Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique, Volume 5 (1)
ISSN :1987-071X e-ISSN 1987-1023
Received, 05 February 2023
Accepted, 6 May 2023
Published, 10 May 2023
http://www.revue-rasp.org

Research

Logiques de la mobilité pédestre spatiale des populations des quartiers périphériques de Daloa (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)

Atsé Laudose Miguel ELEAZARUS [1,*]

[1]Département de Géographie, Université Jean Lorougnon GUEDE-Daloa (Côte d'Ivoire)

*Correspondance: E-Mail : eleazarus20@gmail.com; Tel: (+225)0787064786/0555198330

Résumé

La forte croissance spatio-démographique de la ville de Daloa suscite des problèmes de mobilité spatiale, vécus particulièrement par les populations des zones périphériques. Les difficultés de mobilité spatiale des populations des quartiers périphériques de la ville se traduisent par la prépondérance de la marche à pied. Quelles sont les logiques du développement de la mobilité pédestre dans les quartiers de la périphérie urbaine de Daloa ? Cette étude quantitative et qualitative se propose de comprendre les logiques de la mobilité pédestre des populations des quartiers périphériques de Daloa. La méthodologie repose sur la recherche documentaire soutenue par une enquête de terrain. Les principaux résultats indiquent que 47% des ménages ont recours à la marche pour les déplacements tant à l'intérieur des quartiers périphériques qu'entre un quartier périphérique et les autres que compose la ville. À défaut, les ménages alternent la marche et le taxi-véhicule qui représentent 21% et 18% des déplacements dans les mêmes espaces de mobilité. L'impraticabilité des routes majoritairement non revêtues et la faiblesse des revenus des ménages fondent la mobilité piétonne dans les périphéries urbaines de Daloa.

Mots-clés : Daloa, marche à pied, mobilité spatiale, pauvreté ménagère, quartiers périphériques.

Logics of spatial pedestrian mobility of the populations of the peripheral districts of Daloa (Central-Western Côte d'Ivoire)

Abstract

The strong spatial and demographic growth of the city of Daloa has given rise to problems of spatial mobility, which are particularly experienced by the populations of the peripheral areas. The spatial mobility difficulties of the populations of the city's peripheral districts are reflected in the preponderance of walking. What are the logics of the development of pedestrian mobility in the districts of the urban periphery of Daloa? This study aims to understand the logic of pedestrian mobility in the outlying districts of Daloa. The methodology is based on documentary research supported by a field survey. The main results indicate that 47% of households use walking for travel both within the peripheral districts and between a peripheral district and the others in the city. Otherwise, households alternate between walking and using a vehicle taxi, which account for 21% and 18% of trips in the same mobility areas. The impassability of mostly unpaved roads and low household incomes underpin pedestrian mobility in the urban peripheries of Daloa.

Keywords: Daloa, walking, spatial mobility, household poverty, peripheral districts.

1. Introduction

L'urbanisation en Côte d'Ivoire qui se caractérise par son rythme effréné fait aujourd'hui de nombreux habitants ruraux, des citadins. Le taux d'urbanisation qui était de 32% en 1975 est en effet passé à 50,3% en 2014 et à 52,5% en 2021 selon les résultats des recensements de l'Institut National de la Statistique (INS). La majorité de la population vivant ainsi sur le territoire national réside aujourd'hui dans les villes. Cette urbanisation démographique, dévoreuse d'espace pose des problèmes de la mobilité spatiale.

À l'image de la plupart des villes de la Côte d'Ivoire, Daloa connaît dans son processus d'urbanisation une forte croissance démographique et un étalement rapide et non maîtrisé de l'espace résidentiel. Les résultats des différents recensements de l'INS ont permis de dénombrer dans la ville 421 879 citadins en 2021 contre 261 789 habitants en 2014. En 1998, Daloa comptait 173 107 habitants contre 121 842 résidants en 1988 et 60 837 habitants en 1975. Parallèlement, la superficie urbanisée qui était de 217,75 ha en 1955 est passée à 427,97 ha en 1960 (G. M. Yodé, 2017, p. 81). En 1985, l'espace urbain de la ville passe à 2343,33 ha (W.G. Koukougnon, 2012, p. 86) et à 9230,71 ha en 2020 (G. P. Guélé et al, 2021, p. 295). Cette forte croissance spatio-démographique de la ville de Daloa suscite une disjonction de plus en plus forte entre lieux d'habitats et lieux d'emploi, de commerce, de formation, de soins, etc. dans le contexte d'un service de transport souffrant du mauvais état des routes et de moyens de déplacement informels (A. L. M. Eléazarus et al., 2021, p. 35). L'étalement de l'espace résidentiel à travers le développement de quartiers d'habitats plus ou moins denses en périphérie, contribue à l'allongement des distances de déplacements et au recours d'une diversité de moyens de mobilité. A. L. M. Eléazarus et al., (2021, pp. 38-39) soutiennent par exemple que la position excentrée de l'université à laquelle s'ajoute l'absence de moyens de transport dédié aux étudiants représentent pour eux de réels problèmes de mobilité d'autant plus que la marche à pied est le principal mode de déplacement utilisé dans le but de rallier cet établissement d'enseignement supérieur. Les difficultés liées à la mobilité spatiale se posent avec acuité que les populations des quartiers périphériques sous-équipés sont d'autant plus touchées. À l'évidence, une diversité de moyens, dont la mobilité pédestre est mobilisée pour sortir du quartier périphérique. Le problème qui fonde donc cette étude est en lien avec les difficultés liées à la mobilité spatiale dans la ville de Daloa. Quelles sont les logiques du recours à la marche à pied comme forme principale de mobilité spatiale des populations des quartiers périphériques de Daloa ? Cette étude vise à comprendre les fondements de l'usage de la mobilité pédestre comme mode de déplacement des populations des quartiers périphériques de Daloa. Elle part du constat du peu de données relatives à la demande et aux pratiques de mobilité dans les villes secondaires d'Afrique. L'hypothèse formulée est que le recours à la mobilité pédestre par les populations des quartiers périphériques repose sur le faible revenu des ménages, combinée à l'impraticabilité des routes.

2. Méthodologie

Les données collectées auprès de 320 ménages dans huit (8) quartiers périphériques des secteurs Nord, Sud, Est et Ouest de la ville (Figure 1) ont permis d'appréhender les motifs de déplacement des populations, les moyens de déplacement utilisés, les distances parcourues, la perception de l'offre du service du transport. La technique du choix raisonné adoptée repose sur la typologie de l'habitat comme critère de base. Ainsi, sur la base de la prédominance des habitats du type évolutif et de cours dans le paysage urbain, 40 ménages ont été de manière

aléatoire interrogés dans chaque quartier périphérique choisi. Spécifiquement, le questionnaire a visé 30 ménages résidents dans l'habitat évolutif et de cours, à raison de 15 par type d'habitat, et 10 ménages dans l'habitat de standing et traditionnel ou précaire, soit cinq (05) par type d'habitat. Au sein de ces 320 ménages, ce sont 856 personnes de 13 ans et plus qui ont été interrogées du 20 avril au 25 juin 2022.

Les observations directes ont permis d'apprécier l'état des routes qui desservent les quartiers de la périphérie urbaine. L'entretien mené auprès du chef des services techniques de la Mairie de Daloa a permis de disposer de données relatives aux infrastructures de transport dans la ville. Ces données ont été complétées par la documentation, axée sur la mobilité urbaine dans les villes africaines en général et ivoiriennes en particulier. L'étude de A. L. M. Eléazarus et al. (2021) a par exemple fourni des informations sur l'offre du service des transports dans la ville et sur les formes de mobilité spatiale utilisées par les étudiants pour rallier l'université. Les facteurs et les implications qui découlent des formes de mobilité spatiale utilisées par les étudiants pour rallier l'université ont également été appréhendés.

Daloa est située à 410 km de la capitale économique Abidjan et à plus de 150 km de Yamoussoukro, la capitale politique de la Côte d'Ivoire. La ville se localise au carrefour des routes nationales reliant Abidjan à Man et San Pedro à Odienné. Elle est le chef-lieu de la région administrative du Haut-Sassandra ainsi que le pôle de développement urbain du Centre-ouest du pays. La ville compte 421 879 citadins (INS, 2021) répartis dans une vingtaine de quartiers (Figure 1).

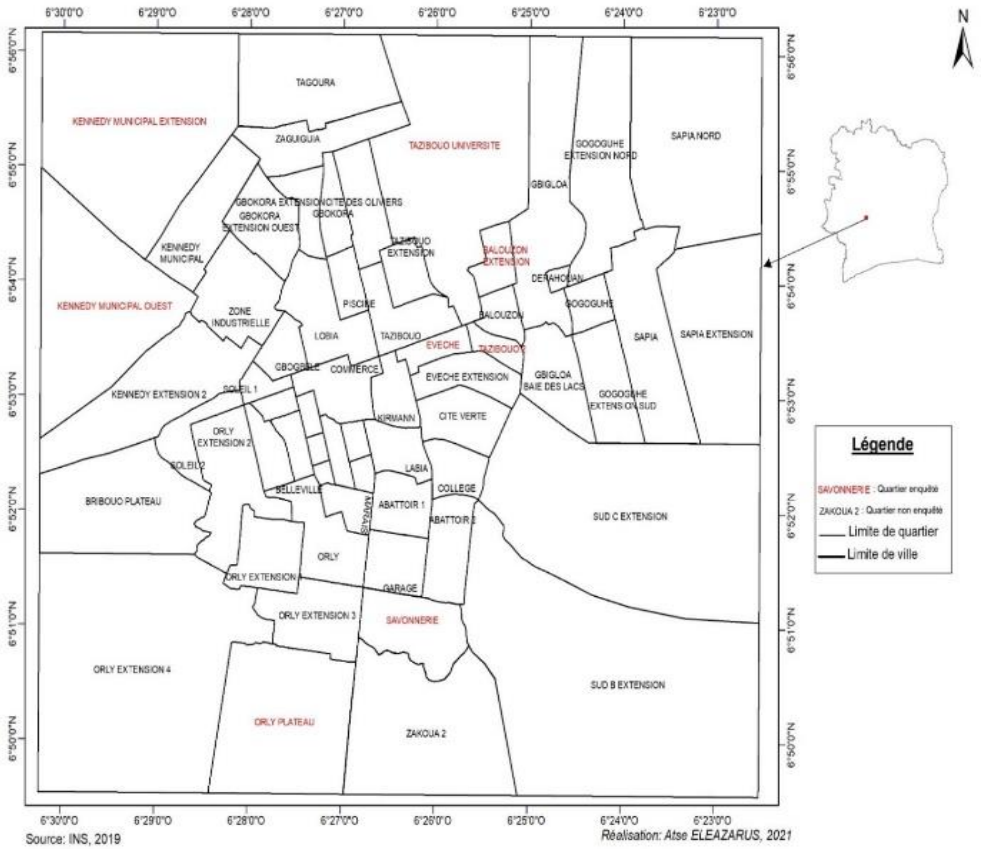


Figure 1 : Localisation et présentation de la ville de Daloa

3. Résultats

3.1. La mobilité quotidienne des populations des quartiers périphériques de Daloa

Le déplacement désigne un mouvement entrepris par un individu d'un point à un autre pour accomplir une tâche (A. R. M. Yaya, 2018, p.134). L'examen de la mobilité quotidienne des ménages des quartiers périphériques de Daloa impose d'analyser les caractéristiques des déplacements, notamment le nombre et la fréquence des déplacements, les modes et motifs de déplacement.

3.1.1. Le nombre et la fréquence de déplacement journalier

Un déplacement journalier est le fait pour une personne de quitter sa résidence pour une destination précise et de revenir à sa classe de départ (sa résidence). Il correspond ainsi à un mouvement d'aller et retour, en considérant le lieu de résidence comme point de départ. Le nombre et la fréquence de déplacement journalier sont dépendants du statut socioprofessionnel, du sexe, de l'âge et du revenu des populations vivant en périphérie de Daloa (Figure 2).

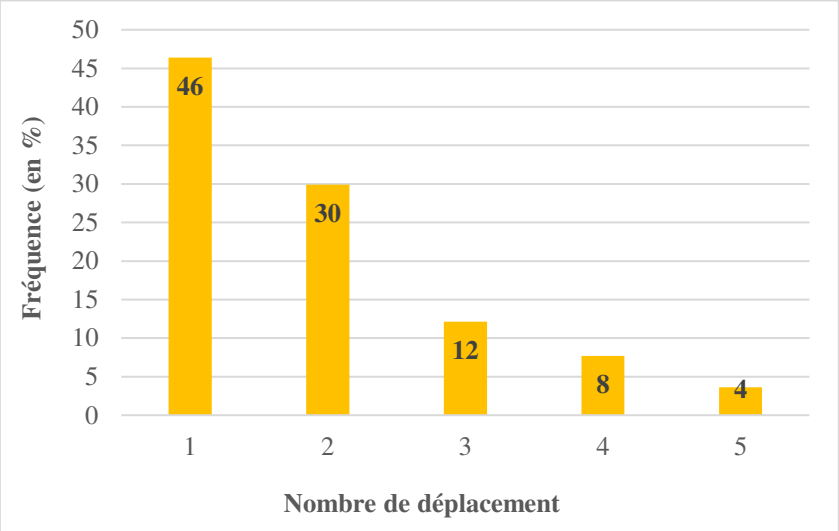


Figure 2 : Nombre et fréquence de déplacement des populations des quartiers périphériques de Daloa

Source : Les enquêtes de terrain, 2022

L'examen de la figure ci-dessus révèle que les populations des quartiers périphériques se déplacent jusqu'à cinq (05) fois en moyenne par jour. Elles effectuent au total 1485 déplacements par jour, soit une moyenne de déplacement journalière de 1,7 par personne. Spécifiquement, plus de ¾ (76%) des personnes enquêtées effectuent 1 à 2 déplacements par jour, contre 20% qui effectuent 3 à 4 déplacements en moyenne par jour. Seulement 5% des populations des périphéries urbaines ne se déplacent que 5 fois en moyenne dans la journée. Les populations effectuant un déplacement par jour sont les plus importantes, surtout qu'elles représentent 46% des enquêtés.

3.1.2. Une nette domination de la marche à pied dans la répartition modale des déplacements

Les pratiques de mobilité des populations des quartiers périphériques de Daloa sont définies en tenant compte de deux zones de destinations selon les investigations de terrain, notamment les destinations intra-quartier et inter-quartier. En outre, la répartition modale tient compte du

fait que l'individu est en activité ou pas et de la distance parcourue. Dans tous les cas, la marche à pied, la bicyclette, les deux roues-moteur individuelles, la voiture individuelle, le taxi-véhicule et l'alternance entre la marche à pied et le taxi-véhicule sont les modes de mobilité auxquels ont recours les populations.

3.1.2.1. La répartition modale selon les zones de destination

Les déplacements effectués par les populations des quartiers périphériques de Daloa se font soit à l'intérieur du quartier de résidence ou du quartier périphérique vers un autre quartier de la ville, qu'il soit de la périphérie urbaine ou non.

3.1.2.1.1. Les formes de mobilité spatiale dans les déplacements intra-quartiers

Les déplacements à l'intérieur des quartiers périphériques sont dominés par la mobilité pédestre (Figure 3).

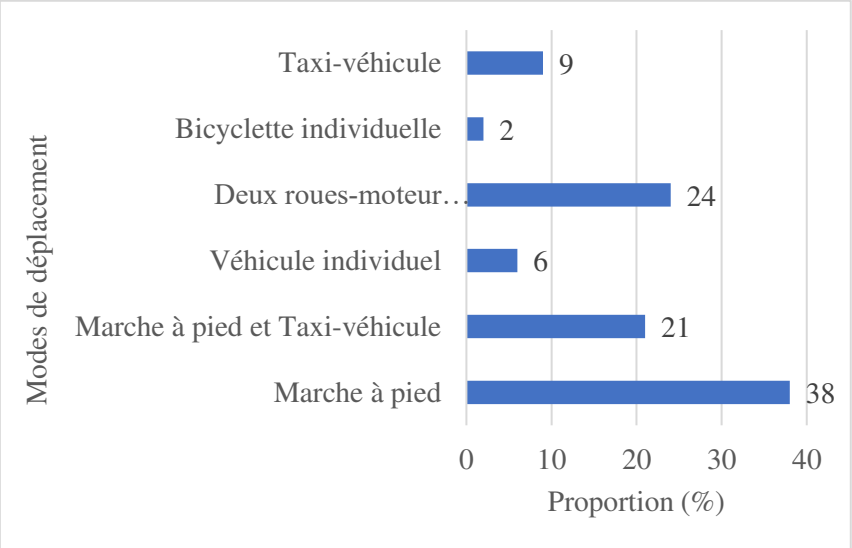


Figure 3 : Répartition modale dans les déplacements intra-quartiers

Source : Les enquêtes de terrain, 2022

Il ressort de l'analyse de la figure ci-dessus que les déplacements à l'intérieur des quartiers périphériques de Daloa se font majoritairement à pied (38%). Ce mode de mobilité spatiale est suivi des deux roues-moteur individuelles (24%) puis de l'alternance entre la marche à pied et les taxis-véhicule (21%). Le taxi-véhicule, le véhicule individuel et la bicyclette sont moins sollicités dans les déplacements intra-quartiers. Ces formes de mobilité sont successivement l'apanage de 9% ; 6% et 2% des populations.

3.1.2.1.2. Les formes de mobilité spatiale dans les déplacements inter-quartiers

Comme dans les déplacements intra-quartiers, les citadins des quartiers périphériques de Daloa ont recours à la marche, aux taxis-véhicule, aux deux roues-moteur individuelles, aux véhicules individuels et alternent la marche et le taxi-véhicule. Selon les investigations de terrain, 18% des populations ont recours à l'alternance entre la marche et le taxi-véhicule, alors que 32% sollicitent le taxi-véhicule pour rallier les autres quartiers de la ville. Les déplacements en deux roues-moteur concernent 24% des populations, tandis que le véhicule individuel est utilisé par 16% des citadins. La marche à pied est sollicitée par 9% des populations et la bicyclette compte pour seulement 1% des déplacements inter-quartiers.

3.1.2.2. Les motifs de la mobilité spatiale des populations des quartiers périphériques

Les motifs de déplacements des populations des quartiers périphériques de Daloa se rangent dans trois groupes :

- Le déplacement à caractère professionnel avec le travail ;
- Le déplacement à caractère socioculturel composé des études, des soins, des visites, de l'accompagnement de proche, de la prière, des loisirs ;
- Le déplacement à caractère domestique avec les achats (Figure 4).

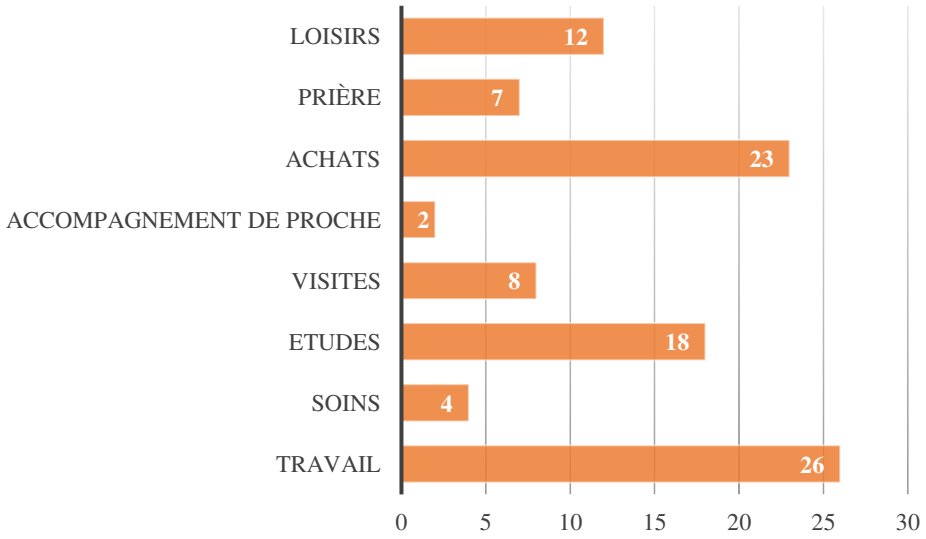


Figure 4 : Les motifs des déplacements des populations des quartiers périphériques de Daloa

Source : Les enquêtes de terrain, 2022

Les déplacements pour le travail viennent en tête avec 26% des déplacements quotidiens des citadins. Ils sont suivis par les achats (23%), comme les achats de produits alimentaires pour la cuisine domestique. On y compte également les achats de produits manufacturiers et de biens d'équipement. Les études effectuées par les étudiants et les élèves, représentent 18% des déplacements quotidiens des populations des quartiers périphériques tandis que les loisirs comptent pour 12%. Il s'agit pour les citadins des déplacements vers les maquis, les restaurants ou les bars de la ville en vue de partager une boisson ou de déjeuner entre amis. Les déplacements pour la visite représentent 8% du total des déplacements tandis que ceux relatifs à la prière sont pour 7%. Les soins et l'accompagnement de proche sont marginaux avec respectivement 4% et 2% des motifs de déplacement. Toutefois, les investigations de terrain ont relevé que la prépondérance des motifs de déplacement des populations est dépendante de la zone de destination (Tableau 1).

Tableau 1 : Répartition des motifs de déplacement des populations des quartiers périphériques par zone de destination

Motifs de déplacement	Répartition par zone de destination (en %)		
	Intra-quartier	Inter-quartier	Total
Travail	7	19	26
Soins	1	3	4
Études	7	11	18
Visites	5	3	8
Accompagnement de proche	2	0	2
Achat	6	17	23
Prière	5	2	7
Loisirs	4	8	12
Total	35	65	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2022

Les populations sortent généralement de leur quartier périphérique de résidence pour satisfaire leurs besoins quotidiens. En effet, la satisfaction des besoins quotidiens se fait à 65% en dehors du quartier. Seuls les déplacements pour la prière, les visites et pour l'accompagnement de proche se font majoritairement dans les quartiers périphériques de résidence où se trouvent les personnes visitées ou qui font l'objet d'accompagnement. Aussi, trouve-t-on la plupart des édifices religieux fréquentés. Pour le reste, il s'agit d'équipements sanitaires, économiques (marché) et scolaires qui sont concentrés dans le centre-ville. G. P. Guélé et al. (2021, p. 297) soutiennent par exemple que : « la répartition des établissements scolaires publics de Daloa se caractérise par une forte concentration du cycle secondaire dans le Centre-ville ». Cette réalité conduit les populations des quartiers périphériques à effectuer des déplacements inter-quartiers. Les modes de déplacement sont également fonction des motifs (Tableau 2).

Tableau 2 : Motifs de déplacement en fonction des pratiques de mobilité

	Modes de déplacement (en %)						
Motifs de déplacement	Marche à pied	Taxi-véhicule	Deux roues-moteur individuelles	Véhicule individuel	Bicyclette	Marche à pied et taxi-véhicule	Total
Travail	3	6	8	5	0	4	26
Soins	0	2	1	1	0	0	4
Études	4	5	3	0	1	5	18
Visites	4	0	3	0	0	1	8
Accompagnement de proche	1	0	0	0	0	1	2
Achat	4	9	5	3	0	2	23
Prière	3	0	1	1	0	2	7
Loisirs	1	4	4	2	0	1	12
Total	20	26	24	12	1	16	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2022

La marche à pied et l'alternance entre la marche et le taxi-véhicule dominent dans les pratiques de mobilité (36%), et ce, en tenant compte du total des motifs de déplacement. Spécifiquement, on observe une prépondérance de l'alternance entre la marche et le taxi-véhicule (5%) et de la mobilité piétonne (4%) dans les déplacements à destination des structures de formation. Il s'agit ici d'élèves ou d'étudiants qui en dehors de la marche à pied, alternent cette forme de mobilité

avec le taxi-véhicule. A. L. M. Eléazarus et al., (2021, p. 39) stipulent d'ailleurs que la marche est le principal moyen de déplacement utilisé par les étudiants dans le but de rallier l'université de Daloa, suivie de la combinaison de la marche et des taxis-véhicules. Ici, le taxi-véhicule est en général sollicité dans la matinée dans le but d'être à l'heure au cours, tandis que la marche sert à regagner après les cours la résidence. Cette stratégie développée dans les formes de mobilité spatiale est également l'apanage pour la prière, les visites et l'accompagnement de proche.

Somme toute, la mobilité pédestre représente la forme de mobilité privilégiée par les populations des quartiers périphériques de Daloa (47%) à côté de sa combinaison avec le taxi-véhicule. Son usage dans tous les motifs de déplacement des populations repose sur plusieurs facteurs qu'il importe d'appréhender.

3.2. Le mauvais état des routes et la faiblesse du revenu des ménages comme fondements de la prépondérance de la marche à pied

L'usage de la marche à pied comme principale forme de mobilité des citadins des quartiers périphériques repose sur le mauvais état des routes et la faiblesse du revenu des ménages.

3.2.1. Le mauvais état des routes comme marqueur du paysage urbain

La ville de Daloa est parsemée par un réseau de routes qui s'organisent autour de voies primaires traversant la ville du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, de voies secondaires qui assurent les liaisons inter-quartiers et des voies tertiaires pour la circulation intra-quartier (Figure 5).

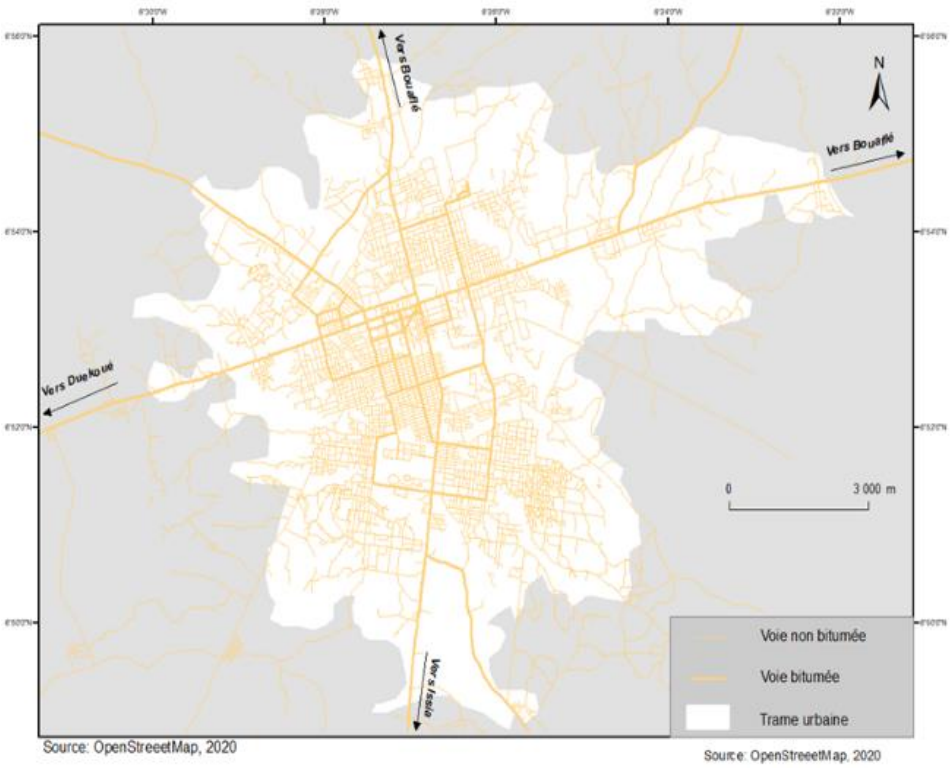


Figure 5 : Le réseau routier de la ville de Daloa

La ville compte un réseau de routes relativement dense avec un linéaire total de 441,43 km, dont 17,05 km de linéaires revêtus, soit 4 % du linéaire total. Les routes non revêtues dominent le linéaire total avec 424,38 km. Hormis les voies principales traversant la ville du Nord au Sud

et de l'Est à l'Ouest, la plupart des quartiers périphériques sont parcourus par des routes non revêtues. Ce sont des voies en mauvais état qui ne garantissent pas la fluidité des déplacements motorisés (Photo 1).

Photo 1 : L'état d'une route non revêtue au quartier Tazibouo université de Daloa



Source : Eléazarus, 2022

Si des nids de poule sont observés sur les routes bitumées, celles non revêtues sont ravinées sous l'action de l'érosion et/ou marquées par des touffes d'herbes et des tas d'immondices. En saison pluvieuse, la boue latéritique et les grandes flaques d'eau sur ces voies cèdent la place à la poussière asphyxiante de la saison sèche (A. L. M. Eléazarus, 2021, p. 36). L'absence d'aménagement de certains bas-fonds et le ravinement des voies isolent des quartiers périphériques, une situation qui impose aux populations résidentes la marche à pied d'autant plus que l'accès motorisé à ces zones de la ville est rendu difficile. Le ménage a ainsi recours à la marche pour satisfaire son besoin. Sous d'autres angles, la marche est développée sur une distance relativement longue pour accéder à une zone disposant d'une voirie relativement praticable. À ce stade, le ménage sollicite le taxi-véhicule, notamment pour les déplacements sur une longue distance. Les taxis-véhicules qui monopolisent l'offre du service de transport collectif à raison de 200 FCFA la course, privilégient leurs trafics sur les voies relativement praticables. Le mauvais état des routes dans les périphéries urbaines représente ainsi un frein à une offre du service de transport de qualité. En lien avec cette réalité, Mme Y (36 ans), ménagère et résidente du quartier Kennedy municipal extension affirme d'ailleurs que : « *Les matins, il est très difficile pour moi d'aller faire le marché, car il est rare de trouver un taxi. J'attends pendant au moins 30 min avant de pouvoir emprunter un taxi ou je suis obligée de marcher sur une longue distance dans l'espoir d'en trouver* ». La mauvaise qualité des voies allonge ainsi la durée d'attente des populations qui par ailleurs mobilisent des efforts de marche supplémentaires dans la satisfaction de leur besoin quotidien de mobilité. Plus encore, les citadins désireux de rallier leur résidence dans les quartiers périphériques de la ville parsemés de routes en état de dégradation, effectuent des dépenses supplémentaires. M. X (44 ans), agent de santé et habitant du quartier Tazibouo université soutien en ces termes : « *Je paye régulièrement un tarif double ou je prends en course un taxi pour espérer rentrer chez moi dans un délai raisonnable surtout aux heures de pointe. Dans le cas contraire, je suis obligé*

d'attendre jusqu'à 45 min pour emprunter un taxi qui va dans mon quartier ». L'accès difficile au service privé du transport collectif à Daloa, sur fond du mauvais état des routes qui parcourent les quartiers périphériques impose l'usage de la marche à pied dans les déplacements de retour. Cette forme de mobilité est plus exploitée pour les populations ayant pour zone de départ le centre-ville ou des zones dotées de routes praticables.

3.2.2. La marche à pied sur fond de ménages à revenus faibles

La domination de la marche à pied dans la répartition modale des formes de mobilités des populations périphériques découle du manque de ressources financières des ménages. Cela est d'autant indubitable que le taux de pauvreté à Daloa est d'une importance significative. En effet, la région administrative du Haut-Sassandra avec pour chef-lieu la ville de Daloa, figure parmi les régions pauvres de la Côte d'Ivoire avec un indice de pauvreté de 54,9% contre une moyenne nationale de 46,3% (Ministère d'État, Ministère du Plan et du Développement de Côte d'Ivoire, 2015). L'usage de la marche comme forme de déplacement est pour le citadin de la périphérie une stratégie lui permettant de « faire des économies ». Mme Z (54 ans), commerçante souligne à juste titre que : « *Par manque de moyens, je préfère marcher pour aller prier dans mon église située à tout au plus 1 km que d'emprunter un taxi. Cela me permet de faire de petites économies et de subvenir à mes besoins* ». Le faible revenu des populations limite le recours aux déplacements motorisés au profit de la mobilité pédestre. La pratique de cette forme de mobilité est récurrente dans les déplacements intra-quartiers. En effet, 42 % des populations des quartiers périphériques ont recours à la marche à pied dans leurs déplacements intra-quartiers contre 24% qui alternent la marche et le taxi-véhicule. Cette réalité résulte de la distance moyenne parcourue. En effet, les populations parcourent en moyenne moins de 1 km pour satisfaire à leurs besoins nécessitant des déplacements à l'intérieur de leur quartier.

4. Discussion

L'urbanisation de la ville de Daloa s'accompagne de difficultés liées à la mobilité spatiale des populations, notamment dans les quartiers périphériques. Pourtant dans ces quartiers, les populations se déplacent jusqu'à cinq (05) fois en moyenne par jour avec un total de 1485 déplacements par jour, soit une moyenne de déplacement journalière de 1,7 par personne. Les problèmes de mobilité spatiale se posent avec acuité dans les périphéries urbaines de Daloa que la marche à pied représente la forme de mobilité la plus sollicitée. Africa Ceo Forum (2022, pp. 2-3) note d'ailleurs que l'Afrique fait face à l'explosion des villes, avec une urbanisation exceptionnellement rapide, à la fois en termes de population et de surface impliquant la prépondérance de la marche dans les villes. La forte dynamique spatio-démographique des villes se traduisant par le développement de quartiers périphériques, soulève des questions de mobilité. Le Groupe de la Banque mondiale (2021, p. 38), soutient que la marche à pied reste le principal mode de déplacements dans les villes secondaires d'Afrique, malgré la motorisation croissante. Cette forme de mobilité reste très prisée dans les déplacements intra-quartiers où l'on enregistre de courtes distances que dans la mobilité inter-quartier tel que stipulé par L. O. Diaz (2005, p. 27) en ces termes : « L'utilisation des modes de déplacement est étroitement corrélée à la dimension spatiale du déplacement. La marche est le mode de déplacement quasi exclusif à l'intérieur du quartier ou pour se rendre dans les quartiers limitrophes ». Au-delà, les citadins des périphéries urbaines ont recours aux véhicules individuels, aux véhicules deux roues-moteur, à la bicyclette et aux taxis-véhicules, seuls moyens assurant le transport collectif

dans la ville. L'intérêt accordé à la marche dans les modes de mobilité repose sur le mauvais état des routes. En effet, la dégradation des infrastructures routières parsemant les périphéries urbaines isole certains quartiers, privant leurs résidents des services de l'offre privée du transport collectif. Cette caractéristique du processus d'urbanisation des villes est confirmée par K. M. Diby (2018, p. 156) dans son étude sur la ville de Bonoua au Sud-est de la Côte d'Ivoire en révélant que : « Dans les nouveaux quartiers, les voies en terre (…) subissent une forte érosion rendant l'accès à certains points difficile, voire impossible ». Pour satisfaire à leurs besoins de mobilité, des dépenses exorbitantes s'imposent aux populations. X. Godard (2002, p. 102) note à juste titre que : « l'enclavement des quartiers périphériques se traduit par des surcoûts de transport que doivent supporter les ménages résidents de ces quartiers ». Plus l'on est éloigné du centre-ville, plus l'on habite un quartier peu dense ou aux voies dégradées (…), plus le coût de la course est élevé (H. Kanazoé, 2022, p. 41). L'étude a également montré que la faiblesse des revenus des ménages des quartiers de la périphérie urbaine de Daloa justifie le recours à la mobilité piétonne. A. R. M. Yaya et al. (2018, p. 135) abondent dans le même sens lorsqu'ils affirment que les quartiers périphériques de Parakou au Bénin, abritent en grande partie les populations à faible revenu. Ainsi, les ménages qui n'ont pas assez de ressources pour financer l'ensemble de leurs déplacements urbains privilégient la marche, peu importe la distance à parcourir.

Conclusion

De tous les motifs de déplacement pris dans leur globalité, la mobilité pédestre est le principal mode de déplacement des populations des quartiers éloignés du centre-ville de Daloa à côté du taxi-véhicule, du véhicule individuel et de la moto individuelle. Cette prépondérance de la marche tient à l'inadaptation de l'offre du service de transport, se traduisant par l'état de dégradation avancée des voies de communication, isolant certains secteurs de la ville. De plus, la mobilisation de la marche est liée au manque de ressources financières à même de permettre aux ménages à faible revenu de bénéficier des services du transport motorisé. Il revient aux décideurs de jeter les bases d'un développement urbain maîtrisé en vue de satisfaire au bien-être des citadins, surtout ceux des zones périphériques.

Références bibliographiques

AFRICA CEO FORUM, (2022). *Les mobilités urbaines en Afrique : bâtir les villes durables de demain*, 61p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., (2005). « La marche à pied dans les villes Africaines », *Transports*, N°429, pp. 24-31.

DIBY K. M., (2018). « Les problèmes d'aménagement et de développement de la ville de BONOUA au Sud-Est de la Côte d'Ivoire », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine,* N°20, pp. 145-165.

ELEAZARUS A. L. M. et GUELE G. P., (2021). « Les formes de mobilité spatiale des étudiants dans la ville de Daloa au centre-ouest de la Côte d'Ivoire », *Actes du Colloque International du Groupe de Recherche Interdisciplinaire pour le Développement du Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire (GRIDCOCI)*, Volume 2, Nouvelles Éditions Balafons (NEB), pp. 27-51.

GODARD X., (2002). « Mobilités quotidiennes et accès au logement: questions d'articulation à partir d'observations africaines », *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, Collection Habitat et sociétés, l'Harmattan, pp. 99-113.

GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE, (2021). *Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine, Défis des politiques nationales de mobilité en Côte d'Ivoire, en Ethiopie, en Guinée, au Ghana, au Kenya, au Nigeria, au Rwanda et au Sénégal*, Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), Rapport transnational, 90p.

GUELE G. P. et ELEAZARUS A. L. M., (2021). « Dynamique spatio-démographique et répartition des établissements scolaires publics dans la ville de Daloa (Côte d'Ivoire) », Les actes du Colloque International de Géographie du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales (LABORADDYS) et du Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA (Bouaké, Côte d'Ivoire), Géovision (Eds), *Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales*, Numéro Hors-série N°2, Tome 2, pp. 290-304.

KANAZOÉ H., (2022). « L'affordance comme outil pour comprendre la mobilité dans une ville africaine : le cas de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) », *Gari. Recherches et débats sur les villes africaines*, Volume 2, Numéro 1, pp. 31-60

KOUKOUGNON W. G., (2012). *Milieu urbain et accès à l'eau potable : cas de Daloa (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)*, Thèse de Doctorat en Géographie, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 370p.

MINISTÈRE D'ÉTAT, MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT DE CÔTE D'IVOIRE, (2015). *Enquête sur le niveau de vie des ménages en Côte d'Ivoire (ENV 2015)*, 91p.

YAYA A. R. M., THOMAS O., ZAKARI S. et DJAOUGA M., (2018). « Urbanisation et déplacements des populations dans la ville de Parakou au Bénin », *Afrique SCIENCE*, 14(3), pp. 126-144.

YODE G. M., (2017). *Urbanisation et dégradation de l'environnement : le cas de Daloa*, Thèse de Doctorat en Géographie, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 350p.

© 2023 ELEAZARUS, licensee *Bamako Institute for Research and Development Studies Press*. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0)

Publisher's note

Bamako Institute for Research and Development Studies Press remains neutral regarding jurisdictional claims in map publications and institutional affiliations.