



PÔLE COMMERCIAL DE N'DOTRE ET LA FABRIQUE DE L'ESPACE COMMUNAL D'ABOBO

N'DOTRE SALES CENTER AND THE ABOBO COMMUNAL SPACE FABRIC

¹ TRAORE Porna Idriss.

¹ Enseignant-chercheur, Maître-Assistant, Institut de Géographie
Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny,
traore.pornaidriss@yahoo.fr

TRAORE Porna Idriss, Pôle commercial de N'dotré et la
fabrique de l'espace communal d'Abobo, *Revue Espace,
Territoires, Sociétés et Santé* 4 (8), 193-210, [En ligne] 2021, mis
en ligne le 30/12/2021, consulté le 2021-12-30 22:35:07, URL:
<https://retssa-ci.com/index.php?page=detail&k=213>

Résumé

La commune d'Abobo connaît une forte croissance aussi bien démographique que spatiale. De 134 000 habitants en 1975, sa population est aujourd'hui évaluée à plus de 1 030 658 habitants, soit 23,4% du poids démographique en 39 ans. De plus, de 291 ha en 1971, sa superficie a quasiment triplé pour atteindre 7800 ha en 24 ans. Cette forte croissance urbaine couplée à une économie informelle et de transport de plus en plus croissante, accentue la dynamique interne communale, favorisant ainsi l'émergence du pôle urbain commercial de N'Dotré. Cet article vise à comprendre le fonctionnement de cette polarité commerciale. De façon spécifique, il s'agit d'une part d'analyser la dynamique interne de la commune d'Abobo à l'origine de l'existence de

ce pôle commercial, et d'autre part d'évaluer son niveau d'attractivité, pour enfin, analyser le fonctionnement de ce pôle. Pour y parvenir, une exploitation des données documentaires et une enquête auprès des populations (commerçants, transporteurs et usagers) ont été menées. La commune d'Abobo se caractérise par une forte dynamique interne qui se manifeste par une économie informelle et de transport de plus en plus croissante. Ce pôle se caractérise par une forte densité et diversité des activités commerciales. Cette polarité commerciale génère d'intenses flux de personnes et une forte attractivité aux échelles du quartier, de la commune d'Abobo. Le pôle commercial de N'Dotré fonctionne 24 heures sur 24.

Mots clés : Côte d'Ivoire, Abobo, N'Dotré, Pôle commercial, Fabrique de l'espace urbain

Abstract

The municipality of Abobo is experiencing strong demographic and spatial growth. From 134,000 inhabitants in 1975, its population is now estimated at more than 1,030,658 inhabitants, or 23.4% of the demographic weight in 39 years. In addition, from 291 ha in 1971, its area has almost tripled to reach 7,800 ha in 24 years. This strong urban growth coupled with an increasingly growing informal and transport

economy accentuates the internal communal dynamics, thus promoting the emergence of the urban commercial hub of N'Dotr . This article aims to understand how this trade polarity works. Specifically, it is a question on the one hand of analyzing the internal dynamics of the municipality of Abobo at the origin of the existence of this commercial pole, and on the other hand of evaluating its level of attractiveness. , to finally analyze the functioning of this pole. To achieve this, documentary data and a survey of the populations (traders, transporters and users) were carried out. The municipality of Abobo is characterized by a strong internal dynamic which manifests itself in an increasingly growing informal and transport economy. The N'Dotr  commercial center is characterized by a high density and diversity of commercial activities. This commercial polarity generates intense flows of people and goods, and a strong attractiveness at the neighborhood level, in the municipality of Abobo. The N'Dotr  commercial center operates 24 hours a day.

Keywords : Ivory Coast, Abobo, N'Dotr , Commercial hub, Urban space factory.

INTRODUCTION

Située dans la périphérie Nord d'Abidjan, Abobo est l'une des treize (13) communes les plus dynamiques tant sur le plan spatial que démographique. En effet, de 291 ha en 1971, sa superficie a quasiment triplé en 24 ans pour atteindre 7800 ha en 2014 (INS-RGPH, 2014). Commune populaire d'Abidjan, Abobo connait un peuplement en hausse depuis 1955. En effet, de 30 000 habitants en 1955, 141 444 habitants en 1975, 401 211 habitants en 1988, 638 237 habitants en 1998, elle est à ce jour la deuxième commune la plus peuplée du district avec 1 300 000 d'habitants (INS-RGPH, 1955, 1975, 1988, 1998, 2014). Cette croissance de la population s'explique en partie par les importants flux migratoires vers la commune (I. Kassi-Djodjo, P.I. Traoré, 2016, p. 19). La commune concentre

plusieurs activités génératrices de revenus tant dans le secteur formel qu'informel. Selon l'enquête sur le niveau de vie des ménages (INS, 2015, p. 40), les principaux secteurs d'activités sont le secteur informel non agricole (81,82 %), le secteur public et parapublic (9,09 %) et le secteur privé formel non agricole (9,09 %). Le secteur du transport constitue également l'un des principaux pourvoyeurs de revenus. A l'origine de l'urbanisation de la commune d'Abobo, se trouve la mise en service de la gare locale de la ligne des Chemins de fer Abidjan-Niger en 1904. Autour de ce site, le développement d'activités de commerce a permis l'établissement d'un embryon de pôle urbain. Son extension vers les différents villages  bri  alentours et au-delà a généré de nouvelles polarités urbaines autour desquelles se concentrent les activités commerciales et de transport (Interpeace-Indigo, 2017, p. 29). Les relations se multiplient à l'intérieur de la commune et prennent de nouvelles formes induites par la dynamique spatiale, démographique et économique (I. Kassi-Djodjo, P.I. Traoré, 2016, p. 82). Cette dynamique va de pair avec le développement des activités économiques entre autres commerciales qui polarisent ces nœuds. La polarité commerciale est une entrée pertinente pour comprendre cette nouvelle configuration spatiale d'Abobo et constitue « un critère d'urbanité de nos sociétés contemporaines » (Y. Chalas, 2000, p. 110). Le pôle commercial de N'Dotr  voit son importance dans un premier temps par la forte croissance sur le front d'urbanisation nord-ouest de la commune d'Abobo. De plus, la situation du pôle de N'Dotr  à l'intersection de la voie express Yopougon-Anyama, précisément à l'intersection de deux axes routiers importants : une voie internationale Abidjan-Abengourou-Bondougou-Agnibli krou (Koumassi-Ghana et celle reliant Abobo et Anyama, lui confèrent une importance majeure en termes de densité et de diversité des activités commerciales. Porte d'entrée et de sortie nord de la commune d'abobo, sa proximité avec un certain nombre d'équipements et d'infrastructures structurants entre autres le nouveau stade Alassane

OUATTARA, la réalisation de la voie pénétrante deux fois deux voies, le positionne comme un pôle stratégique d'importance régionale. Cependant, tout ce changement opéré ne tient pas compte du caractère structurant de ce pôle. D'où la question de savoir, comment le pôle commercial de N'Dotré contribue-t-il au dynamisme de l'espace urbain ? L'objectif de cette étude est de montrer que le pôle commercial de N'Dotré contribue au dynamisme de l'espace urbain. De façon spécifique, il s'agit d'une part, d'analyser la dynamique interne comme facteur et de développement de ce pôle commercial, et d'autre part d'évaluer son niveau d'attractivité, et enfin d'analyser le fonctionnement de pôle commercial.

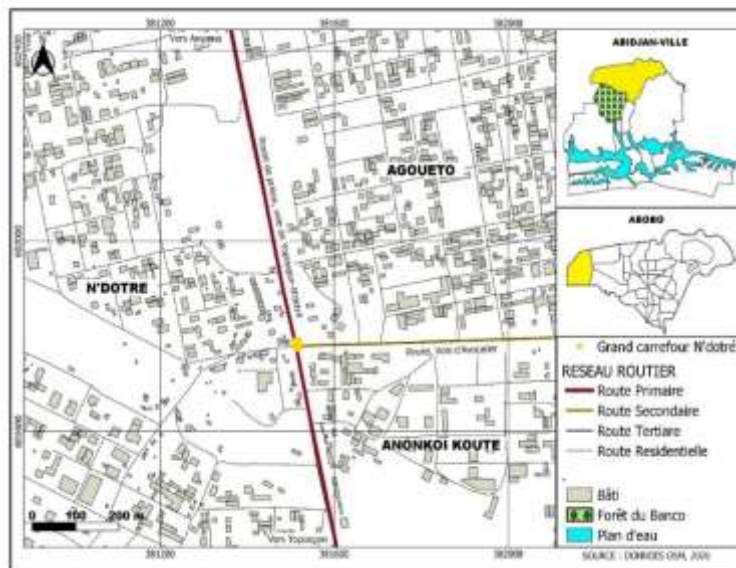
1. Matériels et Méthodes

1.1. Présentation et localisation de la zone d'étude

Le pôle commercial de N'Dotré étant notre champ d'observation, est située dans la zone périphérique nord de la ville d'Abidjan, précisément dans la commune d'Abobo. La petite bourgade d'Abobo est née de l'extension spatiale démesurée de la ville d'Abidjan. Cette extension spatiale a accompagné le

Carte n°1 : présentation de la zone d'étude

développement des activités d'une petite gare ferroviaire installée en 1904 au nord des deux villages Ebrié que sont Abobo-té et Abobo-baoulé. La nouvelle création a très vite attiré de nombreux migrants compte tenu de la situation géographique des communes de Marcory, Treichville, Koumassi, Plateau, Adjamé et Attécoubé, et surtout de leur incapacité actuelle à faire face aux sollicitations en matière de terrains urbains (K.D. Brenoum et al, 2017, p. 204). La croissance fulgurante de la population et le déficit de logements locatifs ont poussé certaines populations à occuper les espaces ruraux de la commune. C'est la conséquence de la création du quartier de N'Dotré qui signifie « tête de singe en Baoulé et en Agni », autrefois zone rurale située à une vingtaine de kilomètres d'Abidjan (P. Tuo, 2018, p. 16). À l'image de la commune d'Abobo, N'Dotré se présente comme une cité dortoir dont le moteur économique relève du commerce et de la chaîne des métiers du transport. De par sa transformation continue due aux actes d'aménagement posés par des acteurs privés et publics, et de sa situation géographique, N'Dotré abrite une polarité qui constitue de plus en plus le centre d'attraction de plusieurs flux (Carte n°1).



1.2. Techniques de collecte de données

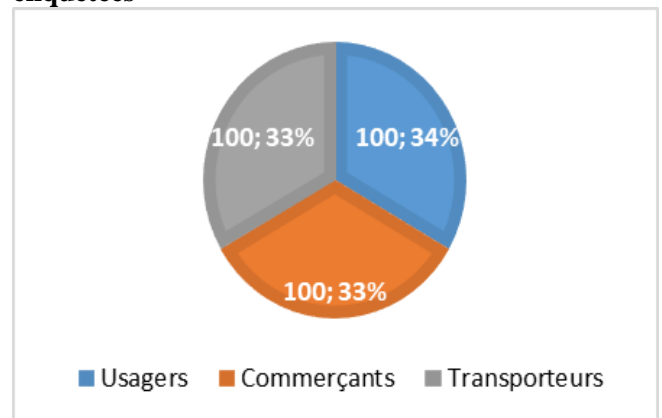
Des Pour la réalisation de notre étude, nous avons eu recours à deux techniques de recherches d'information : la recherche documentaire et l'enquête de terrain. Concernant la recherche documentaire, les données ont été collectées dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale, de l'Institut National de la Statistique, de l'Institut de Recherche et de Développement, etc.), et sur l'internet. Nous avons consulté des ouvrages généraux, des mémoires et des rapports. Ces ouvrages nous ont permis d'avoir un aperçu général du concept de pôle commercial. Nous avons eu recours aux données statistiques démographiques et commerciales. Nous avons également consulté les textes relatifs aux lois et décrets organisant le commerce dans les villes ivoiriennes, en l'occurrence la commune d'Abobo. Les données démographiques et spatiales sont issues des différents Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat (RGPH, 1975, 1988, 1998 et 2014) de l'Institut National de la Statistique (INS) de Côte d'Ivoire. Les différentes phases de la croissance de la commune d'Abobo des années 1955, 1975, 1988, 1998, 2014 ont pu être retracées grâce aux fonds cartographiques du Centre de Cartographie et de Télédétection (CCT).

Pour l'enquête de terrain, nous avons mené un sondage auprès des commerçants, des transporteurs et des usagers, par le biais d'un questionnaire. Le principe des enquêtes par sondage n'est pas d'examiner l'ensemble de la population à l'étude, mais plutôt un sous-ensemble bien choisi, appelé un échantillon. Cet échantillon est généralement beaucoup plus petit que la population considérée : cet avantage permet d'opérer beaucoup plus simplement que dans une enquête complète, d'obtenir des résultats plus rapides à un coût beaucoup plus faible, et de disposer de données de meilleure qualité, puisqu'il est possible de recueillir des données beaucoup plus soigneusement lorsqu'on traite un petit nombre de sujets que lorsqu'on interroge et/ou examine une population entière (M. Lugen, 2011, p. 6).

Cette étape a permis d'établir la liste des activités commerciales présentes dans le pôle commercial et le quartier N'Dotré, ainsi que les horaires d'ouverture et de fermeture des activités. La position de chaque activité (latitude et longitude) a

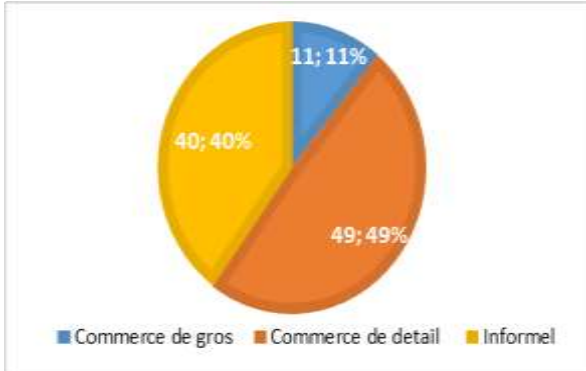
été enregistrée à l'aide d'un GPS le deux avril 2021. Pour la détermination de la taille de l'échantillon, nous avons eu recours à la technique d'échantillonnage non aléatoire par la méthode de quotas. Ce sont cent (100) commerçants sédentaires choisis en fonction de leur proximité aux abords des voies. Les cents (100) ont ensuite été répartis selon la typologie commerciale, cinquante (50) dans le secteur formel (49 dans le commerce de détail, 11 dans le commerce de gros), et 40 dans l'informel. Cent (100) transporteurs ont été choisis, ce sont principalement les chauffeurs qui connaissent mieux le fonctionnement de l'activité de transport à N'Dotré. Cent (100) usagers choisis selon leurs fréquences d'usage du pôle commercial. Quant aux critères du choix des personnes, ils reposent sur des caractéristiques sociodémographiques et professionnelles. L'enquête a privilégié tous les espaces où il existe une activité commerciale. La prise en compte de tous les espaces se justifie par le fait que cette méthode permet de mettre en évidence les diversités spatiales et économiques, afin d'affiner l'analyse des faits, en vue de parvenir à une meilleure généralisation des résultats. La répartition de l'échantillon a été effectuée selon le niveau de concentration de l'activité commerciale et de transport et d'usage de l'espace, grâce à la technique de l'observation visuelle in situ (graphiques 1; 2).

Graphique n°1 : Répartition des personnes enquêtées



Source : Traoré, Novembre 2021

Graphique n°2 : Répartition des commerçants enquêtés selon la typologie d'activité



Source : Traoré, Novembre 2021

1.3. Méthodes de traitement des données

Toutes les données recueillies ont été traitées à l'aide de l'outil informatique. Le logiciel sphinx a permis d'analyser les données. Avec Excel, des graphiques et tableaux statistiques ont été réalisés. Le logiciel Arc Gis 10.2 a été utilisé pour réaliser les cartes.

2. RESULTATS

2.1. Dynamique interne communale et développement des pôles urbains

Analyser la dynamique interne telle qu'elle se manifeste dans la commune d'Abobo, requiert une compréhension du contexte abobolais. Dans la dynamique d'expansion urbaine de ce territoire situé au Nord du district d'Abidjan, différents facteurs ont concouru à l'émergence des pôles urbains, comme celui de N'Dotré. Au cœur de ces facteurs l'on trouve, en bonne place une croissance urbaine mal maîtrisée, une économie informelle et de transport qui polarisent les centralités.

2.1.1. Gare de chemin de fer et développement des pôles urbains à Abobo

La dynamique démographique et économique de la commune d'Abobo a favorisé l'émergence de nouvelles centralités à côté des centralités

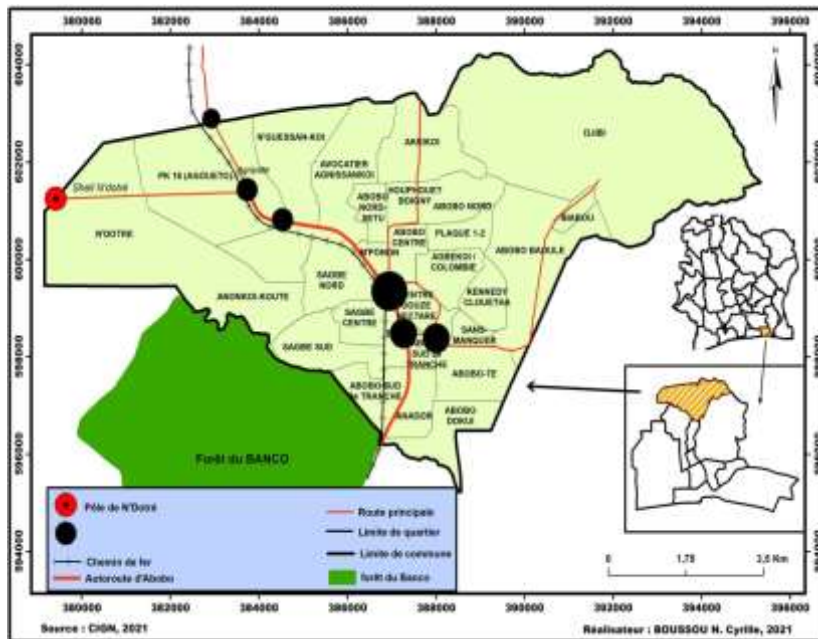
historiques. Celles-ci structurent de plus en plus le paysage urbain et les déplacements des habitants (I. Kassi-Djodjo, P.I. Traoré, 2016, p. 87) (carte n° 2). La multipolarité de la commune d'Abobo se distingue en cinq classes. Nous avons une centralité en rapport avec l'histoire de la commune. En effet, la création d'Abobo est associée à la construction du chemin de fer en 1904, où le site accueille l'une des premières stations de train. L'histoire des gares est indissociable de celle des villes, la gare est un objet urbain (A. Delage, 2013, p. 36). La commune d'Abobo accueille une partie de la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger. C'est la toute première gare de cette commune. Ce projet de développement des rails commence dès 1896 et est l'une des artères principales de l'économie ivoirienne. F. Dagnogo et al (2012, p. 3). Le chemin de fer a été jusqu'en 1950 le moteur de développement socio-économique et spatial de la plupart des localités traversées. Les principaux équipements et maisons de commerce vont alors se localiser le long des rails (A. Koutoua, 2019, p. 120) et contribuer à dynamiser les activités marchandes. Toute la vie sociale abobolaise s'est organisée autour de cette gare qui demeure aujourd'hui le centre traditionnel de la commune. La route quant à elle joue un rôle secondaire par rapport à la voie ferrée. Elle était perçue comme un complément du rail (A. Cotten, 1985, p. 87) et joue un rôle important dans le développement économique de l'espace urbain d'Abobo.

La seconde polarité se situe au carrefour PK 18 qui est renforcée par la présence de deux unités économiques (l'office d'aide à la commercialisation des produits vivriers et l'usine de transformation du café), deux marchés secondaires ainsi que par la réhabilitation et la modernisation de la voie Abobo-Anyama. Le pôle de Samaké est quant à lui une centralité liée au développement et à la montée en puissance des activités commerciales modernes (centres commerciaux avec galeries, agences immobilières). Par contre, le pôle d'Anado, situé à l'intersection de la nouvelle voie de contournement d'Aboboté et la voie express, est apparu avec le développement du commerce des

Pôle commercial de N'dotré et la fabrique de l'espace communal d'Abobo

pièces détachées (automobiles, appareils électroménagers, etc.) et d'un marché de bétail.

Carte n° 2 : Les différentes centralités de la commune d'Abobo



2.1.2. Croissance urbaine, réseau routier et de transport, facteur de développement de la polarité commerciale de N'Dotré

L'évolution urbanistique de la ville d'Abidjan se caractérise par des axes majeurs de croissance urbaine. L'axe nord Abobo-Anyama s'est ainsi imposé comme un axe d'importance majeure dans la croissance urbaine, de par sa fonction de voie commerçante, liée au caractère porte d'entrée et de sortie communale, régionale et internationale (Abobo, Yopougon, Anyama, Abengourou, Kumasi du Ghana...). En effet, l'axe de croissance urbaine Abobo-Anyama connaît une forte urbanisation, suivie par la création du pôle commercial de N'Dotré. Ce pôle voit son importance dans un premier temps par la forte dynamique démographique de la commune d'Abobo sur le front d'urbanisation nord-ouest. Ce qui entraîne la transformation continue de la zone du fait d'actes d'aménagement de nouvelles zones habitables. De plus, le pôle de N'Dotré est à la croisée des axes viaires nord-sud et ouest-est. Il est à l'intersection d'une voie internationale, celle reliant Abobo à l'autoroute

du Nord (Carte n°1). L'existence des routes, du latin « Via » fut un des traits forts de l'urbanisme, les voies de communication participent à l'essor de la cité (P. Traoré, 2008, p. 148). En effet, le réseau routier d'Abidjan s'étend parallèlement à l'expansion de la ville. Comme tout pôle, le développement du pôle de N'Dotré suit les grands axes urbains datant de l'époque coloniale. Il a évolué en fonction du temps et le long de la voie de communication. Le pôle n'est pas seulement la connexion privilégiée de plusieurs réseaux, de plusieurs modes de transport, il est aussi un morceau de ville (P.I. Traoré, 2008, p. 163). Son caractère polarisant est renforcé de par sa proximité à un certain nombre d'équipements tels que le stade Alassane OUATTARA d'Ebimpé, la base militaire, le chemin de fer, de par la réalisation de la voie internationale deux fois trois voies Abidjan-Abengourou et par le percement de la voie Abobo-autoroute du Nord. Toutes ces infrastructures renforcent son caractère structurant du pôle de N'Dotré. Il est le nœud qui rassemble une diversité de réseaux. Les réseaux

de transport sont de véritables vecteurs de l'urbanisation périphérique des villes (F. Godard, 2007, p.120). Ainsi dans la commune d'Abobo, le transport artisanal est une réalité bien apparente. Ce mode de transport joue un rôle central dans la mobilité des populations et constitue une source d'emploi importante dans la commune d'Abobo. Même si le secteur formel n'arrive pas à absorber le surplus de main d'œuvre, le niveau du chômage ne semble pas progresser très rapidement dans la mesure où le secteur informel permet à ceux rejetés par le système scolaire ou bien non absorbés par le secteur officiel de l'emploi d'accéder à une activité rémunératrice (D. K. Martin, 2018, p. 35).

2.2. Le niveau d'attractivité du pôle commercial de N'Dotré

Sous l'effet de la pression démographique, les frontières de la commune d'Abobo n'ont cessé de croître à un rythme incontrôlé et de manière anarchique. N'Dotré, quartier périphérique nord de la commune voit s'implanter des zones résidentielles, des zones commerciales, mais également de loisirs. Cette mixité fonctionnelle est une particularité dans la configuration urbaine abidjanaise, les communes périphériques ont toujours été des zones dortoirs. Le niveau d'attractivité d'un pôle commercial désigne sa capacité à attirer des ressources humaines, économiques et financières. Il est déterminé par un motif de déplacement qui renvoie à d'important flux de personnes, comme celui du pôle commercial de N'Dotré.

2.2.1. Motif de déplacement

Le pôle commercial de N'Dotré constitue une porte d'entrée et de sortie de la ville d'Abidjan. Cela s'explique de par sa proximité avec la gare intercommunale. Les différents motifs de déplacement vers ce pôle sont divers (Graphique n°3)

Graphique n°3 : Répartition par motif de déplacement vers le pôle de N'Dotré



Source : Nos enquêtes, 2021

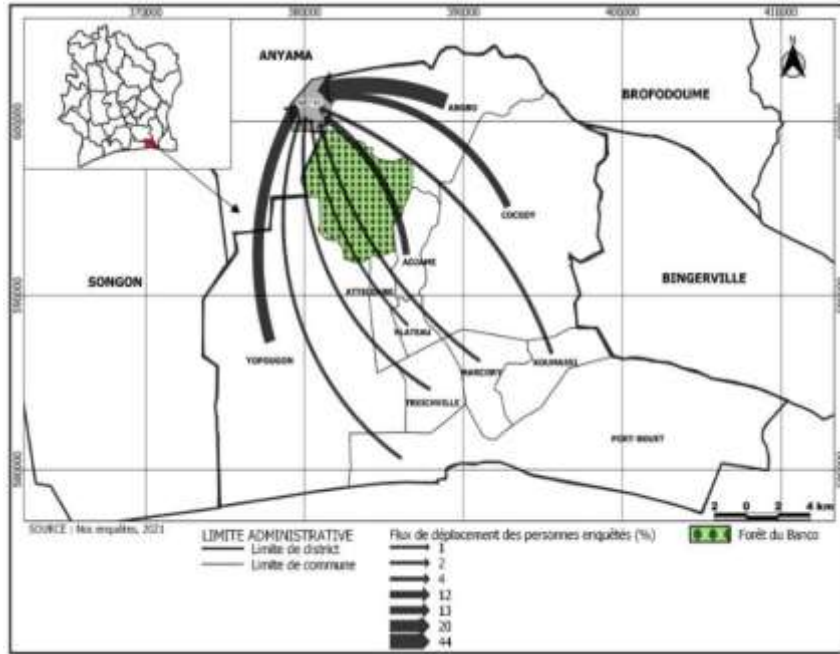
Le travail est le premier motif des déplacements vers ce pôle commercial. Il représente pratiquement les 62% des déplacements. Le motif achat occupe la seconde place avec 15%. Ainsi, les populations se dirigent vers ce pôle pour des usages différents. Tout cet ensemble constitue à peine les 3%. Les déplacements concernant le motif de transit représentent respectivement les 5%. Ils peuvent être qualifiés de déplacements secondaires puisqu'ils peuvent être en rapport avec d'autres déplacements. Les activités loisirs (4%) sont essentiellement le reflet de la modernité. Les espaces de loisirs sont des espaces de rencontre, de sociabilité.

2.2.2. Une polarité caractérisée par le flux des personnes

Le pôle de N'Dotré accueille une diversité de populations qui proviennent de toutes les communes d'Abidjan et même de l'intérieur du Pays (Carte n° 3). Elle polarise un grand nombre d'activités qui génèrent de plus en plus de déplacements. De par sa position de porte d'entrée et de sortie, ce pôle situé dans le quartier de N'Dotré, attire de plus en plus de personnes dans le but de s'y installer. Les grands travaux initiés par l'État, ces dernières années, lui ont permis de bénéficier d'équipements qui lui confèrent un nouveau visage. Les relations se multiplient progressivement à l'intérieur de la commune et prennent des formes nouvelles

Pôle commercial de N'dotré et la fabrique de l'espace communal d'Abobo induites par la dynamique spatiale, démographique et économique.

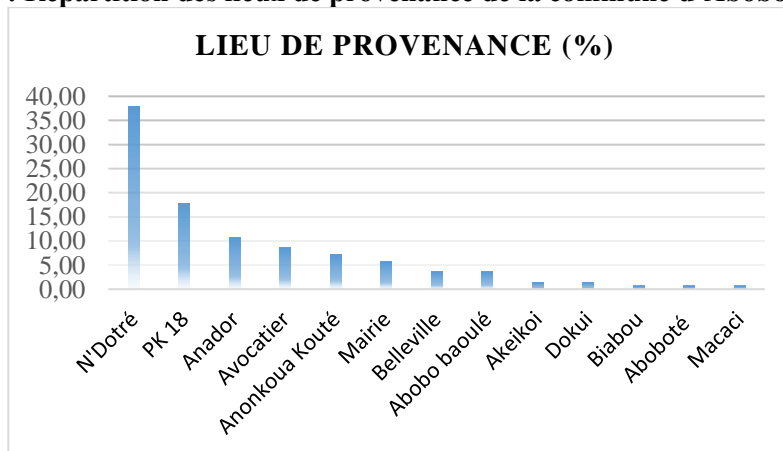
Carte n° 3 : Les flux vers la polarité de N'Dotré



J. Pinol (1999, p. 8-9) mentionne J. Brun et E. Burgess définissent respectivement la mobilité comme « un signe et un facteur de modernité » et « le pouls de l'agglomération ». Ainsi, le pôle de N'Dotré est en perpétuelle

recomposition du fait qu'il mobilise cet espace en flux de par sa capacité à organiser, à filtrer et à y diffuser tout cet ensemble (graphique 4; 5 et 6).

Graphique n°4 : Répartition des lieux de provenance de la commune d'Abobo

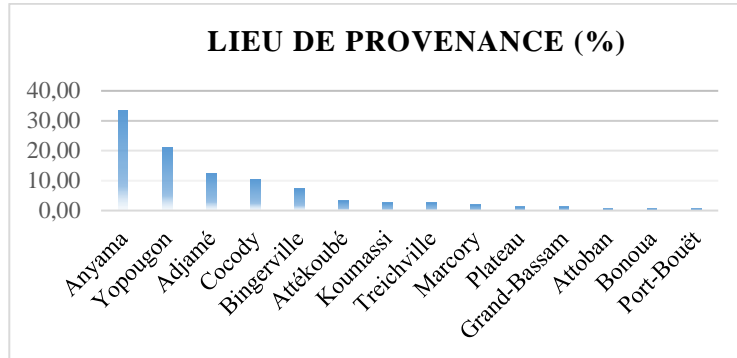


Source : Nos enquêtes, 2021

Il suppose des flux entrants et sortants de populations, d'emplois ou de capitaux. L'analyse du graphique n°4, montre les différents flux en direction du pôle de N'Dotré, à partir de la commune d'Abobo. Nous constatons que les populations vivantes dans le quartier de N'Dotré sont ceux-là même qui fréquentent en plus le pôle

commercial, avec 38%, suivi des habitants de PK 18 avec 18% et d'Anador avec pratiquement 11%. Plus le quartier est éloigné de la polarité de N'Dotré, moins les populations la fréquentent. La distance devient ainsi un facteur de fréquentation.

Graphique n°5 : Répartition des lieux de provenance de la population en direction des autres communes

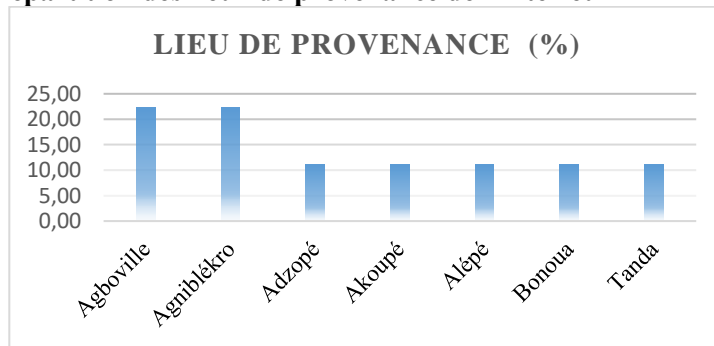


Source : Nos enquêtes, 2021

La commune d'Anyama et de Yopougon quant à elles sont proches du pôle commercial de N'Dotré. Cette proximité constitue un avantage

pour les populations dans sa fréquentation. Les populations participent à l'attractivité de ce pôle respectivement de 34% et 21 (graphique 5).

Graphique n°6 : Répartition des lieux de provenance de l'intérieur



Source : Nos enquêtes, 2021

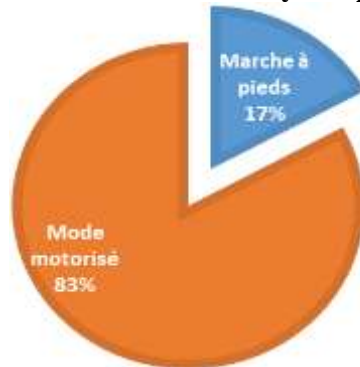
Les flux de déplacement en direction du pôle de N'Dotré s'effectuent selon deux modes, qui peuvent être interprétés comme un signe d'attractivité (graphique n°7). Le mode motorisé (83%) est en effet utilisé par les populations qui proviennent de loin ou qui ont des marchandises

difficiles à porter. La marche à pied quant à elle occupe une part non négligeable. Elle est effectuée par les populations vivantes à proximité de ce pôle, et constitue une certaine dynamique de la mobilité interne. La marche à pied demeure encore un mode de déplacement

Pôle commercial de N'dotrè et la fabrique de l'espace communal d'Abobo

très utilisé dans cette commune qui abrite une frange de personnes démunies (17%).

Graphique n°7 : Répartition mode motorisé y compris la marche à pied

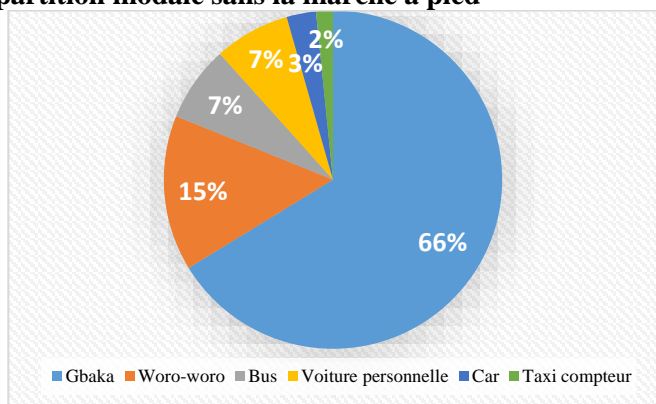


Source : Nos enquêtes, 2021

Ces déplacements sont également liés au transport en commun relevant d'une large proportion, avec plus de 91% (graphique n°8). L'importance du trafic dans cette zone est assurée par les gbaka dont la part est de 66%. Cette proportion est caractérisée par la disponibilité et l'accessibilité de moyens de transport. Cependant, les moyens de transport individuel sont moins utilisés. En effet, l'utilisation de la voiture personnelle et du taxi compte représente respectivement 7% et 2%,

ce qui s'avère vraiment insuffisant. Ces différents taux sont le signe visible de la pauvreté d'une partie de la population et de la cherté du coût de ce type de transport. Les gbaka ont toujours assuré les liaisons intercommunales et intra communales. Ils restent en général confinés sur les grands axes. Occupant la seconde place, les "woro-woro" sont les plus utilisés dans les mobilités internes à cause de l'importance grandissante des déplacements sur les axes secondaires.

Graphique n°8 : Répartition modale sans la marche à pied

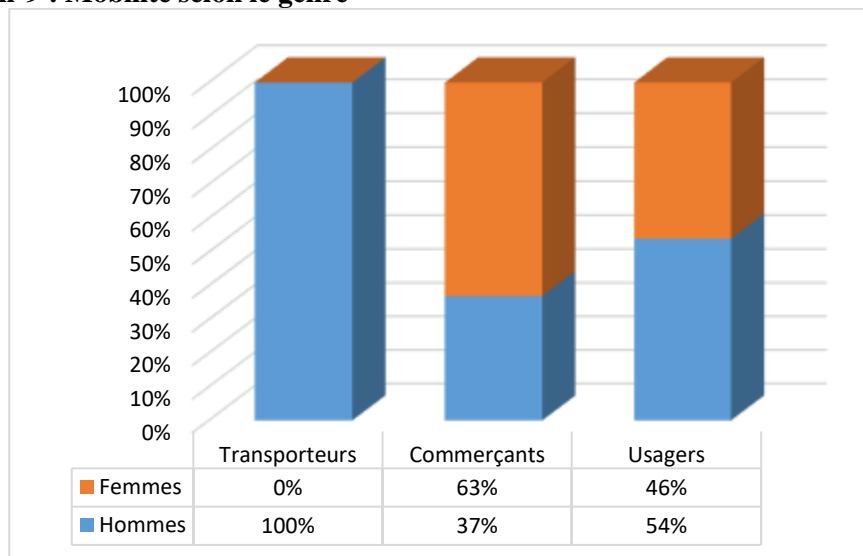


Source : Nos enquêtes, 2021

Nous constatons une inégalité du genre dans le pôle commercial de N'Dotré. De manière générale, les hommes sont plus représentatifs que les femmes, du fait des acteurs de transport. Le transport est un secteur d'activités réservé uniquement aux hommes. La mobilité des hommes est plus liée à l'activité professionnelle. Selon l'Institut National de la Statistique (2014), nous dénombrons au niveau national 59% des femmes dans le secteur tertiaire, mais principalement dans l'informel. Cependant, de manière spécifique, quand nous nous rabattons sur l'activité du commerce dans le pôle commercial de N'Dotré, les femmes sont représentées à 63% contre 37% d'hommes (graphique 9). Cette inégalité du genre provient des modes de vie divergents des habitants. G. Moundounga (2011, p. 246) a démontré que la

mobilité des populations à faible revenu dans les périphéries de Libreville n'est pas si différente de celle observée à Abobo. C'est ainsi que les obligations liées au fonctionnement du foyer conditionnent en grande partie la mobilité des femmes. Elles sont d'un apport important dans nos ménages. Les difficultés amènent celles-ci à exercer des activités commerciales pour contribuer aux dépenses du ménage. Le pôle de N'Dotré est ainsi devenu pour les commerçants et surtout pour les femmes un espace de vie et de gagne-pain. G. Moundounga (2011, p. 246) souligne toujours dans la même direction que les femmes ont pour charge essentielle de veiller à l'alimentation de la famille. Même lorsque celles-ci exercent une activité salariée, cette représentation continue à structurer de nombreux foyers.

Graphique n°9 : Mobilité selon le genre

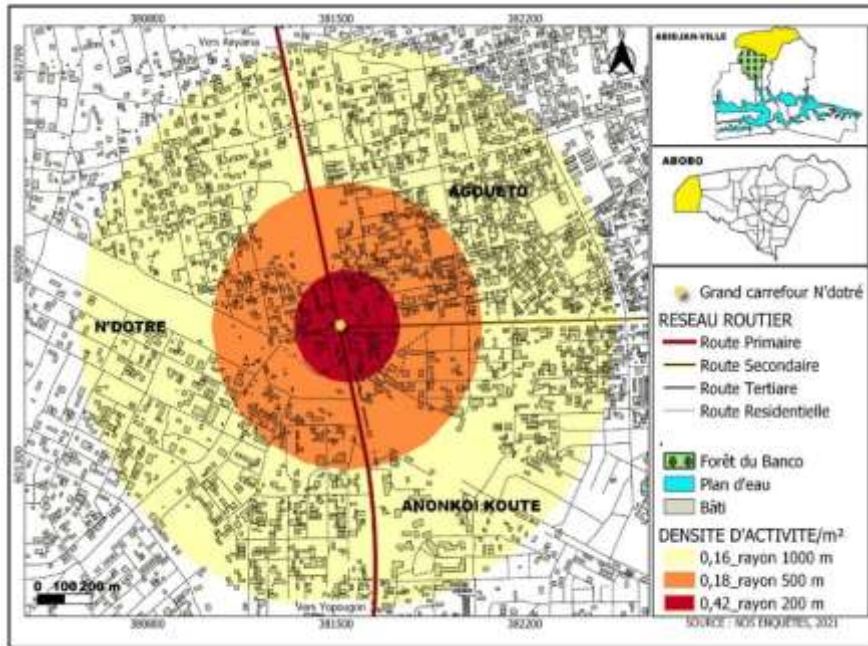


Source : Nos enquêtes, 2021

2.2.3. Une polarité caractérisée par une densité et une diversité d'activités commerciales

Carrefour incontournable d'Abobo, le pôle commercial de N'Dotré est un lieu où toutes les activités urbaines essaient de s'y localiser, lui donnant une forte concentration et une certaine mixité fonctionnelle (carte n°4).

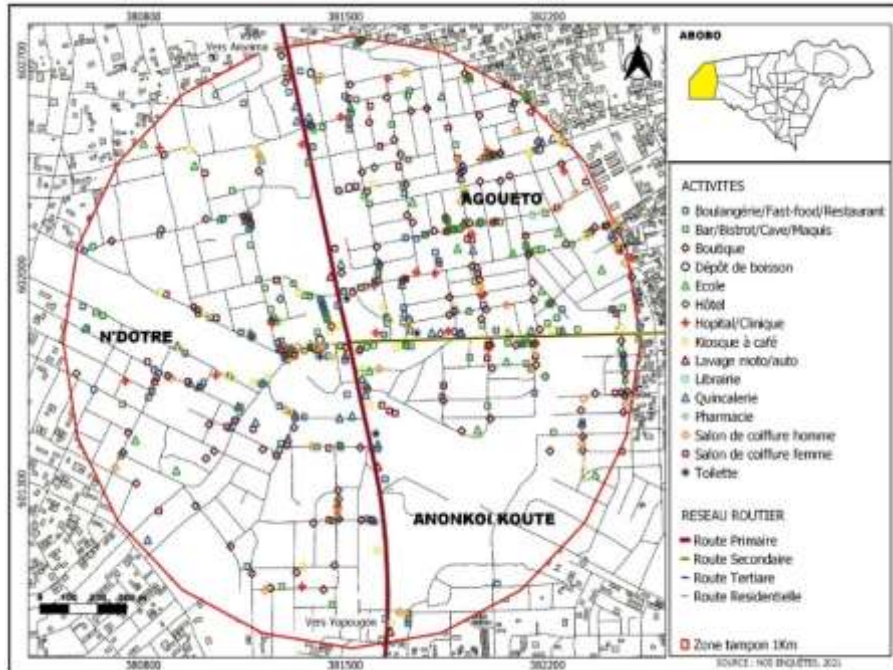
Carte n°4 : Densité des activités de la centralité de N'Dotré



La carte n°4 permet d'apercevoir que les activités sont plus regroupées dans le pôle commercial de N'Dotré. Ainsi, plus nous nous rapprochons de ce pôle commercial, plus les activités deviennent de plus en plus denses. Elles deviennent plus denses à proximité des voies de communication. L'installation de ces activités en ce lieu s'est faite de manière progressive et son évolution est le fruit d'une constante augmentation

démographique sur cet espace communal. Ces activités varient selon la vocation du pôle. De ce fait, elles sont liées à l'évolution des comportements de consommation, du mode de travail et de déplacement. Ainsi, la majorité des activités sont typiquement commerciales et artisanales tandis que certaines sont affiliées à d'autres secteurs tels que le transport (carte n°5 et tableau n°1).

Carte n°5 : La diversité des activités commerciales



Le pôle commercial de N'Dotré relève d'une mixité fonctionnelle. Il regroupe plusieurs secteurs d'activités : le service de la banque-assurance, du transport, de métallurgie, du plastique, de l'imprimerie, de la viennoiserie, le service hôtelier-restauration et le secteur culturel. L'élargissement quantitatif de ce pôle résulte des mutations internes au rythme des nombreux changements de vie des populations. Il est en effet dominé par les activités de vente, à travers l'ouverture d'espace de ventes, avec plus de 60% des activités. Les activités de loisirs (bar, bistrot, maquis...) sont en plein essor (18%). Les salons de beauté homme/femme sont dans la

tendance. Par contre, les lavages auto, les pharmacies, les toilettes publiques et les dépôts de boisson sont pratiquement inexistants avec moins de 6%. Cet espace urbain est organisé par plusieurs secteurs d'activités autour des espaces collectifs de flux et des espaces communautaires de vie. Cela se traduit par le pouvoir d'animation de la vie urbaine, doublé d'une dimension symbolique et identitaire, peut se révéler un des agents actifs d'une fabrique de l'urbain (P. Dugot, 2019, p. 125). Dans ce pôle, nous dénombrons une diversité de types de transport qui contribue au déplacement des populations (tableau n°1).

Tableau n°1 : Modes de transport et différentes destinations à partir du pôle de N'Dotré

Modes de transport	Zones de désertes
SOTRA	Yopougon- N'Dotré
	Ebimpé- N'Dotré
	N'Dotré- Abobo gendarmerie- Adjamé
	N'Dotré- Angré (CHU d'Angré)
Gbaka	N'Dotré- Yopougon
	N'Dotré- Mairie d'Abobo
	N'Dotré- Adjamé
	N'Dotré- Anyama
Woro-woro	N'Dotré- Gendarmerie
	N'Dotré- Mairie d'Abobo
Taxis banalisés	N'Dotré- Angré petro ivoire
	N'Dotré- Bingerville
	N'Dotré-Koumassi
	N'Dotré- Marcory

Source : Nos enquêtes, 2021

Comme partout ailleurs, dans le pôle commercial de N'Dotré, les gares se développent sur des espaces non constructibles ou sur le domaine public et privé. Les flux de mobilité très dense sont émis par le biais de la Sotra, des minicars communément appelés "gbaka, des "woro-woro" et des taxis banalisés. De ce fait, le pôle de N'Dotré rallie plusieurs destinations où se joue une intermodalité. Cela donne la possibilité aux usagers de se déplacer tout en profitant de l'existence et l'usage de ces différents modes de transport qui participe à la recomposition de l'espace. Cependant, ces moyens de transport demeurent insuffisants aux heures de pointe face à l'affluence, « *j'attends un gbaka depuis 45 min maintenant pour me rendre au travail.* », disait un usager du transport. Toutefois, le caractère évolutif de ce pôle commercial voit son importance de par l'élargissement de la voie principale en deux fois deux voies. Elle est un apport au développement de la commune. Cela


se traduit par l'amélioration du cadre de vie des populations et la fréquentation intense des différentes activités. Elle contribue dans le même temps à fluidifier les déplacements des usagers

2.3. Fonctionnement 24 heure sur 24 du pôle commercial de N'Dotré

La dynamique spatiale, démographique et économique de la commune d'Abobo a favorisé l'avènement de ce nouveau pôle. Il est lié à la forte concentration d'activités autour desquelles se polarise une importante mobilité. Le pôle commercial de N'Dotré est révélateur d'une certaine forme d'organisation spatiale à travers ces différentes fonctions : achat, emploi, rencontre, loisir, correspondance. Toutes ses fonctions sont visibles et s'organisent durant toute la journée et même dans la soirée (tableau n°2).

Tableau n°2 : Horaires d'ouverture/fermeture des activités commerciales

Identification de l'activité		Horaire et calendrier d'ouverture et fermeture							
Nbre	Enseigne	Type d'activité	ON m	OFF m	ON p	OFF p	ON sp	OFF sp	H. décalé
1	Pain royal	Boulangerie							
2	Super prix	Supermarché	8 :30			20 :00		20 :30	Ve
3	BNI	Banque	8 :30					12 :30	Sa

Identification de l'activité		Horaire et calendrier d'ouverture et fermeture								
Nbre	Enseigne	Type d'activité	ON m	OFF m	ON p	OFF p	ON sp	OFF sp	H. décalé	
4	King Bat	Quincaillerie	7 :00			21 :00				
5	Bon prix	Supermarché	8 :30			20 :00		20 :30	Sa	
6	Epi d'or	Boulangerie								
7	Carrefour N'dotré	Pharmacie	7 :30			20 :00				
8	Le Sphinx	Clinique								
9	Corridor	Boulangerie								
10	Blé Doré	Boulangerie								
11	ETS Brico lux	Quincaillerie	7 :30			21 :30				
12	Paris baguette	Boulangerie								
13	Shell	Station-service								
14	OM' Assur	Assurance	8 :00			18 :30				
15	Temple de la sape N° 2	Vêtements- Chaussures	8 :00			20 :30		22 :30	Sa	
16	Zango fashion	Vêtements	7 :00			22 :00		23 :00	Sa	
17	Baoulékro	Restauration	10 :30			23 :30		01 :00	Ve-Sa	
18	Prelat foot	Hôtellerie-restauration								
Légende :		OFF m : heures de fermeture matin		ON p : heures d'ouverture l'après-midi		OFF p : heures de fermeture l'après-midi		ON sp	OFF sp	Jour spécial
		Activités ouvertes 24/24								

Source : Nos enquêtes, 2021

De manière ordinaire, les commerçants entament leurs activités très tôt dans la matinée et ferment dans la soirée. Mais, les heures d'ouverture et de fermeture varient selon le type d'activité. Ainsi, l'essentiel des activités débute aux environs de 6h 30 min et commencent à se fermer généralement à partir de 17h, et jusqu'aux alentours de 19h. Par contre, certaines activités commerciales s'ouvrent dans l'après-midi dans l'ordre de 14h pour clôturer vers 18h 30min. Cependant, les heures d'ouverture et de fermeture ne sont pas toujours respectées. En journée, les infrastructures de transport sont de moins en moins accessibles, rendant la circulation dense dans ce pôle. Ainsi, la

circulation allonge les journées. Par conséquent, depuis le début des années 1990 et quels que soient les pays ou les cultures, on assiste bien à une colonisation progressive de la nuit par les activités économiques. Ainsi, de plus en plus d'entreprises de services se mettent aux 7 jours/ 7, 24h/ 24... (L. Gwiazdzinski, 2014, p. 9). L'idée de la périphérie qui dort à partir de 21 heures ou de 22 heures semble révolue. L'évolution des techniques et sociétales a radicalement favorisé l'évolution du statut de la nuit urbaine. De plus en plus, la nuit prend une part cruciale dans l'imaginaire des populations comme une grille de développement des activités commerciales. C'est ainsi que de nombreuses

viles ont vu une source d'attractivité et de revenus dans le développement des activités commerciales nocturnes. De ce part, la nuit permet également d'optimiser le temps sur l'encombrement du jour. Un nombre croissant d'activités et d' v nements prend de l'ampleur pendant la nuit. Ces activités sont caractérisées par diverses motivations, une clientèle et des horaires qui diff rent les uns des autres. L'explosion des activités nocturnes entraine l'émergence de nouvelles pratiques qui influence la vie diurne.

Plus nous avançons dans la nuit, plus la population est jeune, majeure et masculine. Le nombre de femmes diminue à compter de 19 heures. Auparavant associé au repli dans la cellule familiale, la période nocturne a profondément évolué à travers la conquête progressive par l'homme et le décalage des activités de jour sur les heures du soir est source d'opportunités pour le développement des villes, mais génératrices de tensions entre l'usage de l'espace et les pratiques sociales. Nos observations nous ont permis de voir qu'en semaine, les activités de commerces sont généralement ouvertes de la matinée à 22h. Mais, le week-end est aujourd'hui devenu des moments d'activités intenses en particulier les samedis, avec la promotion d'activités de loisirs. Le pôle commercial de N'Dotr  vit 24h/ 24 du fait de l'existence des bars, des bistros, des boulangeries.

3. DISCUSSION

Comme ailleurs en Afrique subsaharienne, le chemin de fer a joué un rôle fondamental dans la pénétration, la pacification et l'exploitation économique de la Côte d'Ivoire sous la colonisation (J-L. Chal ard et al., 2012, p.4). Artère principale de l'économie de la colonie, le chemin de fer a été jusqu'en 1950 le moteur de développement socio-économique et spatial de la plupart des localités traversées. Agboville et Dimbokro lui doivent leur naissance tandis

qu'Abidjan et Bouaké ont assis leurs statuts de pôles économiques du Nord et du Sud grâce à sa présence (j-L. Chal ard et al., 2012, p.14). Finalement, les chemins de fer apparaissent ici comme des éléments importants de l'urbanisation. Ils ont stimulé l'accroissement des activités économiques et de la population (A. L. D. Lanna, 2017, p.2).

La route quant à elle joue un rôle secondaire par rapport à la voie ferrée. Elle était perçue comme un complément du rail (A. Cotten, 1985, p. 87) et joue un rôle important dans le développement économique de l'espace urbain d'Abobo. Le déficit en matière d'infrastructures est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté (M. San , 2017, p.55). De nombreux travaux portant sur les théories de la croissance endogène ont montré le rôle catalyseur que peuvent jouer certaines activités dont celles liées aux infrastructures de transport sur la croissance économique. Celles-ci dégagent des externalités dans leur propre domaine mais aussi pour l'ensemble de l' conomie. Ces externalités jouent un rôle dans le développement des territoires si elles sont positives. Une bonne infrastructure stimule la croissance économique et, inversement, la croissance entr ine l'augmentation de la demande d'infrastructures (A. Eustace ; M. Fay, 2007, p.50). Le système de transport permet de déplacer les biens et les personnes pour promouvoir la production et les échanges.

Le fonctionnement du pôle commercial de N'Dotr  est l'illustration même des nouvelles relations de la ville au temps, ou comment la ville évolue en fonction de notre nouvelle occupation du temps (L. Gwiazdzinski, 2016, p.120). C'est une approche complexe. Cette étude est l'occasion d'ouvrir un débat sur la ville en continu.

CONCLUSION

Le pôle commercial de N'Dotré est né de la forte dynamique interne liée à croissance urbaine massive de la commune d'Abobo. La mise en service de la ligne de chemin de fer a été le marqueur originel de l'avènement des pôles urbains contemporains. L'ancrage et le développement d'une économie de l'informelle et de transport artisanal accentuent cette dynamique interne. Cette polarité urbaine commerciale de N'Dotré est renforcée par la présence à sa proximité des infrastructures et équipements structurants. Au fil du temps, ce pôle est devenu attractif de par la concentration et la diversité de ces activités. Son attractivité se caractérise également par des flux intenses générés en son sein. Le pôle commercial de N'Dotré a la particularité de fonctionner 24 heures sur 24. Il participe ainsi à la fabrique de l'espace communal, régional et international.

Aucune œuvre humaine n'étant parfaite, le présent travail n'en fait pas l'exception. Notre étude présente des limites qui se situent à plusieurs niveaux. L'une des limites porte sur l'enquête de terrain. Nous avons été confronté à des difficultés de collectes de données au niveau des ressources financières générées par ce pôle tant au niveau de la Mairie que des commerçants. Le milieu du transport a été très difficilement pénétrable, les femmes exercent moins dans ce milieu. Notre étude gagnerait en intelligibilité si tous les acteurs étaient partie prenante à cette étude. Elle se situe à l'interface de la recherche et de l'action, dans une vision de projet. Nous pourrions mobiliser différents d'acteurs localisés qui participent à l'animation et aux services aux habitants de ce lieu. L'objectif est de mener une réflexion co-construite autour de de la transformation de ce pôle commercial.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BRENOUM Kouakou, DIHOUEGBEU Deagai, KOBENAN Appoh et KOFFI Atta, 2017, «

Anono : du village au quartier-dortoir (Abidjan-Côte d'Ivoire) », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, Numéro 3 décembre 2017, ISSN 2521-2125, pp. 209-224

CHALAS Yves, 2000, *L'invention de la ville*, Paris, Economica 199p. COTTEN Anne Marie, 1985, « Développement des transports en République de Côte d'Ivoire Ses conséquences géographiques. » In: *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n°63-64, Les transports dans les pays en développement. pp. 85-94

CHALAS Yves, 2011, « Territoire contemporaines, à nouveau la ville ? » Un débat sur le retour de l'urbain, *Sociograph* N° 12/ 2011, Département de sociologie pp 25-37

DAGNOGO Foussata, NINOT Olivier et CHALEARD Jean-Louis, « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 10 août 2021.

DELAGE Aurelie, 2013, « La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. : Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et LiègeGuillemins (Belgique), *Architecture, aménagement de l'espace*. Université Lyon 2 Lumière

DIBY Martin, 2018, « Pauvreté urbaine et émergence d'initiatives économiques informelles de survie à Abobo, une commune de l'espace périphérique nord d'Abidjan en côte d'ivoire, pp. 30 - 37

DUGOT Philippe, 2019, *Commerce et urbanisme commercial dans la fabrique de la ville durable*, *Villes & territoires*, 408p.

DAGNOGO Foussata, NINOT Olivier et CHALEARD Jean-Louis « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis

en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 29 octobre 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13131> ;
DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13131>

GWIAZDZINSKI Luc, 2014, « Quand le jour colonise la nuit : La nuit politique, » Place Publique, la revue urbaine, pp. 7-13

GWIAZDZINSKI Luc, 2016, La ville 24 heures sur 24, Paris : Rhuthmos, 2016, 254p.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS), 2015, Enquête sur le niveau de vie des ménages, 2015, (INS) Côte d'Ivoire, 86p.

LANNA Ana Lúcia Duarte, 2017, « Villes et chemins de fer : construction de territoires, São Paulo, Brésil, 1850-1920 », Dans Espaces et sociétés 2017/1-2 (n° 168-169), p. 251-266

INTERPEACE-INDIGO, 2017, Exister par le gbonhi, Engagement des adolescents et jeunes dits 'microbes' dans la violence à Abobo, Abidjan, Côte d'Ivoire, 76p.

INSTITUT DES NATIONS UNIES, 2014, « La place des femmes en Côte d'Ivoire, par Genre en Action »

KASSI-DJODJO et TRAORÉ Porna Idriss, 2016, « Mobilité des actifs à Abobo : entre permanence des déplacements périphérie-centre et dynamique interne » Périphéries abidjanaises en mouvement, IRESMA, p. 77- 92

LUGEN Marine, 2011, Petit guide de méthodologie de l'enquête, Université Libre de Bruxelles, 25p.

MOUNDOUNGA Bigoumou, 2011, « Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques », thèse de doctorat de l'Université de Toulouse

ONU-Habitat, 2012, Côte d'Ivoire, « Profil urbain d'Abobo », Rapport général, programmes des Nations Unies pour les Établissements Humains, Nairobi, Kenya, 28p

PINOL Jean-Luc, 1999, « la mobilité dans la ville révélatrice des sociétés urbaines, Annales de démographie historique »

PORTAIL OFFICIEL DU GOUVERNEMENT DE COTE D'IVOIRE (POGCI), 2020, Développement de la commune d'Abobo : le Premier ministre Hamed Bakayoko dresse le bilan des actions du Gouvernement, (POGCI), https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?recordID=11681, consulté le 25 octobre 2021.

SANE Malick, 2017, « Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique », in Revue Interventions économiques, p.55-60

TRAORÉ Porna, 2008, Systèmes temporels et rythmes urbains du complexe d'échange de la gare du Nord Paris : Outil de compréhension de la ville présent comme un chronotope urbain, École Doctorale 454 « Sciences de l'homme, du politique et du territoire », doctorale spécialité Urbanisme et Aménagement 340p

TUO Péga, 2018, « Dynamique urbaine et accès aux soins de santé à N'Dotré : Nord-ouest de la commune d'Abobo, » Abidjan, Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé, Vol. 1, No. 1, Juin 2018, pp. 15-29.