1. Fréquence et intensité des déplacements

L'analyse du tableau 03 montre que la mobilité quotidienne apparaît particulièrement soutenue. En effet, 41,3 % des enquêtés déclarent se déplacer plusieurs fois par jour et 36 % au moins une fois par jour. Cette forte intensité s'explique par la fonction résidentielle croissante de Bingerville et son intégration progressive au système urbain du Grand Abidjan. Les quartiers densément peuplés comme Gbagba et Gbagba Extension concentrent les mobilités les plus fréquentes, traduisant une dépendance quotidienne aux déplacements pendulaires.

Tableau 03 : Fréquence des déplacements

Fréquence	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Plusieurs fois par jour	62	41,3
Une fois par jour	54	36
2-3 fois par semaine	21	14
Rarement	13	8,7
Total	150	100

Source : Nos enquêtes

4.2.2. Moyens de transport utilisés selon les quartiers

L'analyse des moyens de transport révèle une forte hétérogénéité spatiale selon le tableau 04. Les quartiers centraux et anciens, notamment Gbagba et Blachon, se caractérisent par une prédominance des taxis communaux et des motos-taxis, en raison de la forte demande et de la densité des flux. Dans les quartiers périphériques ou en extension, comme Gbagba Extension et Agriculture, la marche à pied et les motos-taxis sont davantage utilisés, en raison de

l’insuffisance de l’offre formelle de transport. À l’inverse, dans les quartiers résidentiels mieux structurés comme EECI, l’usage du véhicule personnel est relativement plus fréquent.

Tableau n°4: Moyens de transport utilisés

Moyens de transport	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Taxi communal / ville	48	32
Moto-taxi	37	24,7
Marche à pied	29	19,3
Véhicule personnel	21	14
Minibus / gbaka	15	10
Total	150	100

Source: Nos enquêtes

4.2.3. Motifs de déplacement et structuration de l'espace urbain

Selon le tableau 05, les motifs de déplacement sont dominés par les activités économiques et professionnelles (42 %), confirmant le rôle central du travail dans l’organisation des mobilités urbaines. Les déplacements liés aux études (20,7 %) concernent majoritairement les quartiers disposant d’établissements scolaires ou universitaires et leurs zones d’influence. Les déplacements commerciaux et sanitaires traduisent quant à eux une polarisation des équipements urbains, obligeant les habitants de certains quartiers à se déplacer vers les pôles de services.

Tableau n°5: Motifs de déplacements

Motifs	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Travail / activités économiques	63	42
Études / formation	31	20,7
Commerce / marché	26	17,3
Soins de santé	17	11,3
Loisirs / visites	13	8,7
Total	150	100

Source : Nos enquêtes

4.2.4. Temps de trajet et disparités territoriales

Le temps de trajet constitue une contrainte majeure pour les usagers selon le tableau 06. Plus de la moitié des enquêtés (51 %) déclarent des temps de déplacement supérieurs à 45 minutes. Cette situation est particulièrement marquée dans les quartiers périphériques, où l'éloignement des pôles d'activités et l'état des voiries allongent les durées de déplacement. Les quartiers centraux bénéficient de temps de trajet relativement plus courts, bien que la congestion routière y reste un facteur aggravant.

Tableau n°6: Temps moyen de trajet

Temps de trajet	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Moins de 30 minutes	39	26
30–45 minutes	56	37,3
45–60 minutes	34	22,7
Plus d'une heure	21	14
Total	150	100

Source: Nos enquêtes

4.2.5. Coût des déplacements et vulnérabilité économique

Selon le tableau 07, le coût journalier des déplacements constitue une charge financière importante pour les ménages. Plus de 40 % des enquêtés dépensent entre 500 et 1 000 FCFA par jour, tandis que 14,6 % dépassent 1 500 FCFA. Les habitants des quartiers périphériques sont les plus affectés, en raison de la distance et de la dépendance aux transports motorisés. Cette situation renforce les inégalités socio-spatiales d'accès à la ville.

Tableau n°7: Coût journalier des déplacements

Coût (FCFA)	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Moins de 500	28	18,7
500 – 1 000	61	40,7
1 000 – 1 500	39	26
Plus de 1 500	22	14,6
Total	150	100

Source : Nos enquêtes

4.2.6. Niveau de satisfaction et enjeux de gouvernance

Tableau n°8: Niveau de satisfaction des usagers

Niveau de satisfaction	Effectif (N)	Pourcentage (%)
Très satisfait	12	8
Satisfait	43	28,7
Peu satisfait	61	40,6
Pas du tout satisfait	34	22,7
Total	150	100

Source : Nos enquêtes

L'analyse du tableau 08 montre que le niveau de satisfaction des usagers demeure globalement faible. En effet, 63,3 % des enquêtés se déclarent peu ou pas du tout satisfaits des conditions de mobilité. Cette insatisfaction est plus marquée dans les quartiers en extension, où l'insuffisance des infrastructures, l'irrégularité des transports et les coûts élevés sont fréquemment évoqués. Ces résultats soulignent les limites de la gouvernance actuelle de la mobilité urbaine à Bingerville.

4.2.7. L'état des réseaux routiers

L'état de la voirie à Bingerville est aujourd'hui acceptable par rapport aux années 2000 sur la planche 1 (Mairie 2024), cependant, il reste insuffisant pour la mobilité importante des populations.



Photo a : Une voie dégradée



Photo b : Une voie bitumée satisfaisante

Planche 1 : Etat de la voirie à Bingerville (*Cliché : YAO AFFOUA M., 2014 et Mairie, 2025*).

Le reprofilage de la voirie à Bingerville a facilité l'accès aux différents services et infrastructures, tels que les écoles, les hôpitaux et les marchés et aux différents quartiers et lieux d'habitations, ce qui améliore la qualité de vie des résidents. Il a contribué également à réduire les accidents.

4.3. Une gouvernance efficace pour les infrastructures et promouvoir des pratiques de mobilité durable pour répondre aux besoins croissants de la population.

4.3.1. L'action des syndicats

Les syndicats de transport à Bingerville, comme dans de nombreuses autres villes, jouent un rôle crucial dans la régulation et l'organisation du secteur des transports. Leurs actions peuvent se manifester de plusieurs manières à savoir, dans la défense des droits des travailleurs du secteur, ainsi que dans l'amélioration des conditions de travail et la qualité des services proposés.

Dans la commune de Bingerville ces syndicats sont regroupés en fédération dénommée FENSC-CI (Fédération national syndicats des chauffeurs. Côte d'Ivoire). Leurs actions spécifiques peuvent varier en fonction des contextes locaux, des besoins des travailleurs et des enjeux du secteur des transports à Bingerville.

4.3.2. Politique gouvernemental pour désengorger les voies

La politique gouvernementale pour désengorger les voies vise à améliorer la fluidité de la circulation et à faciliter les déplacements lors des heures de pointe. En mettant en place des mesures telles que le développement des infrastructures de transport, la promotion des transports en commun, l'instauration de politiques incitatives pour limiter l'usage de la voiture individuelle, le gouvernement cherche à réduire les embouteillages et à promouvoir des modes de déplacement plus durables et efficaces.

Depuis 2011, l'état du réseau routier ivoirien connaît une grande amélioration, grâce aux investissements continus du gouvernement dans le secteur. En sept ans, 612 km de routes ont été bitumées et, chaque année, 22 000 km de routes en terre sont traitées. Plusieurs voies à Bingerville ont été agrandies et reprofilées il s'agit entre autres de la voie principale de Bingerville, de l'ouverture de la voie allant de l'hôtel Free World au camp d'Akouédo, la voie de l'hôpital mère enfant au palais de justice jusqu'à la station Afriquia à FEH-KESSE, surtout

l'échangeur à Faya en mai 2025 qui permet une fluidité entre Bingerville et Cocody et un projet de pont reliant Bingerville et Grand-Bassam.

5. Discussion

Les résultats de cette étude confirment que la mobilité urbaine à Bingerville est marquée par une intensification des déplacements quotidiens, en lien étroit avec la croissance démographique et l'intégration progressive de la commune à la métropole abidjanaise. La forte fréquence des déplacements observée rejoint les analyses de Yapi-Diahou (2010, p. 214) et Youssouf Meité (2014 p 44), selon lesquelles les communes périphériques d'Abidjan connaissent une augmentation soutenue des mobilités pendulaires, du fait de la dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux d'activités. Bingerville, historiquement ville secondaire, s'inscrit désormais dans une logique métropolitaine où la mobilité devient une nécessité quotidienne plutôt qu'un choix.

La prédominance des taxis communaux et des motos-taxis dans les pratiques de déplacement confirme le rôle central des transports informels et semi-formels dans le fonctionnement de la mobilité urbaine locale. Godard (2011, p. 87) souligne que l'insuffisance d'un réseau de transport collectif structuré favorise l'émergence de solutions flexibles, capables de répondre rapidement aux besoins des populations urbaines. À Bingerville, ces modes assurent une desserte fine des quartiers, notamment dans les zones en extension, mais au prix d'une faible régulation, de coûts variables et d'une exposition accrue aux risques routiers, comme l'observe Kouadio (2020, p. 134).

Les motifs de déplacement dominés par le travail et les activités économiques traduisent une organisation spatiale caractérisée par la polarisation des emplois et des services hors des quartiers résidentiels. Cette configuration renforce la dépendance à la mobilité motorisée et accentue les inégalités d'accessibilité. Kassi-Djodjo (2016, p. 59), dans son analyse de l'urbanisation de Bingerville, montre que l'étalement urbain non maîtrisé a contribué à allonger les distances domicile-travail et à multiplier les déplacements contraints. Les résultats de cette étude confirment cette tendance, en particulier dans les quartiers périphériques et en extension.

Le temps de trajet apparaît comme un indicateur révélateur des dysfonctionnements du système de mobilité urbaine à Bingerville. Plus de la moitié des enquêtés déclarent des durées de

déplacement supérieures à 45 minutes, une situation qui rejoint les constats d'Assi-Kaudjhis (2019, p. 101) et Sheller et Urry (2006, p. 215) selon lesquels la discontinuité du réseau viaire et l'insuffisance des infrastructures routières locales contribuent à une mobilité lente et pénalisante. Ces contraintes temporelles affectent davantage les populations à faibles revenus, pour lesquelles la mobilité devient un facteur de vulnérabilité et parfois d'exclusion urbaine.

La question du coût des déplacements renforce cette lecture socio-spatiale des pratiques de mobilité. Les dépenses quotidiennes élevées consacrées au transport confirment que la mobilité représente une charge économique significative pour les ménages bingervillois. Diaz Olvera et Plat (2014, p. 47-49) montrent que, dans les périphéries abidjanaises, l'absence de transport collectif abordable conduit les ménages à supporter des coûts disproportionnés par rapport à leurs revenus. À Bingerville, cette situation est particulièrement marquée dans les quartiers éloignés des centralités urbaines, où la dépendance aux transports motorisés est plus forte.

Le faible niveau de satisfaction exprimé par les usagers met en évidence les limites de la gouvernance actuelle de la mobilité urbaine à Bingerville. L'insatisfaction majoritaire reflète non seulement les difficultés liées aux temps de trajet et aux coûts, mais également le sentiment d'un déficit d'action publique en matière de transport et d'aménagement urbain. Yao (2021, p. 176) souligne que la croissance urbaine rapide de Bingerville s'est faite sans une planification intégrée de la mobilité, entraînant un décalage entre l'urbanisation et la mise en place d'infrastructures adaptées.

Dans l'ensemble, les résultats de cette étude confirment que la mobilité urbaine à Bingerville constitue à la fois un révélateur et un amplificateur des inégalités socio-spatiales. Ils rejoignent les analyses de la littérature locale qui plaident pour une approche renouvelée de la gouvernance urbaine, intégrant la mobilité comme un levier central du développement territorial (Yapi-Diahou, 2010, p. 219 ; Kouadio, 2020, p. 142 et Koffi L, 2021, p. 12). La structuration de l'offre de transport, l'amélioration des infrastructures et une meilleure articulation entre urbanisation et mobilité apparaissent ainsi comme des conditions essentielles pour une mobilité plus équitable et durable à Bingerville.

6- Conclusion

L'analyse de la dynamique de la mobilité urbaine met en évidence la pénibilité des modes de déplacement et rôle insuffisant de l'action gouvernemental dans la commune de Bingerville.

Les mutations démographiques, environnementales et technologiques ont contribué à redéfinir les pratiques de mobilité désormais marquées par une recherche d'efficacité de flexibilité et de durabilité. Cependant ces actions restent insuffisantes fautes de moyens nécessaires pour la construction de plusieurs voies à travers toutes la Côte d'Ivoire. Dans le cadre de la gouvernance des collectivités locales le processus de décentralisation n'a pas permis la mise en œuvre de politique de proximité des mobilités urbaines. Il faut donc repenser une stratégie durable et efficace qui pourraient faciliter la mobilité à Bingerville. Pour ce faire nous recommandons à la mairie de Bingerville d'être le relais local entre la population, les transporteurs et l'autorité centrale, elle doit également mettre en place des réglementations pour la régulation de la mobilité à Bingerville. Il s'agit donc de désigner un référent de la mobilité et participer à la planification du plan de déplacement urbain et sensibiliser les transporteurs surtout sur l'augmentation des frais de transport et sur un modèle de mobilité durable. Quant à l'État central, il doit renforcer la mission du PMUA (projet de mobilité urbaine d'Abidjan) de l'AMUGA (l'autorité de la mobilité urbaine dans le grand Abidjan) en construisant des voies de communication pour faciliter la mobilité dans les quartiers reculés mais également dans la ville de Bingerville. Les opérateurs de transport et syndicats dans le même élan doivent être plus organiser dans leur domaine d'activité en évitant la surenchère, le désordre dans la conduite et l'utilisation des stupéfiants au volant.

Bibliographie

Assi-Kaudjhis. (2019). *Urbanisation et mobilité quotidienne dans les communes périphériques du Grand Abidjan : cas de Bingerville*. Thèse de doctorat, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan p 101

Atta. K. (1978), *Dynamisme de l'espace urbain et péri-urbain de Bouaké (PARIS)* : ORSTOM, thèse troisième cycle 296p

Diakhaté M., (2009), OHADA. *Un nouveau droit des affaires pour sécuriser l'investissement en Afrique* », In, <http://www.Oecd.org/dataoecd/19/14/23731286.pdf>.

Diaz Olvera et al. (2013). « *La mobilité quotidienne dans les villes africaines : contraintes, innovations et politiques publiques* ». *Transports, territoires et société* 5 (2) : 15–32.

Diaz Olvera, et al. (2014). « *Mobilité quotidienne et inégalités sociales dans les villes africaines* ». *Espaces et sociétés* 156–157 (1) : 39–55.

Godard, Xavier. 2011. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du pragmatisme*. Paris : Karthala.

Kouadio, Kouamé Jean. 2020. *Mobilité urbaine et accessibilité spatiale dans les communes périphériques d'Abidjan : le cas de Bingerville*. Thèse de doctorat, Université Alassane Ouattara, Bouaké.

Kassi-Djodjo, Ismaël. 2016. *Dynamiques d'urbanisation et restructuration spatiale de la commune de Bingerville*. Mémoire de master, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan 115p

Koffi. L et al. (2021), *pression des sociétés immobilières et gestion foncière à Bingerville Côte d'Ivoire*, espace géographique et revue Marocaine, 28p

Loba V. (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 pages.



Loba.V., (2010) - *Les déterminants de la dynamique spatiale de la ville de Bingerville (sud de la Côte d'Ivoire)* de 1960 à nos jours. Consulté le 27 février 2013, URL : <http://echogeo.revues.org/12078> ; DOI : 10.4000/echogeo.12078.

Sheller & Urry. (2006), *the mobilities paradigm, environnement and planning A, volume 38* numéro 2 pages 207-226

Yao, N'Guessan André. 2021. *Croissance urbaine et gouvernance des transports dans les communes périphériques d'Abidjan*. Abidjan : Presses Universitaires de Côte d'Ivoire (PUCI). p176

Yapi-Diahou, Antoine. 2010. *Abidjan : Une métropole en mutation*. Paris : Karthala. p 219

Youssouf. M. (2014), *gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, thèse de doctorat, 327p