



Revue des Sciences Sociales

Numéro 4 | 2025

Numéro Varia | décembre 2025

REA – Impact factor (SJIF) 2025 : 5.341

Date de soumission : 30-10-2025 / Date de publication : 30-12-2025

RYTHMANALYSE DES TEMPORALITÉS DES FLUX INTERURBAINS DANS LES GARES ROUTIERES DU DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN

RHYTHMANALYSIS OF THE TEMPORALITIES OF INTERCITY FLOWS IN THE BUS TERMINALS OF THE AUTONOMOUS DISTRICT OF ABIDJAN

Oumar Landry **ZRAN** – Irène **KASSI-DJODJO**

RÉSUMÉ

Cette étude examine l'influence des temporalités sur la dynamique des flux interurbains dans les gares routières du District autonome d'Abidjan à travers une approche de rythmanalyse. La méthodologie adoptée s'est appuyée sur la documentation existante et les enquêtes de terrain. Les résultats laissent voir une forte variation temporelle des fréquentations, observable à différentes échelles du temps. Ce sont les heures et moments de la journée, les jours de la semaine et

certaines périodes de l'année. Ils mettent ainsi en évidence un système polyrythmique. Ces variations montrent comment les rythmes sociaux et économiques structurent les déplacements interurbains au départ de la métropole ivoirienne.

Mots-clés : District autonome d'Abidjan, gare routière, temporalité, mobilité, flux interurbains, rythmanalyse

ABSTRACT

This study examines the influence of temporalities on the dynamics of interurban flows at bus stations in the Autonomous District of Abidjan, using a rhythm analysis approach. The methodology combined a review of existing literature with field surveys. The results reveal significant

temporal variations in passenger flows across multiple time scales such as hours of the day, days of the week, and specific periods of the year, highlighting a polyrhythmic system. These variations show how social and economic rhythms structure interurban travel departing from the Ivorian metropolis.

Keywords : autonomous District of Abidjan, bus station, temporality, mobility, intercity flows, rhythm analysis

INTRODUCTION

Si ailleurs dans le monde, il existe différents moyens pour se déplacer entre les villes, en Afrique de l'ouest particulièrement les réalités sont toutes autres. En effet, dans cette région le transport routier demeure le mode dominant pour les déplacements des hommes et des marchandises (Samna 2010 : 15). Les réalités en Côte d'Ivoire reflètent cette dynamique sous régionale puisque 90% des déplacements sont effectués par la route (ministère des Transports 2021 : 4). Dans ce pays comme partout dans le monde, il existe des flux incessants entre les différentes villes pour des raisons diverses. Ces nombreux déplacements entre les régions ivoiriennes se font par le canal d'une multitude de compagnies de transport routier interurbain. Ces sociétés sont d'une importance capitale en ce sens qu'elles permettent aux populations ivoiriennes d'accéder à presque toutes les régions du pays. Toutefois, leurs activités restent encore sous-explorées en sciences sociales, particulièrement en Géographie. L'absence de données fiables sur une activité d'une telle importance témoigne de la marginalisation de ce mode de transport dans les travaux scientifiques. Les recherches sur les problématiques des transports se sont essentiellement focalisées sur les transports urbains. Cette orientation de la recherche a contribué à invisibiliser d'autres formes de mobilité tout aussi structurantes comme celle des transports interurbains par autocars. C'est dans cette perspective que s'inscrit la présente étude. Sa pertinence repose à la fois sur la volonté de valoriser un objet de recherche négligé et sur le besoin de renouveler les approches géographiques des mobilités en Côte d'Ivoire. Sans prétendre couvrir l'ensemble des problématiques liées au secteur, cet article analyse la rythmanalyse des flux interurbains

dans les gares routières de la métropole ivoirienne. Pour y parvenir, l'analyse adoptée s'appuie sur la théorie des systèmes. En effet, celle-ci permet d'appréhender les compagnies de transport comme des ensembles organisés, composés d'éléments interdépendants qui interagissent pour permettre les mobilités entre les différentes localités du pays.

1. MÉTHODOLOGIE

Cette section situe d'abord l'espace d'étude avant d'explicitier la méthodologie adoptée pour mener à bien cette étude.

1.1. Présentation de l'espace d'étude

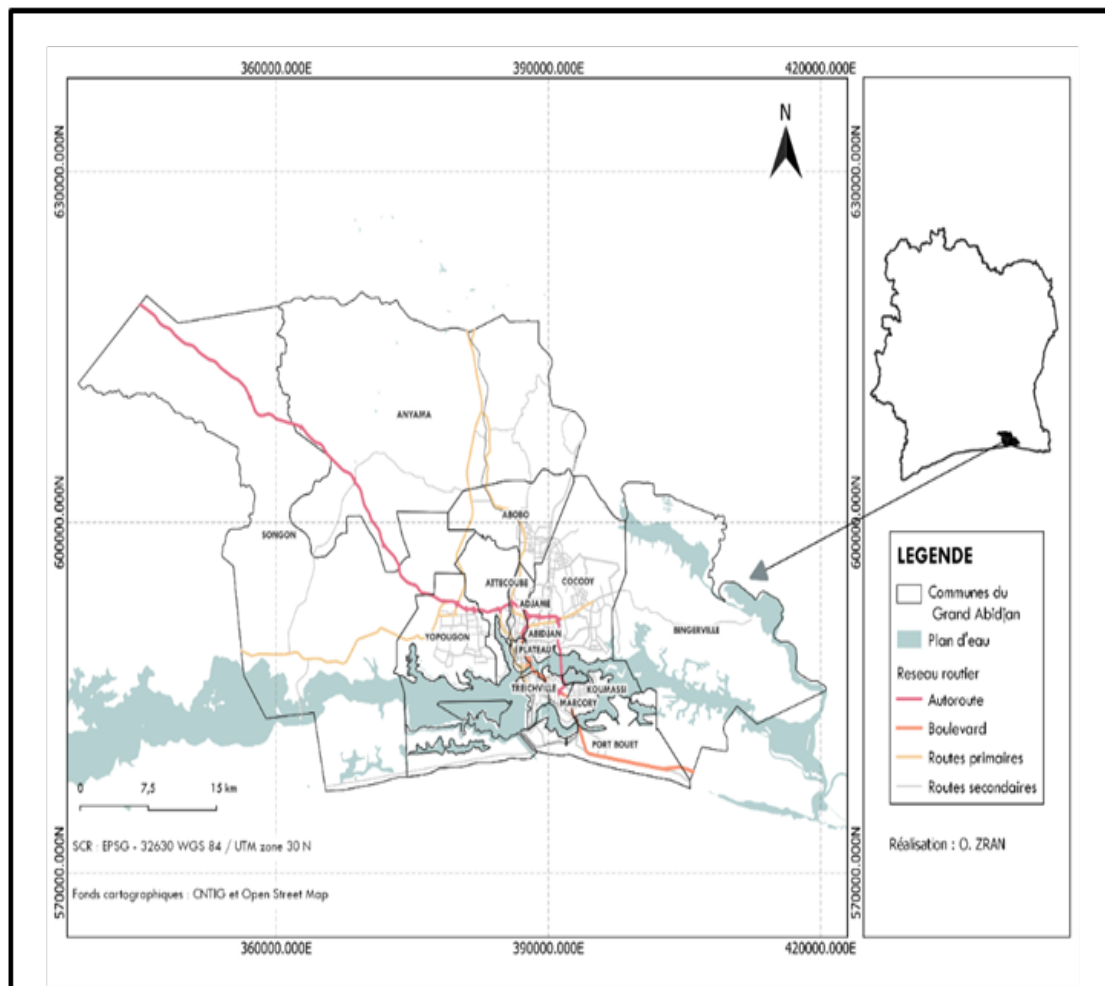
Capitale économique de la Côte d'Ivoire, Abidjan est l'émanation parfaite de la dynamique urbaine du pays. Petite localité de 6 km² avec mille quatre cent (1.400) habitants en 1912 (Dihouegbeu 2011 : 11) elle s'étend aujourd'hui selon le District Autonome d'Abidjan sur 2.100 km². Cette métropole s'est étalée d'une manière fulgurante au fil des années.

Entre 1912 et 1950, Abidjan se structurait principalement autour de trois quartiers que sont, Plateau, Adjamé et Treichville. Au fil des années Abidjan s'est étalé en englobant de nombreux terroirs villageois. Ainsi en 1978 l'agglomération d'Abidjan passe à dix communes. Cette phase a duré jusqu'en 2011. La forte croissance démographique avec ses corolaires, entre autres, le problème de logement et d'indisponibilité foncière vont amener les autorités ivoiriennes à ériger Abidjan en district en 2011 (Aman & Koffi-Bikpo 2021 : 6). Cette décision ne répond pas seulement au besoin de gérer les défis liés à l'urbanisation rapide. Elle traduit aussi une volonté

politique claire qui permet d'étendre Abidjan de manière contrôlée dans ses limites périphériques afin de lui donner un statut spécial à la hauteur de son rôle de capitale économique du pays. Le District Autonome d'Abidjan se compose aujourd'hui de treize communes. Elle constitue la première et plus grande ville du pays et l'une des métropoles les plus importantes d'Afrique subsaharienne. En tant que telle, elle est de plus en plus convoitée par l'ensemble des populations du pays, attirées par les opportunités économiques, sociales et culturelles qu'elle offre. A l'instar de la plupart des villes côtières africaines (ONU-Habitat 2004 : 9) Abidjan constitue un pôle

attractif, entraînant une importante mobilité interurbaine. Ces multiples mouvements sont assurés par de nombreuses compagnies de transport routier interurbain. Point de convergence des voyageurs, les gares routières réalisent la mise en relation entre Abidjan et le reste du territoire national. Cette fonction leur donne d'être des lieux hautement fréquentés avec tout de même des variances suivant les moments de la journée, les jours de la semaine, les mois, etc. La carte ci-après, présente le District Autonome d'Abidjan.

Fig. 1 : La carte de présentation de la zone d'étude



1.2. Méthode de collecte des données

Pour mener à bien cette étude, l'approche méthodologique a combiné deux techniques de collecte de données à savoir la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. La première a permis de poser le cadre théorique tandis que la seconde a enrichi l'analyse par des données de terrain. Plusieurs sources ont été consultées et analysées dans le cadre de la recherche documentaire. Cette recherche a permis de comprendre que la question des temporalités dans les transports par autocars dépasse la seule mesure du temps de déplacement. Elle prend en compte les dimensions sociales liées aux rythmes de vie, aux contraintes économiques et environnementale. Les enquêtes se sont déroulées en plusieurs phases. Ce sont entre autres, des observations, un stage, des entretiens semi directifs avec des employés des gares routières et une enquête auprès des voyageurs. L'observation directe a consisté à sillonner à plusieurs reprises des gares routières dans neuf communes de la capitale économique. Quatre communes à savoir, Plateau, Marcory, Port-Bouët et Songon ont été exclues. Ce choix s'explique par le fait qu'elles n'abritent quasiment pas de gares routières ou de gare routière à caractère national (Port-Bouët) au moment des enquêtes. En outre, il a été nécessaire d'effectuer un stage d'immersion au sein d'une gare routière en l'occurrence celle de la compagnie du Labelle transport dans la commune d'Adjamé. Ce stage a duré un mois et s'est déroulé du 20 août au 23 septembre 2022. Les observations et le stage ont permis d'une part, d'apprécier la temporalité dans la mobilité des voyageurs de même que l'organisation des gares routières. D'autre part, cette immersion a été l'occasion d'être au plus près des services de transport interurbain et d'échanger aussi bien avec des voyageurs qu'avec des employés. Ces premiers contacts ont facilité la réalisation des entretiens au moment venu. Ainsi, des entretiens avec les employés des gares notamment, des chargeurs, des bagagistes de même que des chefs de gares ont été effectués en plusieurs séquences durant toute l'année 2023. Il s'agit concrètement de cent deux (102) chargeurs, soixante-dix-huit (78) bagagistes et trente-cinq (35) chefs de gares, soit un total de deux cent cinq (205) employés dans l'ensemble des neuf

communes. La réalisation de ces entretiens a été organisée selon les périodes de forte et faible affluence afin de refléter les variations saisonnières de l'activité. Il s'agit d'une part des mois d'avril, juin, juillet, août et décembre qui correspondent aux périodes de fortes affluences liées respectivement à la fête de Pâques, Tabaski, à la rentrée scolaire et aux fêtes de fin d'année. Et d'autre part les mois de janvier, mai et octobre qui sont des mois de faibles affluences. Ce choix contraignant a été délibérément opéré afin de constituer une base de données propres en l'absence de statistiques voire la rétention des données lorsqu'elles existent et contourner ainsi les difficultés qu'auraient pu poser un tel manque. Ces entretiens ont permis aussi de constituer des données sur le nombre de départs quotidiens et hebdomadaires dans de différentes gares routières. Ce sont les compagnies, Union des Transporteurs de Bouaké (UTB), Compagnie de Transport Express (CTE), A Votre Service (AVS), Transport Sana Rasmané (TSR), Gobykô Bisse Transport (GBT), Almamy Touré (AT), Labelle transport et bien d'autres. Nous avons également parcouru l'ensemble des gares routières présentes dans la capitale économique et dénombrer le nombre de départs réalisés par chacune d'elle. Cela a permis d'établir la répartition entre les dessertes de jour et celles de la nuit. Cette approche méthodologique s'est achevée par un questionnaire auprès de mille dix (1.010) voyageurs, choisis de manière aléatoire sur les sites d'enquête entre 15 octobre et 18 novembre 2023. La collecte s'est étalée sur différentes plages horaires et jours de la semaine pour capturer une diversité maximale des profils de voyageurs. Cette enquête visait le profil des voyageurs et surtout, elle a permis de mettre en lumière les facteurs influençant le choix du moment du voyage. Les objectifs de l'étude ont été clairement exposés aux répondants et leur participation a été volontaire et anonyme. Le traitement des données a permis de croiser les résultats empiriques avec les apports théoriques de la recherche documentaire dans une logique de triangulation qui a renforcé la validité des conclusions. Les résultats issus de ces différentes enquêtes sont présentés et analysés dans la section suivante.

2. RÉSULTATS

L'analyse du cycle de fréquentation des réseaux de transport interurbain par autocars s'appuie sur trois échelles de temps. Ainsi, le système n'est pas régulé par un seul rythme mais par une combinaison de rythmes qui se croisent et s'influencent mutuellement. C'est ce que Lefebvre (1992 : 101)

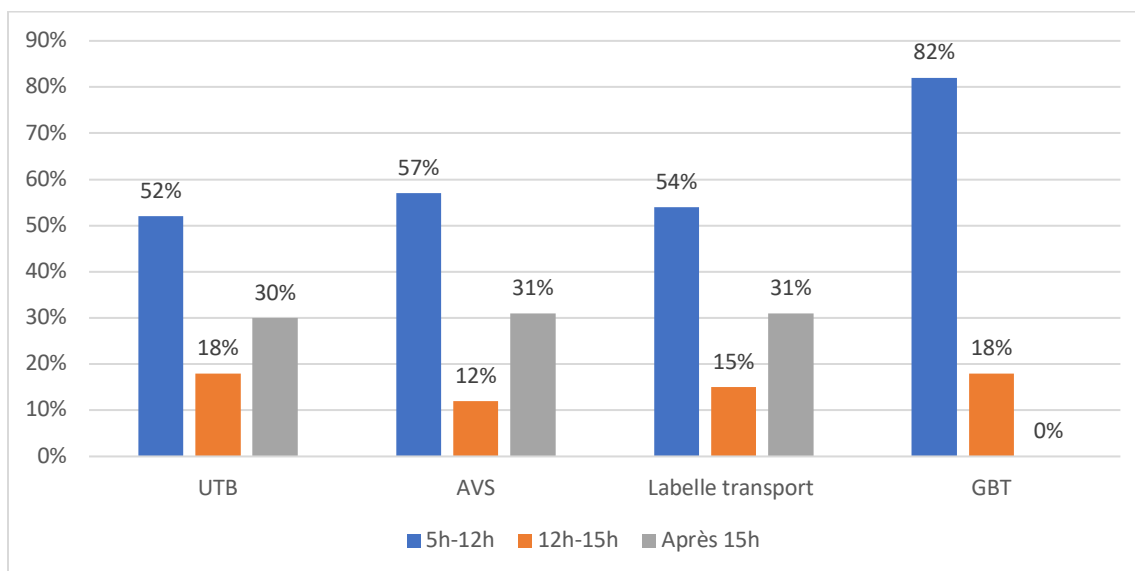
2.1. Une affluence plus intense en matinée

L'analyse des flux interurbains dans les gares routières d'Abidjan révèle des variations horaires notables directement liées aux

appelle la polyrythmie. Ces rythmes varient selon plusieurs temporalités. Cette superposition de rythmes structure les pratiques et les comportements des usagers des autocars principalement au départ d'Abidjan. Dans cette perspective, la rythmanalyse permet de révéler la diversité et la complexité de ces temporalités qui régulent le système.

rythmes sociaux des usagers. Cette variation se fait en trois phases (figure 2).

Fig. 2 : Répartition des dessertes selon les heures de la journée dans les gares routières des compagnies UTB, AVS, Labelle transport et GBT



Source : Nos enquêtes de terrain, 2023

Ce graphique montre une forte activité le matin, une baisse à la mi-journée suivie d'une remontée partielle en fin d'après-midi. Comme on peut le voir, il existe une forte demande dans la matinée entre 5h et 12h. Cette première phase correspond à l'heure du pic de fréquentation des gares routières par les voyageurs. C'est en ce moment de la journée que les compagnies de transport, qu'elles soient de petites, moyennes ou grandes tailles effectuent l'essentielle de leurs dessertes. La deuxième phase se situe entre 12h et 15h. A cette période, l'affluence dans les gares routières baisse considérablement. Les auxiliaires des gares routières profitent de l'accalmie pour déjeuner,

se reposer, faire des courses personnelles ou s'adonner à d'autres activités. Ce "creux d'activité" correspond à un temps de pause dans le fonctionnement des gares. La troisième phase quant à elle se situe après 15h. A cette tranche horaire, on observe une seconde affluence. Toutefois, la pointe de la matinée est bien plus intense que celle du soir. La pointe après 15h est moins importante que celle du premier pic et reste tributaire de la taille de la compagnie. Plusieurs parmi les compagnies de petites tailles, après 15h n'effectuent plus de départs si ce n'est le lendemain. L'étude des flux selon le rythme de la journée montre que l'affluence des

voyageurs dans les gares routières du District Autonome d'Abidjan ne se répartie pas de façon uniforme sur la journée. Les résultats laissent voir que plus de la moitié des départs enregistrés s'effectuent entre 5h et 12h. Le reste se répartit de manière inégale sur les autres créneaux horaires. Cela indique une concentration des mobilités à des moments précis. Plusieurs facteurs expliquent cet état de fait. D'abord, la longueur des trajets pousse les voyageurs à partir tôt. Nombreux sont ceux qui préfèrent arriver à destination avant la tombée de la nuit afin d'éviter les risques liés aux déplacements tardifs. Ensuite, les obligations à remplir dans la journée, qu'elles soient personnelles ou professionnelles incitent à voyager le matin. Le climat explique enfin ce choix. En effet, la Côte d'Ivoire se caractérise par un climat tropical. Ainsi la forte chaleur qui s'installe en milieu de journée rend les déplacements beaucoup plus difficiles. Cette contrainte climatique pousse de nombreux voyageurs à privilégier les voyages matinaux. Ces différents choix mettent en avant une adaptation sociale aux contraintes du quotidien. Dans un tel cas, les moments de déplacement ne dépendent pas seulement de l'offre disponible. Ils restent un choix raisonné, façonné par des conditions objectives et des représentations partagées. Cette préférence pour les voyages matinaux sont guidés par la recherche du confort, de la sécurité et l'efficacité dans les déplacements.

Les raisons de ce choix diffèrent de celui des opérateurs. En effet, la concentration des dessertes en matinée s'explique pour les opérateurs par une logique économique et fonctionnelle. Cette concentration des dessertes entre 5h et 12h se comprend par les comportements des usagers mais aussi les stratégies des opérateurs. Cela montre comment les éléments du système interagissent. Cette organisation quotidienne s'appuie sur une forme de régularité temporelle qui reste cependant souple. Elle permet aux compagnies d'ajuster leurs offres selon la fréquentation attendue. Ainsi, dans le système, le temps est une variable de gestion utilisée pour équilibrer la demande, limiter les coûts et répondre aux attentes des usagers. Ces flux ne se résument pas à de simples déplacements d'un point à un autre. Au-delà de cette fonction première, ils participent aussi à l'organisation du quotidien, à la hiérarchisation des moments et à la régulation du

fonctionnement de la métropole ivoirienne. Ils traduisent l'expression d'une mobilité ancrée dans les usages sociaux du temps. Cette tendance laisse voir que le transport interurbain par autocar est à la fois un service de déplacement et un miroir des pratiques temporelles d'une société.

Cette étude montre aussi que l'affluence dans les gares routières de la métropole ivoirienne varie d'une commune à une autre. Dans les gares routières des communes de Bingerville, Cocody et Anyama, les départs se concentrent uniquement sur la matinée et présentent une eurhythmie ; c'est-à-dire un rythme régulier et harmonieux malgré la faible affluence. Par manque d'affluence dans les gares de ces trois communes, après 12h les transporteurs arrêtent leur service et les dessertes reprennent le lendemain indépendamment de la taille de la compagnie. L'arrêt des départs dans ces gares routières traduit une arhythmie relative d'autant plus que le rythme régulier du matin n'est pas maintenu sur toute la journée. Par contre, dans les gares routières des communes d'Adjamé, d'Abobo et de Yopougon, l'affluence s'étale sur toute la journée avec des départs réguliers l'après-midi et dans la soirée. Ces gares à la différence des autres fonctionnent comme une polyrythmie. Elles influencent le rythme des déplacements dans l'ensemble du réseau. En ces gares, plusieurs rythmes coexistent simultanément et interagissent en une journée d'où des nœuds rythmogènes. Cette variation entre les communes révèle une organisation spatiale et temporelle différenciée des flux de mobilité. Pour preuve, la compagnie TSR effectue quatre-vingt-deux (82) dessertes en sa gare de Yopougon, vingt-cinq (25) dessertes en sa gare d'Adjamé et seulement trois, deux et une, respectivement dans les gares des communes de Bingerville, Anyama et Cocody. On comprend ainsi que la temporalité n'est pas uniforme à l'échelle d'une métropole ; elle s'adapte plutôt aux contraintes locales et aux habitudes sociales propres à chaque commune. Dans le District Autonome d'Abidjan, cette différence s'explique par la combinaison de facteurs sociaux, économiques et contextuels que l'on peut analyser à travers la théorie des systèmes. Elle laisse voir que les gares routières ne sont pas de simples points de départs mais des éléments d'un système complexe dans lequel interagissent les usagers, les opérateurs, les

contraintes environnementales et même institutionnelles. Les gares à très faible affluence comme celle de Bingerville, Cocody et Anyama correspondent à des sous-systèmes avec une demande concentrée uniquement dans la matinée. Ainsi dans ces communes, les opérateurs adaptent leur offre de manière rigide. Ils choisissent de concentrer les départs sur les heures de la matinée (heure de pointe) afin de minimiser les coûts liés à une exploitation sur le reste de la journée. A l'inverse, les gares des communes d'Adjamé, Abobo et Yopougon où le service s'étale sur toute la journée constituent des sous-systèmes plus ouverts ; elles sont ainsi capables de répondre à une demande continue et diversifiée. Les opérateurs, conscients de cette réalité ajustent leur offre pour maintenir la régularité des dessertes. Cette approche systémique laisse voir que les flux de mobilité ne sont pas uniquement déterminés par les comportements des usagers ou les stratégies économiques des transporteurs mais par l'ensemble des interactions

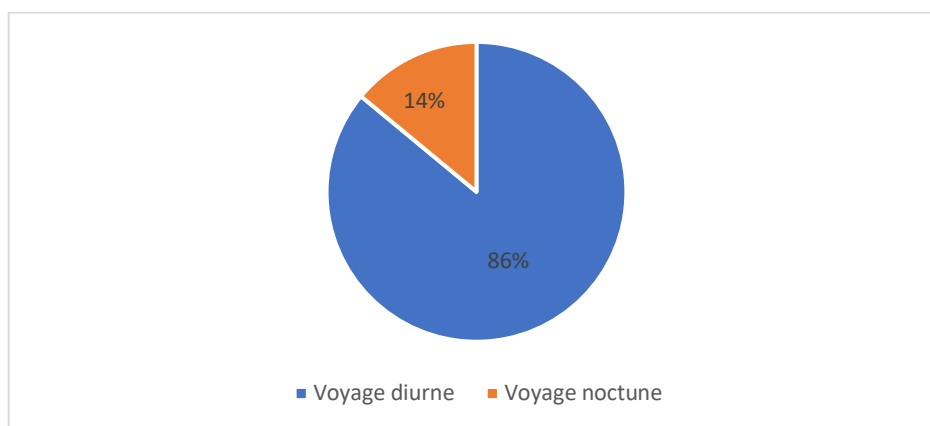
entre ces différents composants. La temporalité des déplacements est alors une propriété émergente de l'ensemble du système. Elle résulte de la co-construction entre les contraintes sociales, habituelles collectives, stratégies opérationnelles, institutionnelles etc. On comprend clairement que l'organisation des transports interurbains dans le District Autonome d'Abidjan est un système adaptatif. De ce fait, les comportements locaux influencent la structuration du temps ; ainsi le système ajuste son fonctionnement pour maintenir un équilibre entre la demande, l'offre et les ressources disponibles.

L'analyse de la temporalité dans les gares routières interurbaines nous a permis de comprendre les rythmes de mobilité des voyageurs selon les heures de la journée. Mais pour saisir pleinement ces dynamiques, il est aussi nécessaire de s'intéresser à un autre contraste fondamental notamment celui entre le jour et la nuit.

2.2. Les gares routières interurbaines à temporalité diurne

Comme le montre le graphique ci-après, les usagers des autocars préfèrent voyager la journée.

Fig. 3 : Répartition entre les voyages diurnes et nocturnes



Source : Nos enquêtes de terrain, 2023

Au départ du district Autonome d'Abidjan, 86% des voyageurs préfèrent voyager la journée et seulement 14% la nuit. Ce choix s'explique par plusieurs facteurs. Avec l'insécurité urbaine dans le District Autonome

d'Abidjan, la nuit l'accès aux gares routières s'avère extrêmement dangereux. Aussi les voyages de nuit exposent les usagers aux dangers de criminalité. En plus, une panne de l'autocar en pleine nuit dans une

contrée reculée sans assistance présente beaucoup plus de risques. En outre, les routes ivoiriennes en plus d'être dégradées par endroit ne sont pas toujours éclairées. Cela rend la conduite difficile et accroît par ricochet les risques d'accidents. Certaines personnes craignent également un assoupissement du chauffeur sous l'effet de la fatigue accumulée au cours de la journée. Ce choix peut également s'expliquer par l'habitude de vie. En effet, la majorité des gens ont un rythme centré sur le jour et considère la nuit comme un temps de repos social. De ce fait, voyager la nuit ne correspond pas à leur habitude. D'autres par contre estiment que les voyages nocturnes ne permettent pas de profiter du paysage. Pour ces différentes raisons de nombreuses personnes préfèrent effectuer leur voyage la journée. Les compagnies qui font les services de nuit sont très peu et estimé à 7% au moment de l'enquête.

Comme on peut le voir, le choix des usagers pour les voyages diurnes s'explique par un ensemble de facteurs systémiques qui interagissent entre eux. Le fait que seulement 7% des compagnies font des services de nuit à cause du manque d'affluence n'est donc pas une simple donnée isolée. Ce choix est le résultat et en même temps la cause d'un déséquilibre dans le système. Cela met en évidence la manière dont le système évolue et s'adapte en fonction des choix et comportements de ses différents sous-systèmes comme analysé précédemment. Le système présente donc une eurhythmie diurne où les départs et les flux de voyageurs sont concentrés, réguliers et prévisibles tout au long de la journée. De l'autre côté, les départs nocturnes sont rares, irréguliers et peu soutenus ; ce qui correspond à une arythmie, c'est-à-dire une rupture dans le système. Sur l'ensemble des deux mille quatre cent quatre-vingt-six (2.486) dessertes qui ont lieu au départ d'Abidjan, soixante-quinze (75) ont lieu la nuit contre deux mille quatre cent onze (2.411) le jour. En termes de proportion, c'est 3% pour les dessertes nocturnes et 97% pour les dessertes diurnes. Le système des transports par autocars présente donc une boucle de rétroaction négative pour le service de nuit et une boucle positive pour le service de jour. Le choix des voyageurs de privilégier les déplacements diurnes peut être analysé à travers la notion d'habitus. Une

notion que définit Bourdieu (1979 : 123) comme un ensemble de dispositions durables façonnées par les conditions sociales. Dans un tel cas, le choix de privilégier les voyages de nuit traduit des normes intériorisées liées à la sécurité et aux rythmes sociaux. Avec une population ivoirienne en constante mobilité entre les localités du pays, les compagnies de transport par autocars doivent proposer des services qui ne se limitent pas seulement aux seules heures diurnes. Cette approche permettrait aux usagers de se déplacer librement et à tout moment de la journée sans véritable contrainte. En effet, bien que le système actuel privilégie essentiellement les services de jour, plus de la moitié des voyageurs (51%) se déclarent prêts à voyager la nuit à condition que les services offerts garantissent un minimum de confort, de sécurité et surtout de régularité. Au-delà du simple désengorgement des horaires diurnes, la promotion des services nocturnes représenterait une réponse concrète à certains dysfonctionnements que présente le système dans son ensemble. Les difficultés que rencontre le service des compagnies de transport par autocars s'expliquent en partie par la forte concentration de l'activité pendant la journée. Dans un tel contexte, développer des offres nocturnes contribuerait donc non seulement à une meilleure répartition des flux, mais aussi à améliorer la fiabilité et la qualité du service dans son ensemble. Une fois le contraste entre le jour et la nuit établi, une autre dimension temporelle mérite d'être vue. Il s'agit du rythme hebdomadaire. En effet, l'affluence dans les gares routières interurbaines de la capitale économique varie d'un jour de la semaine à un autre. Ce qui impose un éclairage supplémentaire.

2.3. Les week-ends comme temps fort des mobilités interurbaines

Les jours de la semaine présentent également des différences quant à l'affluence des passagers dans les gares routières. Le tableau 1 présente le nombre de voyages hebdomadaire réalisé par trois compagnies notamment le Labelle transport, CTE et AT dans quelques-unes de leurs gares routières dans les communes d'Adjamé, de Yopougon et de Treichville.

Tabl. I : Répartition des dessertes des compagnies du Labelle transport, CTE et AT selon les jours de la semaine

	Samedi et dimanche	mardi au vendredi	lundis	Total
Le Labelle transport (Adjamé)	32	52	10	94
CTE (Yopougon)	44	68	11	123
AT (Treichville)	16	20	3	39

Source : Nos enquêtes de terrain, 2023

Ces données, à travers le tableau ci-dessus, mettent en lumière une forte concentration des dessertes interurbaines pendant les week-ends. Comme on peut le voir, la demande du service reste faible le lundi, augmente progressivement en milieu de semaine puis atteint un pic entre samedi et dimanche. A titre d'exemple, le Labelle Transport, CTE et AT Transport effectuent respectivement 34%, 36% et 41% de leurs dessertes de la semaine les week-ends. Ces compagnies émettent plus du quart de leurs départs de la semaine les samedis et dimanches. Le système se caractérise ainsi par une forte asymétrie des départs entre les jours de la semaine. Cela traduit une arhythmie hebdomadaire qui s'explique par le fait que certains jours (lundi) sont peu sollicités que d'autres (samedi et dimanche). Cette dynamique repose sur une temporalité sociale structurée par l'activité professionnelle, la disponibilité familiale et les usages collectifs du temps libre. La faible affluence observée le lundi reflète un recentrage des individus sur les exigences du début de semaine. Elle est souvent marquée par une charge de travail élevée. A l'opposé, la montée progressive des dessertes à l'approche du week-end s'explique par la libération des contraintes professionnelles, notamment pour les travailleurs du secteur public et privé qui représentent une part importante (35%) des usagers. Les départs du week-end traduisent une mise en pause temporaire des obligations du quotidien, au profit d'une mobilité rendue possible par la convergence des disponibilités. Ce mouvement

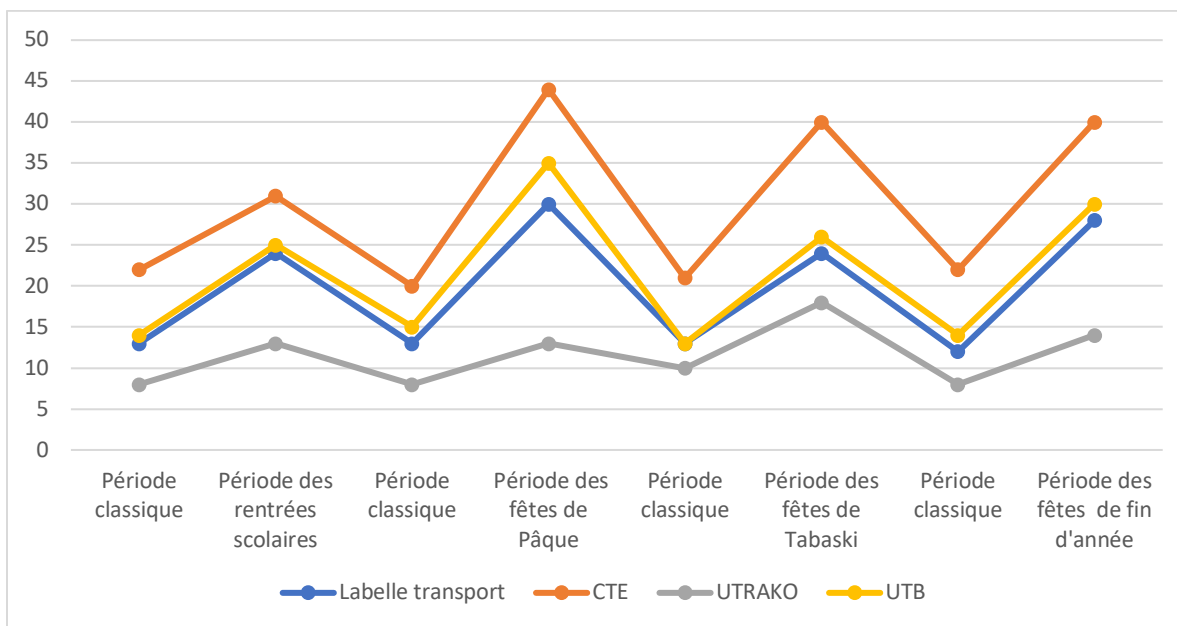
hebdomadaire repose également sur des logiques collectives. Dans bien des cas, le voyage constitue un événement qui mobilise l'ensemble du ménage. Ainsi, le déplacement d'un membre est alors accompagné par la cellule familiale. Cette réalité suppose une coordination temporelle favorable généralement observée les samedis et dimanches. Ces pratiques s'inscrivent dans ce que Lefebvre (1992 : 87) nomme une temporalité cyclique marquée par l'alternance entre temps contraint et temps libéré. Ce choix laisse voir que les déplacements ne dépendent pas uniquement de l'espace à parcourir. Ils sont fortement tributaires au moment où chacun peut se déplacer. Dans un tel cas, la rythmanalyse permet de mettre en avant les interactions entre les pratiques de mobilité interurbaine et les temporalités sociales, professionnelles et familiales. Dans ce contexte, la répartition des dessertes souligne une logique d'ajustement des compagnies de transport aux régularités temporelles de la demande. Ainsi, les opérateurs adaptent leurs offres pour maximiser les départs lors des pics de fréquentation. Pour offrir une compréhension complète des dynamiques de mobilité des voyageurs au départ de la principale ville ivoirienne, il convient d'intégrer les variations temporelles liées aux différentes périodes de l'année. Au-delà des temporalités précédemment analysées, les cycles annuels pèsent aussi fortement sur l'organisation des flux.

2.4. Fêtes, vacances et rentrées scolaires comme facteurs de variation saisonnière de la fréquentation des gares interurbaines abidjanaises

Les grands pics coïncident avec les fêtes religieuses telles que Noël, Pâques, Ramadan, Tabaski, ainsi que les périodes des vacances

scolaires et des rentrées académiques. La figure 4 met en relation les dessertes pendant et après les périodes de grande affluence dans quelques gares routières. Ce sont les des compagnies du Labelle transport, CTE, Union des Transporteurs de Korhogo (UTRAKO) et UTB.

Fig. 4 : Mise en relation des dessertes entre les périodes classiques et les périodes de grands flux



Source : Nos enquêtes de terrain, 2023

Comme on peut le voir, les périodes de grands flux déclenchent des mouvements massifs par rapport aux périodes habituelles. La demande en transport par autocars est ainsi structurée par le calendrier social, familial et religieux. Cette tendance qui se manifeste de manière cyclique, ne relève pas du hasard. Elle s'inscrit dans des logiques sociales profondes dans lesquelles les déplacements prennent la forme de rituels collectifs. Elle s'explique par le fait que les familles cherchent à se retrouver, que les croyants souhaitent participer aux fêtes dans leur milieu d'origine et que le chassé-croisé des élèves rythme aussi ces périodes. Ces dynamiques révèlent une organisation temporelle qui influence fortement les comportements de mobilité au départ d'Abidjan. En raison de cette demande, le système se trouve sous pression et les opérateurs réalisent deux à trois fois plus de dessertes que d'habitude. A titre

d'exemple, la compagnie Labelle Transport, à sa gare routière de la commune d'Adjamé passe de treize départs quotidiens en période habituelle à trente pendant les fêtes de Pâques par exemple. CTE, depuis sa gare de Yopougon (Premier pont) effectue jusqu'à quarante-quatre départs journaliers contre vingt-deux en temps normal. Les communes où l'activité est habituellement très faible connaissent également une forte affluence en ces périodes. Pour preuve, la compagnie TSR en sa gare de Bingerville réalisent en période de grand flux saisonnier trois fois plus de dessertes que d'habitude. Elle passe de deux voyages en périodes ordinaire à six pendant les périodes festives. Les grands flux provoquent une arhythmie temporaire qui oblige le système à s'adapter rapidement à cette importante demande. Toutefois, les compagnies peinent à absorber cette demande croissante malgré ces réajustements. Outre le

nombre de dessertes, on observe naturellement une hausse du nombre de personnes transportées. Ainsi, le Labelle Transport, en sa même gare, passe de cinq cent quatre-vingt-cinq (585) passagers à plus de mille cinq cent trente-six (1.536) passagers par jour. CTE, quant à elle, transporte plus de deux mille cent (2.100) passagers contre mille trois cents (1.300) en période normale. Que ce soit le nombre de dessertes ou celui des passagers, ces chiffres traduisent une forme d'adaptation du système à la forte demande. Toutefois, cela reste inégalement maîtrisée. Le plus souvent, le système se retrouve déséquilibré pendant les périodes de pics.

Ce déséquilibre n'est pas sans conséquences. Dans bien des cas, les voyageurs attendent plusieurs heures, voire des journées entières, avant de pouvoir embarquer. Ces périodes sont parfois marquées par une augmentation unilatérale des tarifs. En position de force durant ces moments et conscients que les voyageurs n'ont pas d'alternatives viables, certains

opérateurs profitent de cette affluence pour augmenter les tarifs. Cette logique de maximisation du gain prend le pas sur le confort et la sécurité. Les excès de vitesse, les dépassements risqués et le non-respect des consignes de sécurité deviennent monnaie courante. Les données du Ministère des Transports confirment cette réalité. Il estime que plus de 90% des accidents sont dus aux comportements humains, principalement ceux des chauffeurs. Ces constats sont les conséquences de la pression exercée sur le système. L'ensemble de ces éléments révèle une vulnérabilité structurelle et rejoint la critique des systèmes de gestion dans lequel la recherche du profit prime sur les besoins sociaux. Ces déséquilibres traduisent un manque d'anticipation et une absence de planification à long terme. Toutefois, les grands flux ne créent pas les dysfonctionnements, ils révèlent simplement un désordre déjà existant. La figure 5 permet de mieux comprendre cette forte affluence.

Fig 5 : La gare routière de la compagnie UTB (Adjamé) en période de Pâque



Source : la compagnie UTB, 2025

Cette image montre la gare routière de la compagnie UTB dans la commune d'Adjamé pendant la période de la fête de pâque 2025. Comme on peut le constater la gare est bondée de monde en raison de la forte demande en cette période.

Les grands flux saisonniers sont épisodiques et déterminés dans le temps. En effet, après les grands pics, la demande du service chute sur une ou deux semaines avant de se stabiliser. En ces périodes, non seulement les dessertes sont réduites mais aussi les autocars sortent des gares routières parfois presque vides. Cela pousse certaines compagnies, surtout les plus petites à revoir leurs stratégies. Pendant ces périodes, l'on assiste à la réduction des dessertes et parfois à la baisse des tarifs pour attirer les quelques voyageurs disponibles.

3. DISCUSSION

L'analyse des flux interurbains des voyageurs dans les gares routières d'Abidjan permet d'interroger les logiques temporelles qui orientent la mobilité dans un contexte métropolitain ouest-africain. Ces flux, loin d'être aléatoires, s'inscrivent dans des rythmes sociaux, économiques et culturels qui structurent l'offre et la demande des transports par autocars. La présente discussion s'appuie sur les résultats obtenus et les met en perspective avec des situations observées dans d'autres pays du Sud comme du Nord afin d'en dégager des régularités et des spécificités.

Les résultats montrent que les fréquentations des gares routières dans le District Autonome d'Abidjan varient en fonction du temps. Aux heures de la journée, les flux interurbains sont plus denses entre 5h et 12h. L'on observe une tendance similaire au Niger et en Algérie. En effet, la recherche de Samna (2011 : 54) révèle qu'au Niger, 67% des voyageurs préfèrent voyager la matinée. Quant en Algérie, Zehoua & Lekdim (2017 : 59) montrent qu'en raison du motif de travail ainsi que la longue distance entre les villes de Seddouk et de Bejaia, 49% de la demande du transport entre ces deux villes algériennes se fait dans la matinée précisément avant 10h. En Côte d'Ivoire, spécifiquement au départ de la capitale économique, les compagnies émettent l'essentielle de leurs dessertes en cette période de la journée.

Cette concentration matinale des flux traduit une euthymie forte et inscrit les mobilités interurbaines dans des rythmes sociaux partagés. Elle révèle également une organisation temporelle des mobilités ancrée dans les routines sociales. Dans cette organisation, les contraintes d'activité, environnementale et de distance imposent un départ précoce. Ainsi, les rythmes individuels et collectifs s'accordent avec les rythmes opératoires des compagnies pour former un système harmonisé. Quant aux moments de la journée, pour des raisons de sécurité les usagers des autocars priorisent les voyages diurnes au détriment des voyages nocturnes. Conscient du choix des voyageurs seulement 7% des opérateurs organisent périodiquement les services de nuit. Cette faible offre de service nocturne met en évidence les mécanismes de régulation sociale et économique, comme l'a analysé Foucault (1975 : 109) dans ses travaux sur le pouvoir et la gestion des populations. Elle révèle dans la même veine une arythmie durable. La priorité accordée aux mobilités diurnes souligne l'existence de contraintes fortes dans l'accès aux services de transport. Il révèle une mobilité davantage subie que choisie dans laquelle les voyageurs adaptent leurs pratiques aux risques perçus et à l'offre disponible. Cette préférence loin d'être anodine laisse voir une arythmie structurelle. Elle traduit le désir de se déplacer et surtout la possibilité de le faire dans de bonnes conditions. On comprend ainsi que les dessertes de nuit sont limitées non par manque d'utilité mais par le poids des risques perçus. La conception de l'espace la nuit, marquée par la peur et la menace rejoint la réflexion de Lefebvre (1992 : 35) sur l'espace vécu, où l'environnement social influence les comportements. Cette réalité rappelle que l'enjeu ne se limite pas seulement à accroître l'offre. Elle encourage à créer des conditions qui permettent aux uns et aux autres de se déplacer sans appréhension. Tout comme en Côte d'Ivoire, la recherche de Demoli (2023 : 12) bien que sur les mobilités urbaines montre qu'en France les mobilités nocturnes restent rares malgré les années. Son étude révèle qu'en 1981, seuls 7,1% des déplacements s'effectuaient de nuit, une proportion légèrement accrue à 9,2% en 1993, pour atteindre 9,5% en 2018. Tant en contexte interurbain ivoirien qu'en milieu urbain français, les pratiques de mobilité des deux

espaces demeurent principalement diurnes. La permanence de cette pratique dans des contextes géographiques différents suggère une régularité dans les temporalités de déplacement. Elle relève d'une construction sociale partagée du temps de la mobilité.

L'étude montre aussi qu'au départ de la métropole ivoirienne, les compagnies entre samedi et dimanche réalisent plus du quart des dessertes de la semaine. L'affluence des passagers dans les gares routières abidjanaises est bien plus importante les week-ends que les autres jours de la semaine. Cette tendance est aussi observée au Cameroun. En effet, l'étude de Yemmafouo (2019 : 118) montre que sur les routes reliant les métropoles camerounaises à leurs périphéries, le trafic est particulièrement dense le week-end. Il soutient que sur ces axes, les transporteurs réalisent les deux tiers de leur chiffre d'affaires hebdomadaire les week-ends. Par contre, la recherche de Zehoua & Lekdim (2017 : 63) sur les flux interurbains entre Seddouk et de Bejaia en Algérie montre les résultats contraires. Leur étude montre qu'en raison d'une demande moins importante entre samedi et dimanche, 73,5% des transporteurs sur cette ligne ne travaillent pas. Ils se reposent et consacrent cette période à l'entretien de leurs véhicules. Cette différence s'explique par la nature des mobilités dominantes dans chaque contexte. En Algérie, les déplacements interurbains entre Seddouk et Bejaia sont majoritairement liés aux activités professionnelles en semaine. Ce qui réduit fortement la demande en fin de semaine. En Côte d'Ivoire et au Cameroun au contraire, la forte demande observée le week-end résulte du fait que de nombreux travailleurs occupés pendant la semaine profitent de leur disponibilité le week-end pour voyager. Les déterminants de la mobilité varient selon les contextes et modèlent ainsi les temporalités de déplacement.

Il ressort également de cette recherche qu'au cours de l'année, les grands flux correspondent aux périodes de fêtes, des rentrées scolaires et des grandes vacances et donc des rythmes calendaires. Cette tendance est aussi observée dans les pays comme le Cameroun et le Canada. La recherche d'Aca Expertise (2010 : 24) révèle que les fréquences de la demande de transport interurbain par route au Cameroun ne sont pas stables. Cette étude soutient

qu'on assiste très souvent dans ce pays à une augmentation de la demande pendant les périodes de fêtes, au début et à la fin des congés et des vacances scolaires. Au Canada, les périodes de pointe s'observent lors des congés fériés et de la rentrée scolaire (Boucher 1993 : 10). En Côte d'Ivoire, principalement au départ d'Abidjan, en ces périodes, les compagnies émettent deux voire trois fois plus de dessertes qu'en périodes classiques. Cela révèle une capacité d'adaptation tactique des opérateurs aux variations de la demande. Cette organisation renvoie aux réflexions de Offner (1993 : 249) qui montre que la régulation des flux en milieu urbain dépend autant de choix techniques que d'une lecture fine des usages sociaux. Toutefois, cette adaptation repose sur des stratégies d'ajustement plus que sur une planification rigide. Juste après les grands flux, certains passagers paient des frais inférieurs au tarif habituel comme c'est le cas au Togo. En effet, l'étude de Simmala (2009 : p38) montre qu'après les périodes de grande affluence, certains passagers paient 4.500 FCFA ou 4.000 FCFA contre un tarif de 5.300 FCFA habituellement pratiqué sur la ligne Kara-Lomé. En Côte d'Ivoire comme au Togo, ces variations laissent voir un secteur marqué par l'informalité et la flexibilité. Les opérateurs s'adaptent aux fluctuations du marché afin de préserver la rentabilité. Cela s'explique par le fait que le transport interurbain par autocars est un secteur rythmé par des cycles de hautes et de basses activités. Ces cycles renvoient à des temporalités socio-économiques qui influencent directement les stratégies commerciales. Ainsi, les opérateurs augmentent les coûts lors des pics et ajustent à la baisse les tarifs une fois que la demande chute. Une telle organisation laisse des interrogations sur la réglementation tarifaire et même sur la question de l'encadrement du marché. Elle laisse voir comment l'absence de régulation strict ouvre la voie à des pratiques le plus souvent opportunistes et qui accentuent les inégalités d'accès aux services des compagnies de transport par autocars. Pendant les grands flux, les opérateurs imposent indirectement des contraintes aux passagers et orientent leurs comportements tout en préservant leur rentabilité. Cela confirme le fait que le transport interurbain par autocars s'inscrit dans une articulation étroite entre espace, temps et activité. Il ne s'agit pas seulement d'un service économique mais d'un cadre social où la

mobilité subie révèle les asymétries d'accès à l'espace et au temps dans la société. Les flux massifs observés lors des pics annuels soulignent la nécessité d'une meilleure anticipation. Cela pour réduire la congestion dans les gares routières et d'éviter des situations qui fragilisent les usagers comme les transporteurs.

L'ensemble de ces observations montre que le transport interurbain par autocars en Côte d'Ivoire principalement dans le District Autonome d'Abidjan repose sur une dynamique profondément rythmique. Dans le système, les rythmes sociaux, calendaires et économiques s'y croisent et façonnent ainsi les pratiques de mobilité. Aussi, les périodes d'eurhythmie alternent avec des moments d'arythmie. Plusieurs temporalités coexistent en polyrythmie et se rencontrent parfois dans des nœuds rythmogènes qui à leur tour transforment les comportement et l'organisation de l'activité. Ces observations rejoignent les analyses de Pumain (2001 : 85) sur la structuration temporelle des mobilités en milieu urbain. Elles confirment aussi les réflexions de Offner (1993 : 238) pour qui la ville fonctionne sur la base de flux. Cette articulation entre espace, temps et société permet de comprendre la structure réelle des mobilités et le fonctionnement concret du marché des transports dans la métropole d'Abidjan. La théorie des systèmes permet de lire ces rythmicités comme les expressions d'un ensemble vivant qui absorbe les contraintes de son environnement et qui tente tant bien que mal de maintenir un équilibre interne malgré les variations importantes. La dynamique que l'on observe ne révèle pas seulement d'une accumulation de comportements individuels mais d'une organisation collective où les actions, les contraintes et les rythmes s'interpénètrent pour définir les temporalités.

CONCLUSION

Cette étude laisse voir que l'affluence des voyageurs dans les gares routières interurbaines n'est pas constante. Elle obéit à une polyrythmie complexe, faite de pics et de creux. Ces flux révèlent une dynamique profondément rythmique traversés de multiples temporalités sociales, économique et calendaire. La rythmanalyse

de cette mobilité a permis de mieux comprendre les dynamiques temporelles qui structurent ces mobilités. Les heures de la journée, les moments du jour, les jours de la semaine et les saisons de l'année influencent la demande des services des autocars. Ces rythmes, tantôt synchronisés, tantôt dissonants éclairent la manière dont le système structure et organise la mobilité. L'interaction entre la population usagère, les opérateurs et l'environnement temporel montre que le système est dynamique et en perpétuel adaptation dans lequel les sous-systèmes s'influencent mutuellement. Aussi, cette étude laisse voir que les usagers ne sont pas de simples consommateurs, ils occupent une position stratégique dans le système. Leur fréquence de mobilité influence directement l'organisation de l'ensemble du système. Ainsi, pour un secteur plus stable, il est important de comprendre le comportement et les attentes de cet élément du système. La maîtrise de la variabilité temporelle est donc un enjeu essentiel pour garantir un fonctionnement efficace du secteur. Ce qui n'est pas toujours le cas. En effet, constamment, les opérateurs peinent à gérer efficacement l'afflux des passagers. Cette incapacité des opérateurs, exacerbée pendant les périodes de grands flux, influence négativement la qualité du service et provoque constamment un déséquilibre et une désorganisation dans le système. Le fonctionnement du secteur s'appuie encore largement sur les logiques des opérateurs privés qui réagissent aux pics et creux de fréquentation avec des ajustements empiriques, souvent sans véritable coordination. Cette situation invite à repenser les dispositifs de planification dans une perspective plus souple et plus ancrée dans les réalités sociales des mobilités. Concrètement, elle envisage une approche sensible aux pratiques des voyageurs, attentive au vécu des opérateurs et surtout ouverte à une régulation qui accompagne plutôt qu'elle ne laisse faire.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ACA EXPERTISE, 2021. Le secteur du transport interurbain des personnes par route au Cameroun, Rapport d'étude sectorielle, Yaoundé (Cameroun), p29.

AMAN Assoh Hortance & KOFFI-BIKPO Céline Yolande, 2021. « Impact de l'urbanisation du district d'Abidjan sur le maraichage périurbaine (Côte d'Ivoire) », DaloGéo, Université Jean Lorougnon Guédé, n° 005, p15.

BOUCHER Michel, 1993. « L'industrie québécoise du transport par autocar : réglementation, pratiques et performance », Revue d'analyse économique, vol. 69, n° 4, p43.

BOURDIEU Pierre, 1979. Les trois états du capital culturel, Actes de la recherche en sciences sociales, vol. 30, n° 1, p3-6.

DEMOLI Yoann, 2023. « Les mobilités nocturnes et leurs évolutions (1981-2018) : des pratiques qui restent rares et socialement situées, Temporalité », revue des sciences sociales et humaines, p35.

DIHOUEGBEU Parfaite, 2011. Logement à Abidjan, thèse de doctorat en géographie, université Felix Houphouët Boigny de Coudy, p320.

DOMINIQUE François, 2008. Entreprises de transport collectif terrestre de voyageurs : une activité particulièrement soutenue dans le transport routier, Notes de synthèse du SESP N° 169, p13.

FAYE Djib, 2013. Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis, Thèse de doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, p270.

FOUCAULT Michel, 1975. Surveiller et punir : Naissance de la prison, Gallimard, Paris, p125.

SIMMALA Gnamkoulamba Koulnté, 2009. Le transport routier interurbain à Kara (nord-Togo), Maîtrise ès Lettres et Sciences Humaines, option Géographie des transports, Université de Kara (Togo), p113.

LEFEBVRE Henri, 1992. Élément de rythmanalyse : Introduction à la connaissance des rythmes, Syllepse, Paris, 116.

MINISTERE DES TRANSPORTS, 2021. Elaboration du Plan National de la Logistique de Côte d'Ivoire, Rapport de synthèse, Abidjan (Côte d'Ivoire), p19.

SAMNA Rabiou, 2010. Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger, Thèse pour le doctorat de sciences économiques, Mention économie des transports, p296.

OFFNER Jean-Marc, 1993. « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », L'espace géographique, vol. 25, n°3, p.233-242.

ONU Habitat, 2004. Côte d'Ivoire : profil urbain d'Abidjan, p32.

PUMAIN Denise, 2001. Temporalités urbaines et mobilités, In Di Méo Guy (dir), Dans les rythmes de la ville, Anthropos, Paris, p102.

YEMMAFOUO Aristide, 2019. « Tous au village le week-end ! À propos de l'intensification des mobilités hebdomadaires de citoyens vers les campagnes au Cameroun », Les Cahiers d'Outre-Mer, p115-137.

ZEHOUA Bouafia & LEKDIM Leila, 2017. L'offre et la demande de transport en commun interurbain dans la wilaya de Bejaia, Mémoire Master sciences économiques, Université Abderrahmane Mira de Bejaia option : économie des transports, p99.

AUTEUR(ES)

Oumar Landry **ZRAN**

Doctorant en Géographie

École Doctorale : Sociétés, Communication, Arts, Lettres et Langues (SCALL)

Université Felix Houphouët Boigny de Cocody (Abidjan)

Courriel : landryzran@gmail.com

Irène **KASSI-DJODJO**

Professeure Titulaire en Géographie

Institut de Géographie Tropicale (IGT)

Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody (Abidjan)

Courriel : irenekassi@yahoo.fr

AUTEUR CORRESPONDANT

Oumar Landry **ZRAN**

Courriel : landryzran@gmail.com



© Edition électronique

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : revue@espacesafricains.org

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : poster_ujlog@espacesafricains.org

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster>

© Éditeur

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG
- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

© Référence électronique

Oumar Landry ZRAN, Irène KASSI-DJODJO, « *Rythmanalyse des temporalités des flux interurbains dans les gares routières du district autonome d'Abidjan* », Numéro Varia (Numéro 4 | 2025), ISSN : 2957- 9279, p.7-24, mis en ligne, le 30 décembre 2025, Indexations : Road, Mirabel, Sudoc et Impact factor (SJIF) 2025 : 5. 341.

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS



Voir impact factor : <https://sjifactor.com/passport.php?id=23718>



Voir la page de la revue dans Road : <https://portal.issn.org/resource/ISSN/2957-9279>



Voir la page de la revue dans Mirabel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15151/Espaces-Africains>



Voir la revue dans Sudoc : <https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt/DB=2.1//SRCH?IKT=12&TRM=268039089>
