

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125

ISSN-P: 3006-8541

Numéro 20

Juin 2026



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATION INTERNATIONALE

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 8,475 (2026)

Impact Factor: 8,333 (2025)

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GÖBEL** Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Professeur Titulaire, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO
- KADOUZA Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GÖBEL Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

Sommaire

Sena Ghislain C. ADIMOU, Vincent O.A. OREKAN, Joseph OLOUKOI <i>Etude de l'impact des infrastructures touristiques sur les mangroves au sud du Bénin</i>	9
BAYANG Sirbélé <i>Striga, dans les champs de céréales à Lallé, dans la région du Mayo-Kebbi Est (Tchad)</i>	26
KOULOMIAN Dao, KONAN Kouamé Hyacinthe <i>Les enjeux socio-économiques et environnementaux de la mécanisation de l'orpaillage irrégulier dans le département de Boundiali (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	37
Bi Sehi Antoine TAPE <i>Facteurs contribuant à la persistance du paludisme dans la ville de Vavoua (Côte d'Ivoire)</i>	55
KOFFI Akouassi Bénédicte, DJAH Armand Josué <i>Impacts de la gestion de l'environnement urbain à Abengourou (Côte d'Ivoire)</i>	72
MAMADOU MARICO, MOUSSA DIT MARTIN TESSOUGUE <i>Acteurs de la gouvernance locale des adductions d'eau potable dans la commune rurale de Baguineda Camp : efficacités et limites</i>	90
MAHAMADOU MOUDI Rachid, PARAISO CECIL Zeinabou, SOULEY Kabirou <i>Problématique d'accès aux ressources pastorales des communautés arabes Awlad Souleymane dans le département de Tesker au Niger</i>	109
FROUMAN Ouattara Bourahima <i>Structuration de l'espace urbain de Divo, entre dynamique démographique et étalement : les défis d'un déséquilibre de répartition spatiale de la population</i>	134
Souleymane SORO, Kouamé Thimotée KOBENAN <i>Impacts socio-économiques de la production de l'igname Kponan (dioscorea cayenensis-rotundata) dans la Sous-prefecture de Laoudi-ba (Est Côte d'Ivoire)</i>	155
KAMBIRÉ Bêbê, OUATTARA Oumar, LOA Sokro Lazare <i>Effets environnementaux de la production artisanale d'huile de palme dans le village Ahigbé-Koffikro (Sud-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	171

Seydou A TOGOLA, Ibrahima DIOMBATY <i>Cartographie des dépôts des déchets solides dans le cercle de Macina, région de Ségou au Mali</i>	193
DIARRA Yah Malick, YOUKOU Néande Odile, ASSOOU Arthur Oscar, TRA Fulbert <i>Logiques de production hévéicole et conscience environnementale : une analyse socio-pédagogique à Youwasso (Grand-béréby, sud-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	207
Yaya DOGONI, Diakaridia SIDIBE <i>Analyse de la dégradation et de la restauration des sols dans la zone de l'office de la haute vallée du Niger au Mali</i>	221
FALIGBENE Likfière, NANOINI Damitonou, HETCHELI Follygan <i>Transport routier et problématique du développement local dans la préfecture de Tandjouare au Nord Togo</i>	234
Ababacar Sadikh GUEYE, Awa FALL <i>Effets déstructurant des grands projets d'aménagement sur la mobilité à Rufisque (Sénégal) : analyse des contraintes liées au ter et à l'autoroute à péage A1</i>	257
Demba GAYE <i>Typologie des lithométéores au Nord-Sénégal : Analyse spatio-temporelle des cas de suspension et de déflation</i>	278
KOLANI Lamitou-Dramani, OUEDRAOGO Joachim, AWADE Essodina <i>Analyse des impacts environnementaux et socio-économiques de l'exploitation des alluvions dans le cours supérieur de la rivière Kara au Nord du Togo</i>	291
Frédéric BATIONO, Abdoul Rasmané ZONGO, Dieudonné ZERBO <i>Ressources en eau, bilan hydrique et faisabilité d'un barrage multiusages en milieu urbain soudanien : le cas du bassin versant de Banfora (Burkina Faso)</i>	305
Kouakou Toussaint KRA, Kouassi Guillaume N'GUESSAN <i>Analyse prospective de la restauration d'un espace protégé ivoirien : quels futurs pour le parc national de la Marahoué ?</i>	326
One Enoc GUEDE, Adou Jean Marc Le Thoi ADJI, Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS <i>Délocalisation des cours comme stratégie de résilience dans un contexte d'exiguïté des infrastructures d'enseignement à l'Université Alassane Ouattara dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	348

Eveline MAHOUNGOU, Hilarion Bagel MIZHAIRE, Marina Lyonel MALOUONO-LIVANGOU <i>Les espaces publics brazzavillois à l'épreuve de la production des fleurs et plantes ornementales</i>	361
BONSA Issouf <i>Stratégies de visibilité religieuse à Ouagadougou (Burkina Faso) : Une analyse à partir de la monumentalité et de l'architecture des lieux de culte</i>	380
ESSENGUE NKODO Pierre Eloi, MEBENGA ARIEL <i>Nouvelle dynamique spatiale de la cacaoculture et vulnérabilité socio-économique des paysanneries, cas de Minta dans le Centre-Est du Cameroun forestier</i>	396
Kokouvi ALOWOU, Kodjo ODAH <i>Analyse des impluviums des bassins de rétention d'eau d'Amadahomé et de Caméléon à Lomé: proposition d'aménagement</i>	418
Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA, Gwladys Gertrude Mèdèssè ZANNOU, Jules ODJOUBERE, Jacques Boco ADJAKPA <i>Etude de la diversité floristique des espaces verts de la ville de Cotonou au sud Bénin (Afrique de l'ouest)</i>	440
ALI Salé, AGAISSA Assagaye <i>Accaparement des espaces pastoraux en Zone Pastorale, Région de Zinder au Niger</i>	457
MBAYE Ibrahima <i>Contexte climatique de propagation de la Covid-19 à Dakar au Sénégal</i>	479
TAPE ACHILLE ROGER, KAMELAN Hermance-Starlin Kouacou, KAKOU Geoffroy André, ASSI-KAUDJHIS Joseph P. <i>Micro logistique et mobilité des personnes et marchandises : un moyen de lutte contre la pauvreté dans la Sous-préfecture d'Abongoua (sud-est de la Côte d'Ivoire)</i>	496
NIAMIEN Kadjo Henri Joël, SEKONGO Largarthon Guénolé, OBOUMOU Abah Marie-Josée, N'CHO Cho Ingrid, BLE Melecony Celestin <i>Femmes et durabilité dans la chaîne de valeur de la pêche artisanale à Abidjan (Côte d'Ivoire) : centralité économique et fragilité institutionnelle</i>	515
KOUASSI Yao Dieudonné, BEDA Abazé Henri Joël, BARRY Aye <i>L'harmattan, un facteur de la recrudescence des infections respiratoires aiguës (ira) dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	534

SYLLA Yaya <i>Insalubrité et risques sanitaires : analyse critique des sites de pressage et de transformation du manioc dans le quartier Anoumabo, commune de Marcory (Côte d'Ivoire)</i>	553
AKA Assalé Félix <i>Impact des parkings informels sur la gestion des servitudes publiques dans la commune du Plateau (Côte d'Ivoire)</i>	569

IMPACT DES PARKINGS INFORMELS SUR LA GESTION DES SERVITUDES PUBLIQUES DANS LA COMMUNE DU PLATEAU (COTE D'IVOIRE)

AKA Assalé Félix, Maître-assistant
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
Université Félix Houphouët Boigny Abidjan-Cocody
E-mail : akafelix81@yahoo.fr

(Reçu le 16 Avril 2026 ; Révisé le 28 Avril 2026 ; Accepté le 31 Mai 2026)

Résumé

Les villes africaines connaissent une urbanisation rapide, marquée par une forte croissance démographique et une concentration des activités économiques dans les grandes métropoles. Abidjan, et plus particulièrement la commune du Plateau, illustre cette dynamique. Centre administratif et financier, elle accueille quotidiennement près de deux millions de personnes malgré une faible population résidente, ce qui engendre une forte pression sur la mobilité et le stationnement. L'objectif général de cette étude est d'analyser l'organisation des parkings informels et d'évaluer leurs impacts sur la gouvernance spatiale, la gestion des servitudes publiques et la mobilité urbaine au Plateau. L'étude repose sur une approche mixte combinant observations de terrain, entretiens semi-directifs auprès des autorités municipales, gestionnaires de parkings, automobilistes et riverains, ainsi que des relevés géoréférencés réalisés à l'aide d'un GPS Garmin eTrex. Les données ont été traitées par analyse qualitative, quantitative et spatiale sous QGIS. Les résultats montrent que l'occupation informelle des servitudes publiques par les parkings constitue une réponse aux déficits de planification urbaine, mais engendre des conflits d'usage, une dégradation de l'espace public et des perturbations de la mobilité. Une régulation plus efficace s'impose pour une gouvernance urbaine durable.

Mots clés : Gestion spatiale, parkings informels, servitudes publiques, mobilité, Plateau (Côte d'Ivoire)

IMPACTS OF INFORMAL PARKING ON THE GOVERNANCE OF PUBLIC EASEMENTS IN PLATEAU DISTRICT, ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

Abstract

African cities are experiencing rapid urbanisation driven by strong demographic growth and increasing concentration of economic activities in major metropolitan areas. Abidjan, particularly the Plateau district, exemplifies this dynamic. As the administrative and financial core of the city, Plateau accommodates nearly two million daily users despite a

very small resident population, creating severe pressure on urban mobility and parking systems. The general objective of this study is to analyse the organisation of informal parking systems and assess their impacts on spatial governance, public easement management, and urban mobility in the Plateau district. The research adopts a mixed-methods approach combining field observations, semi-structured interviews, and spatial surveys. Interviews were conducted with municipal authorities, parking operators, vehicle users, and local residents in order to capture diverse perceptions and understand the logics of informal space occupation. In addition, systematic georeferencing was carried out using a Garmin eTrex GPS device to map informal parking sites and their externalities. The collected data were processed using qualitative, quantitative, and spatial analysis techniques, particularly through QGIS for spatial mapping and distribution analysis. Findings indicate that informal parking on public easements emerges as an adaptive response to planning deficiencies, but generates conflicts over land use, public space degradation, and increasing mobility constraints, highlighting the need for improved urban governance frameworks.

Keywords : Spatial management, informal parking, public easements, mobility, Plateau (Côte d'Ivoire)

Introduction

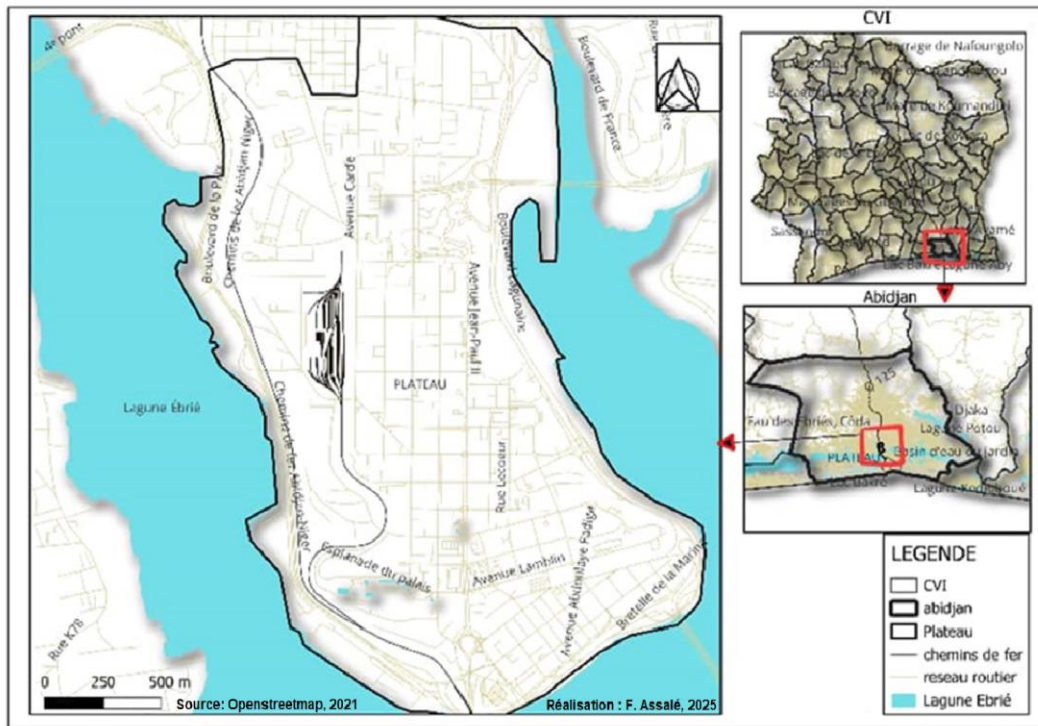
Les villes africaines connaissent une croissance urbaine rapide, alimentée par de profondes dynamiques économiques, démographiques et spatiales. La population des agglomérations urbaines de plus d'un million d'habitants devrait augmenter de 325 millions en 2020 à 836 millions en 2050, mais aussi en part relative de la population urbaine totale du continent, de 46 % à 59 % (OCDE, Banque africaine de développement, Cities Alliance et CGLU Afrique, 2015, p.15). Ce processus d'urbanisation accélérée s'effectue dans un contexte de planification insuffisante, générant de déséquilibres dans l'organisation des espaces urbains (OU-Habitat, 2010, p.4). Abidjan, capitale économique ivoirienne, illustre pleinement cette trajectoire. En six décennies, la ville d'Abidjan est devenue une métropole majeure de l'Afrique de l'Ouest, concentrant les fonctions économiques, administratives et politiques du pays. L'attractivité métropolitaine a favorisé un afflux massif de populations issues de l'intérieur du pays et de la sous-région ouest-africaine, renforçant considérablement la pression démographique sur l'agglomération abidjanaise. La concentration humaine et l'intensification des activités économiques ont ainsi entraîné une augmentation significative de la mobilité quotidienne dans une bourgade sans de véritables infrastructures collectives, notamment en matière de transport et de mobilité (OU-Habitat, 2018, p.15). Plateau, cité administrative,

politique et financière de la Côte d'Ivoire est au cœur de cette problématique infrastructurelle de transport et de mobilité abidjanaise. Presqu'île de 2,5 km de longueur sur 1 Km de largeur situé entre les 5°19'N et 4°01'O, Plateau est la plus petite parmi les 13 communes qui constituent le District d'Abidjan et abrite une population résidentielle faible de 7 186 habitants (RGPH, 2021). Elle concentre les principaux ministères, les sièges des grandes entreprises, les banques, les institutions nationales et internationales, ainsi que de nombreux équipements structurants. Ce rôle stratégique fait du bourg un pôle d'attraction majeur, enregistrant chaque jour un afflux important de travailleurs, d'usagers des services publics, de commerçants et de visiteurs estimés à 2 000 000 de personnes. L'hyper-centralité a renforcé la pression sur la capacité prévisionnelle et accentué les tensions liées à la circulation et au stationnement (M. Diop et J. Steck, 2013). Dans le contexte de la forte pression infrastructurelle, de pratiques informelles d'aménagement de parkings de stationnement automobile ont émergé au-delà des espaces légaux et appropriés. Ces parkings se développent sur les servitudes publiques (D. Lasserre, H. Selod, 2007, p.15). Par leur présence, ces parkings improvisés reconfigurent l'organisation spatiale et exercent une influence notable sur la mobilité et la gestion foncière de la bourgade. Leur implantation s'inscrit au cœur des dynamiques contemporaines de pression infrastructurelle, où se conjuguent enjeux économiques, mobilité et recompositions territoriales. Dès lors, l'expansion de ces parkings soulève un ensemble d'interrogations quant à leurs logiques d'implantation et les transformations socio-spatiales qu'elles induisent, questions auxquelles la présente étude entend répondre. Cette étude postule que l'expansion des parkings informels sur les servitudes publiques du Plateau résulte du décalage entre la forte demande de stationnement liée à l'hyper-centralité de la commune et l'insuffisance des infrastructures formelles ; cette occupation contribue à une reconfiguration de l'espace urbain et à l'émergence de nouvelles contraintes de mobilité et de gouvernance territoriale. Elle a pour objectif général d'examiner les mécanismes de développement des stationnements informels sur les servitudes publiques dans la commune du Plateau, afin de comprendre les logiques socio-économiques qui sous-tendent leur implantation et d'évaluer leurs effets sur les recompositions spatiales, les pratiques de mobilité et la gouvernance urbaine.

1. Matériels et méthodes

L'étude du système d'organisation des parkings informels et son impact sur la gouvernance spatiale s'appuie sur des recherches réalisées dans l'espace du "Plateau (Figure n°1).

Figure n°1 : Présentation de la commune du Plateau



Elle repose sur une démarche méthodologique, combinant des techniques complémentaires de collecte et d'analyse des données. Afin de comprendre la dynamique spatiale, l'approche adoptée a mobilisé à la fois des entretiens et des observations directes dans les différents espaces concernés. Des entretiens ont été conduits auprès d'une diversité d'acteurs : autorités municipales, propriétaires et gestionnaires de parking, automobilistes, clients et riverains des zones d'implantation. La pluralité de points de vue a permis d'appréhender la complexité des mutations urbaines, d'analyser les facteurs explicatifs et de saisir les impacts spatiaux induits par celles-ci.

Cependant, l'exploitation des documents officiels disponibles s'est révélée insuffisante, car ceux-ci ne fournissaient pas l'ensemble des informations nécessaires à la constitution d'une base de données exhaustive sur la localisation, la typologie et le statut des parkings. Pour pallier ces limites, un travail de terrain systématique a été entrepris. Il a reposé sur des levés géographiques réalisés à l'aide d'un GPS de type Garmin-Etrex Cx (Software version 3.0), pour géo-référencer les parkings informels et les externalités engendrées par ceux-ci sur l'espace public.

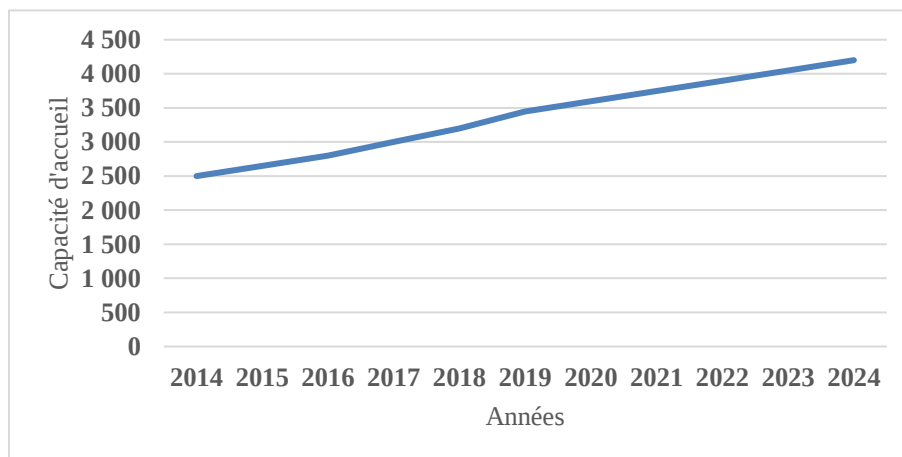
Le traitement et l'analyse des données ont mobilisé des outils qualitatifs, quantitatifs et spatiaux. Les données de localisation ont été traitées à l'aide des logiciels QGIS afin de produire une cartographie des parkings, d'analyser leur répartition spatiale et d'identifier les zones de forte pression et de saturation. Les données issues des entretiens ont été analysées pour dégager la logique d'occupation de l'espace public. Enfin, les données quantitatives ont permis d'évaluer la demande de stationnement, la pression foncière, la mobilité au Plateau.

2. Résultats

2.1. État des parkings formels et évolution de la demande de stationnement au Plateau

Le développement des parkings dans la commune du Plateau s'inscrit dans une trajectoire historique étroitement liée à l'évolution fonctionnelle d'Abidjan depuis l'indépendance ivoirienne. Dès les années 1960, dans la ville naissante, la politique de centralisation administrative, économique et de consécration du bourg comme le centre névralgique décisionnel du pays, concentrant ministères, sièges d'entreprises, institutions financières et organisations internationales., la stratégie infrastructurelle urbaine adoptée par l'État ivoirien a permis au développement des parkings (Cf. Figure n°2).

Figure n°2 : Évolution de la capacité d'accueil des parkings de stationnement au Plateau.



Source : Direction de gestion des infrastructures publiques du Plateau, Décembre 2025

L'analyse de la figure n°2 montre une progression réelle de la capacité estimée des parkings formels du Plateau. La capacité totale est passée 2 500 places en 2014 à 4 200 places en 2024, soit une hausse de près de 72 % en moins d'une décennie.

Dans l'élan continu du développement des infrastructures et équipements initié par l'État ivoirien, Plateau dispose de 31 parkings formels en ouvrage incorporés aux immeubles, souterrains, à étages et de surface aménagés d'une capacité totale de 4 200 places (Tableau n°1).

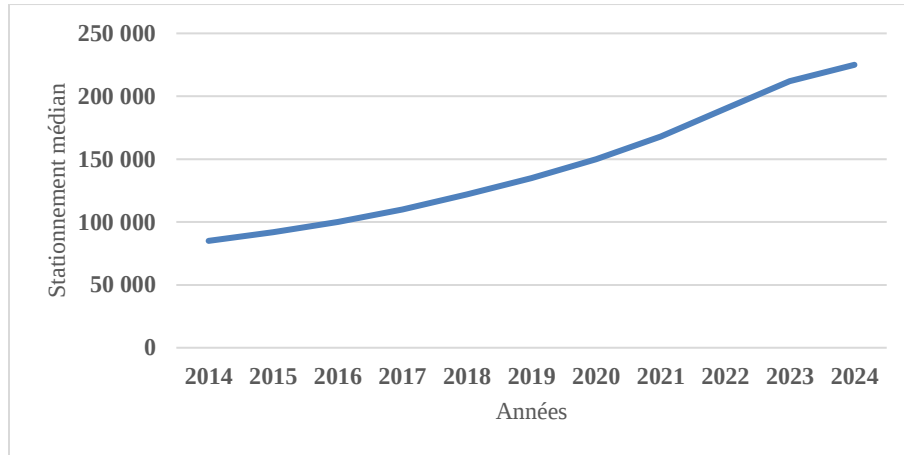
Tableau n°1 : Capacité des parkings formels au Plateau.

Type d'aménagement formel	Nombre de parkings	Capacité totale (places)
Parkings en ouvrage (immeubles)	12	2500
Parkings souterrains	5	600
Parkings à étages	4	800
Parkings de surface aménagés	10	300
Total	31	4200

Source : Direction de gestion des infrastructures publiques du Plateau, Décembre 2025

Le tableau n°1 met en évidence une offre formelle de parking dans la commune du Plateau estimée à 4200 places réparties dans 31 parkings. Ceux en ouvrage et à étages concentrent l'essentiel de la capacité avec une forte domination de ceux en ouvrage, qui concentrent 55 % de la capacité totale, soit 2500 places. Les parkings de surface aménagés, bien que plus nombreux, ne totalisent que 9 % des capacités, en raison du faible gabarit. Ces parkings ont assuré le fonctionnement de la mobilité urbaine de la commune du plateau dans cette période. Dans la dynamique urbaine du plateau, une fréquentation quotidienne intense du quartier, constituée de travailleurs, d'usagers administratifs et d'opérateurs économiques, a généré une demande croissante de stationnement (Yapi-Diahou, 2010, p.78). Ainsi, à partir de 1970, la dynamique urbaine, conséquence de la croissance démographique, de l'essor des activités tertiaires, de la diffusion progressive du transport motorisé individuel et collectif, a renforcé l'augmentation rapide son effectif de stationnement automobile (Figure n°3).

Figure n°3 : Évolution du stationnement médian journalier du Plateau de 2014-2024



Source : Compilation de données du Ministère des Transports de Côte d'Ivoire

La figure n°3 met en évidence une hausse continue du stationnement médian journalier d'automobiles au Plateau entre 2015 et 2024. Les valeurs passent 90 000 à plus de 210 000 stationnements de véhicules par jour, soit une progression globale supérieure à 130 %. La croissance des stationnements automobiles n'a pas été de pair avec celle des infrastructures informelles d'accueil. Ainsi, pour une adaptation proportionnelle des infrastructures de stationnements à la demande formulée par les automobilistes du Plateau, au regard de l'insuffisance des parkings formels, des espaces non destinés au stationnement ; notamment les abords de bâtiments administratifs, les emprises routières, les couloirs de passage, les servitudes de recul, les jardins publics ont été investis de manière informelle par les véhicules.

2.2. Émergence de parkings informels et leur structuration spatiale au Plateau

La commune du Plateau, par sa vocation administrative et commerciale, héritée de l'époque coloniale et consolidée après l'indépendance, n'a pas été planifiée pour gérer l'augmentation massive du trafic automobile contemporain. Le bourg, d'une superficie petite, mais densément fréquentée chaque jour, accueille des milliers de travailleurs et visiteurs venus en voiture pour affaires ou rendez-vous. Actuellement, elle dispose seulement de 4 200 places de stationnement formel pour une demande estimée à plus de 210 000 véhicules par jour. Cette disparité entre offre et demande a entraîné une forte pression sur les infrastructures de mobilité et de stationnement disponible, conduisant ainsi l'émergence des parkings informels de stationnement.

L'inventaire de l'informalité des parkings de stationnement automobile dans la commune du Plateau s'inscrit dans une démarche analytique visant à appréhender, à travers des items d'observation précis, les formes, les localisations et les capacités de l'occupation informelle de l'espace public dans le principal centre d'affaires d'Abidjan. Il met en relation le nombre de parkings informels, les types d'espaces urbains occupés et la capacité d'accueil estimée, afin de rendre compte de l'intensité et de la diversité des pratiques de stationnement non réglementées sur les secteurs les plus affectés, de mesurer la pression exercée sur les servitudes urbaines et de révéler les logiques spatiales qui sous-tendent l'appropriation informelle de la voirie (Tableau n°2).

Tableau n°2 : Inventaire et localisation des parkings informels du plateau

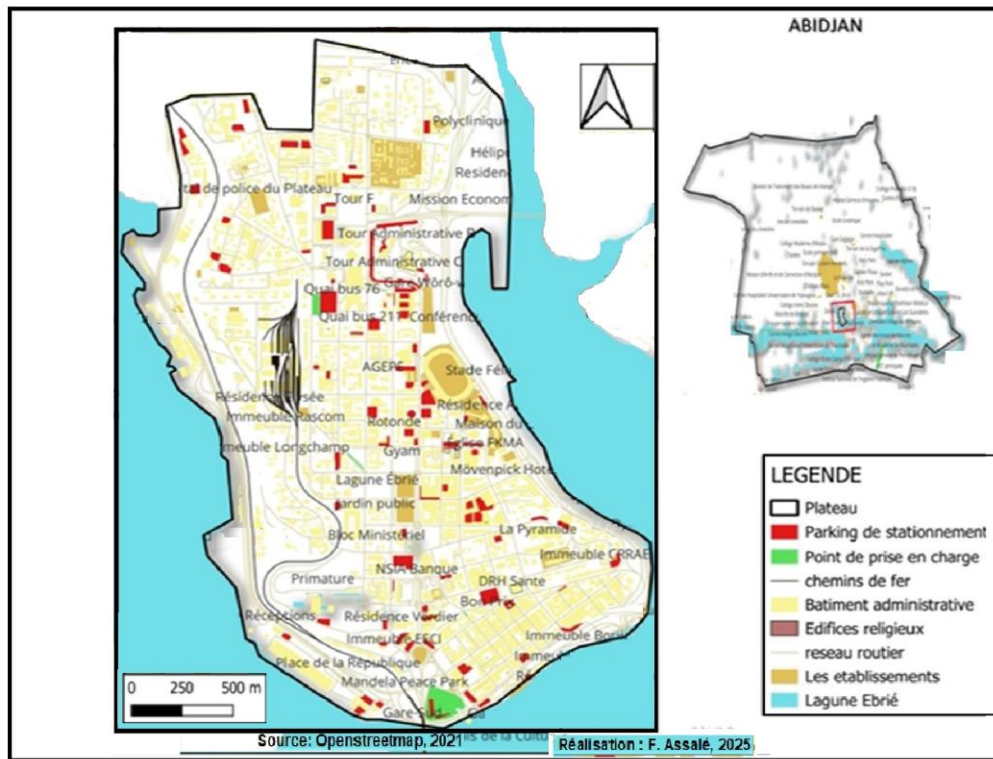
Secteurs	Parkings informels	Espace occupé	Capacité totale
Quartier des Banques	12	Trottoirs	960
Boulevard de la République	10	Chaussée	650
Boulevard Cadre	8	Accotements	320
Avenue Jean-Paul II	20	Zones mixtes	1500
Avenue Marchand	20	Zones détournées	1600
Secteur Cathédrale	10	Espaces résiduels	600
Immeubles administratifs	30	Espaces vides	1200
Total	110	Total	6830

Source : Résultats d'enquêtes de F. Assalé, décembre 2025.

L'analyse du tableau n°2 met en évidence une informalité structurelle du stationnement au Plateau. Les 110 parkings informels recensés totalisent 6 830 places et traduisent une occupation anarchique des servitudes urbaines. Cette dynamique révèle une appropriation progressive de l'espace public par des acteurs informels, en réponse à une demande de stationnement largement supérieure aux capacités planifiées. Les secteurs à forte concentration d'activités tertiaires, en particulier les immeubles administratifs, les avenues Marchand et Jean-Paul II sont privilégiés et concentrent plus de la moitié de la capacité totale de parkings informels.

La structuration spatiale des parkings est cruciale à la gestion du stationnement au Plateau. En effet, les différents parkings informels se déploient sur l'ensemble du territoire communal, suivant une logique fonctionnelle étroitement liée aux zones d'emploi, aux pôles administratifs et aux axes de circulation majeurs. Leur répartition répond avant tout aux besoins immédiats des usagers, au détriment des règles d'occupation du sol et de la hiérarchisation de la voirie. L'organisation des parkings informels laisse entrevoir leur distribution spontanée sur les servitudes publiques à l'échelle d'un jardin, d'un boulevard, d'une rue ou un échangeur (Figure n°4).

Figure n°4 : Localisation des parkings informels du plateau



L'analyse de la figure n°4 révèle une organisation dispersée des parkings informels avec leur déploiement aux abords de bâtiments administratifs, des emprises routières, des servitudes de recul, et des jardins. Dans leur fonctionnement, ces parkings sont gérés par plusieurs acteurs.

2.3. Acteurs des parkings informels du Plateau

Les acteurs des parkings informels au Plateau incluent principalement les propriétaires de parking, les gestionnaires de parkings informels, les chercheurs de clientèle, les travailleurs, les usagers intermédiaires, les taxis et véhicules de passage, les vendeurs ambulants, les commerçants informels semi-fixes, les commerçants de détail formels, les revendeurs liés aux flux automobiles, les prestataires informels de services utilisant ces espaces pour le stationnement quotidien face au manque d'infrastructures formelles (Tableau n°3).

Tableau n°3 : Intensité des usagers quotidiens des parkings informels du Plateau

Type d'usagers	Véhicules/jour estimés
Propriétaires des parkings	
Gestionnaires de parkings informels	110
Chercheurs de clientèle (rabatteurs)	60
Travailleurs (véhicules privés)	3 690
Usagers intermédiaires (clients, services)	4 780
Taxis et véhicules de passage	5 460
Vendeurs ambulants (mobiles)	1800
Commerçants informels semi-fixes	1 400
Commerçants de détail formels (boutiques)	950
Revendeurs liés aux flux automobiles	550
Prestataires informels de services	300
Passagers	64 500
Total	83 690

Source : Enquête, F. Assalé, Plateau décembre 2025

Le tableau n°3 met en évidence l'ampleur et la diversité des usagers quotidiens liés au fonctionnement des parkings informels et des activités économiques associées dans la commune du Plateau. Le cumul des flux journaliers au Plateau atteint 83 690 usagers. Les passagers des transports collectifs dominant largement représentant 77% des usagers, soit un cumul de 64 500 passagers par, suivis des flux automobiles privés et intermittents totalisant près de 14 000 véhicules. Les acteurs informels, notamment les vendeurs ambulants, commerçants fixes et prestataires représentent 5 000 personnes, exploitant les flux piétons et automobiles pour capter la clientèle.

2.4. Impacts socio-spatiaux des parkings informels du Plateau

La prolifération des parkings informels au Plateau a engendré des conséquences profondes et multiformes sur l'organisation de l'espace public, la dynamique de mobilité, la qualité de vie et la gouvernance locale. Initialement conçus comme des lieux de circulation, les trottoirs, contre-allées, accotements routiers et emprises publiques sont progressivement transformés en des espaces de stationnement improvisés sans aucune régulation formelle (Cf. Planche n°1, Photos n°1 et 2).

Planche n°1 : Aménagement de parkings informels sur les servitudes publique du Plateau

Photo n°1 : Parkings informels sur le trottoir



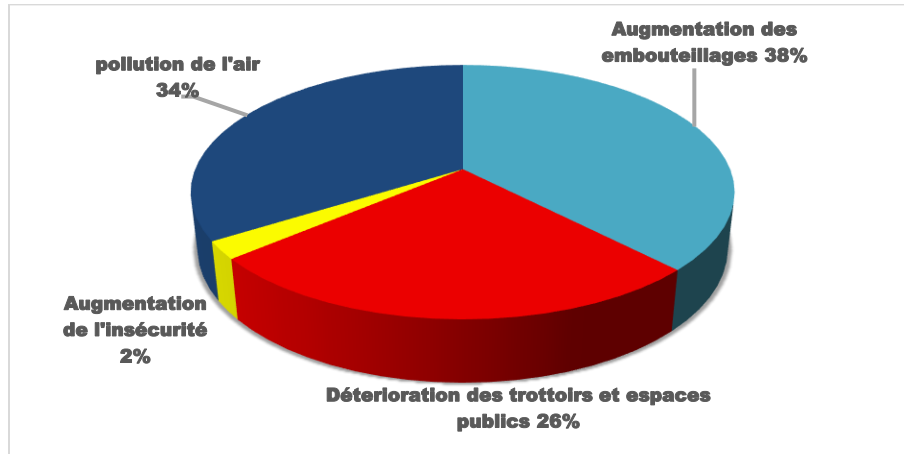
Photo n°2 : Parkings informels dans un jardin



Source : Cliché F. Assalé, Plateau, décembre, 2025

Cette occupation anarchique modifie la structure fonctionnelle de la voirie, réduit la lisibilité des axes de circulation et accentue la concurrence des usages entre véhicules, piétons, commerçants et transporteurs. Les conséquences sociales sont particulièrement visibles sur la mobilité piétonne. La privatisation informelle des trottoirs contraint les piétons à circuler sur la chaussée, augmentant leur exposition aux risques d'accidents et dégradant leur confort de déplacement. Cette situation va à l'encontre des principes de la ville inclusive et résiliente pour qui la qualité des espaces piétonniers constitue un indicateur majeur de la vitalité urbaine. Sur le plan fonctionnel, l'omniprésence des parkings informels perturbe la mobilité au Plateau. Les retards induits par la congestion affectent la ponctualité des travailleurs, compliquent la logistique des entreprises et limitent l'accessibilité aux institutions publiques. Ces dysfonctionnements traduisent une perte globale de performance du centre administratif. À ces effets s'ajoutent des impacts environnementaux notables. La concentration de véhicules stationnés ou en attente génère une augmentation des émissions de gaz polluants, des nuisances sonores et des situations d'insalubrité liées aux déchets et aux résidus mécaniques. La dégradation de la qualité de l'air et du cadre de vie urbain entre en contradiction avec les objectifs de durabilité urbaine et de résilience promus par. (Cf. Figure n°5).

Figure n° 5 : Impacts des parkings informels sur la population riveraine



Source : ONU-Habitat Plateau 2020

L'occupation informelle de l'espace public du Plateau ne se réduit pas à la seule problématique des parkings informels, mais s'inscrit dans un ensemble plus large de pratiques informelles incluant les vendeurs ambulants, les petits commerces de rue. (Cf. Photo n°3).

Photo n°3 : Installation précaire d'une cordonnerie près un parking de l'immeuble de la Force



Source : Cliché F. Assalé, Plateau, décembre, 2025

L'informalité des parkings et les activités informelles connexes sont inexorablement une réponse adaptative à la pression économique, à la rareté du foncier au Plateau et aux insuffisances de la régulation publique. Ainsi, des vendeurs ambulants et des installations commerciales informelles occupent les trottoirs, les abords immédiats des bâtiments et les espaces résiduels situés à proximité des parkings informels. Leur

présence repose principalement sur des logiques économiques de subsistance, liées à l'absence d'emplois formels, à la nécessité de se rapprocher des flux piétonniers et à la recherche de visibilité commerciale. Leur influence de l'informalité ne se limite pas à une présence visible, mais participe à une reconfiguration permanente de l'espace public et de la mobilité au Plateau. Cette situation illustre le portrait d'une production conflictuelle de l'espace urbain, où l'informalité s'impose comme un mode de régulation alternatif face aux limites de l'action publique. Face à cette influence, une alternative résolutoire d'augmentation des stationnements formels s'offre au Plateau par des projets privés

2.5. Plateau dans l'élan d'une revitalisation infrastructurelle de stationnement

Plateau a engagé des actions pour améliorer la gestion de l'espace public et à réguler l'usage de la voirie, notamment la restructuration la rénovation et la revitalisation de parkings et la gestion de la mobilité. Ainsi comme actes de production infrastructurelle, plusieurs équipements sous des partenariats public/privé ont vu le jour pour certain et en projet pour d'autres (Cf. Tableau n°4).

Tableau n°4 : Inventaire des nouveaux parkings au plateau

Statut	Nom du parking	Localisation au Plateau	Capacité
Privé	Green Park City 1	Sous le pont Chardy	91
	Green Park City	Avenue Chardy / Plateau centre	82
	Parkings inclus dans bureaux privés	Immeubles récents au Plateau	102
	Parkings de centres commerciaux	Plaques commerciales	215
Public	Parking Stationnement structuré	Place de la République	150
	Parking SRB	Zone d'échange transport (en projet)	200
	Parking Boulevard François Mitterrand	BD François Mitterrand (réaménagé)	120
	Parking Rue Jean-Paul II	Rue Jean-Paul II	80
	Parking Marchand	Corridor Marchand	90
Total	9		1130

Source : Enquête, F. Assalé, Plateau décembre 2025

L'analyse du tableau n°4 laisse entrevoir l'émergence d'un mix de parkings privés et publics pour répondre à la forte demande de stationnement. Les parkings publics les plus importants en termes de capacité d'accueil représentent 58 % de la capacité, soit 640 nouvelles places.

Les parkings privés représentent 42 % de la capacité totale, soit 490 nouvelles places concentrées sur des zones commerciales et bureaux. En plus de ces parkings créés, sous l'initiative de la municipalité, des baies de stationnement sont créées intégrées à la voirie (Cf. Planche n°2, Photos n°4 et 5).

Planche n°2 : Baie de stationnement municipale intégrée à la voirie

Photo n°4 : Baie de stationnement sur la rue de CNPS



Photo n°5 : Baie de garage sur la rue des Banques



Source : Cliché F. Assalé, Plateau, décembre, 2025

À l'instar de nombreuses villes africaines confrontées à une urbanisation rapide, la stratégie adoptée pour la gestion de la mobilité repose sur une régulation progressive et pragmatique de l'espace et des politiques coercitives. Dans la commune du Plateau, l'action municipale se manifeste principalement par des opérations récurrentes de régulation de l'occupation des trottoirs, des servitudes et des abords de voie. Ces interventions consistent en des rappels à l'ordre, des aménagements des trottoirs en espaces de stationnements codifiés, des retraits ponctuels de véhicules jugés gênants, un renforcement ciblé de la présence des agents municipaux sur les axes stratégiques, des créations de parkings silo et des campagnes de sensibilisation à destination des transporteurs et usagers. Cette approche vise moins l'élimination brutale des parkings informels que la réduction de leurs effets les plus visibles sur la circulation et la sécurité urbaine. Elle s'inscrit dans une logique de gestion négociée de l'informalité, largement observée dans les centres urbains africains où l'informel constitue une composante structurelle du fonctionnement de la ville. Parallèlement, la mairie procède à des réaménagements ponctuels ou temporaires de l'espace public afin de mieux structurer les usages dans les zones à forte pression. Ces actions prennent la forme de la réaffectation de certaines portions de voirie, de l'installation de signalisation verticale et horizontale, ainsi que de la matérialisation de limites de stationnement. Bien qu'utiles pour améliorer localement la lisibilité spatiale et la fluidité du trafic, ces aménagements restent circonscrits dans l'espace et dans le temps. Ils ne parviennent pas à compenser l'insuffisance structurelle de l'offre formelle de stationnement, qui demeure largement

inférieure à la demande réelle générée par la fréquentation quotidienne du Plateau. En matière de contrôle, la commune du Plateau a également renforcé progressivement son dispositif de régulation par une présence plus régulière de la police municipale, de caméras de surveillance et une coordination accrue avec les forces de l'ordre et les services techniques. Ces efforts ont permis de limiter certaines formes d'occupation anarchique et d'améliorer temporairement la fluidité sur quelques axes majeurs.

3. Discussion

Les résultats montrent que la prolifération des parking-cars dans la commune du Plateau résulte de l'interaction entre dynamiques urbaines, contraintes spatiales et logiques d'acteurs. Loin de relever d'un simple désordre, ce phénomène s'inscrit dans une forme d'adaptation du système urbain face aux limites de la planification et de la gouvernance des espaces publics. L'analyse croisée du terrain et de la littérature permet ainsi de mieux comprendre les ressorts profonds de cette occupation informelle. Les résultats obtenus au Plateau confirment une hypothèse largement discutée dans la littérature urbaine contemporaine : l'informalité ne saurait être réduite à une simple expression du désordre ou de l'anomie urbaine. Au contraire, elle constitue une réponse adaptative à des contraintes structurelles liées à la croissance urbaine rapide, à l'insuffisance de la planification et à la forte pression exercée sur les infrastructures existantes. Comme le souligne ONU-Habitat (2010, p.4), l'urbanisation africaine s'est majoritairement opérée en dehors des cadres planifiés et réglementaires, produisant des formes d'occupation de l'espace à la fois illégales, mais socialement nécessaires. Cette assertion trouve une résonance directe dans le cas du Plateau, où l'écart entre l'offre formelle de stationnement estimée à 4 200 places et la demande quotidienne de 210 000 véhicules crée une situation structurelle de déficit. Dans ce contexte, l'émergence de 110 parkings informels avec une capacité de 6 830 places ne relève pas d'un hasard spatial, mais d'une logique fonctionnelle de compensation. Cette lecture rejoint les travaux de A. Diahou (2010, p.78) sur Abidjan, selon lesquels l'informalité constitue une modalité de régulation de la ville, là où l'action publique peine à répondre à la demande sociale. Les parkings informels du Plateau apparaissent comme des dispositifs alternatifs de gestion de la mobilité, insérés dans les interstices du système urbain. L'analyse spatiale du bourg montre que les parkings informels ne se distribuent pas de manière anarchique, mais suivent des logiques territoriales précises, en lien avec la polarisation fonctionnelle du Plateau. Les secteurs les plus touchés, notamment l'avenue Jean-Paul II, l'avenue Marchand, et les immeubles administratifs, correspondent aux zones de plus forte concentration d'emplois, de services et de flux automobiles. Cette organisation confirme l'analyse de

Lefebvre (1974, p.38) selon laquelle l'espace n'est pas un simple support neutre, mais un produit social façonné par les pratiques. Les parkings informels participent à la production socio-spatiale, en transformant les servitudes publiques en des infrastructures de stationnement de facto. Dans la même perspective, O. Yiftachel (2009, p.89) développe le concept de « grey spaces », et les définit comme des espaces situés entre la légalité formelle et l'illégalité totale, tolérés sans être reconnus. Les parkings informels du Plateau s'inscrivent pleinement dans cette catégorie : bien que juridiquement illégaux, ils sont fonctionnellement intégrés au fonctionnement quotidien du centre administratif et bénéficient d'une tolérance implicite des autorités dans la mesure où la municipalité prélève des taxes sur le revenu de ces activités. Dans de telle mesure, les parkings informels ne sont pas de simples espaces de stationnement, mais des microsystemes socio-économiques impliquant une diversité d'acteurs : gestionnaires, rabatteurs, vendeurs ambulants, commerçants semi-fixes, prestataires de services et transporteurs. La pluralité d'acteurs confirme l'analyse de B. Lautier (2004, p.12), pour qui l'économie informelle urbaine constitue un système organisé, structuré par des règles sociales implicites et des rapports de pouvoir locaux. Les chiffres révélant plus de 83 000 usagers quotidiens associés aux parkings informels illustrent l'ampleur de cette économie de la mobilité. De plus, M. Morange (2011, p.67) souligne que les activités informelles s'implantent prioritairement là où les flux sont les plus denses, afin de capter une clientèle mobile et solvable. La concentration des vendeurs ambulants et des services informels autour des parkings du Plateau illustre cette logique de captation des flux automobiles et piétonniers. Ainsi, loin d'être marginale, l'informalité du stationnement participe à la vitalité économique du centre-ville, même si elle génère des externalités négatives importantes. Si l'informalité du stationnement répond à une fonction réelle, ses impacts socio-spatiaux demeurent profondément ambivalents. Les résultats montrent une dégradation significative de la qualité de l'espace public, notamment par la privatisation des trottoirs et des servitudes urbaines. Selon F. Ascher (1995, p.102), la ville fonctionnelle suppose une hiérarchisation claire des usages et une lisibilité des espaces. Or, l'occupation informelle observée au Plateau brouille cette hiérarchisation, créant une concurrence directe entre piétons, véhicules et activités commerciales. Les conséquences sur la mobilité piétonne sont préoccupantes. ONU-Habitat (2018, p.15) rappelle que la qualité des espaces piétons constitue un indicateur central de l'inclusivité urbaine. La contrainte imposée aux piétons de circuler sur la chaussée au Plateau va à l'encontre de cet objectif et accentue les risques d'accidents, notamment pour les populations vulnérables. Sur le plan environnemental, la concentration de véhicules stationnés génère pollution atmosphérique, nuisances sonores et insalubrité. Ces constats rejoignent ceux de D. Lasserre et H. Selod (2007, p.15), qui montrent que l'occupation informelle des

servitudes publiques entraîne une dégradation. Les actions engagées par la municipalité du Plateau illustrent une gestion pragmatique et négociée de l'informalité, plutôt qu'une politique de suppression radicale. Cette posture est conforme aux observations de A. Roy (2005, p.149), pour qui l'informalité n'est pas un échec de l'État, mais un mode spécifique de gouvernement urbain. Les opérations de déguerpissement ponctuel, la création de baies de stationnement, le renforcement de la police municipale et la signalisation participent d'une régulation à minima, visant à contenir les effets les plus visibles de l'informalité sans s'attaquer à ses causes structurelles. Toutefois ces mesures restent insuffisantes face à l'ampleur de la demande. J. Steck et M. Diop (2013, p.211) soulignent que la régulation de la mobilité dans les centres africains ne peut réussir sans une augmentation massive de l'offre d'infrastructures adaptées. L'ajout de 1 130 nouvelles places de stationnement, bien que significatif, demeure marginal au regard des besoins réels du Plateau. Alors l'informalité des parkings du Plateau ne s'interprète pas uniquement comme des manifestations de désordre urbain. Ils constituent plutôt une infrastructure informelle essentielle, révélatrice des limites de la planification et de la gouvernance urbaine face à l'hyper-centralité fonctionnelle du quartier. Cette assertion rejoint l'approche défendue par F. Lutzoni (2016, p.6), selon laquelle l'informalité doit être comprise comme un processus urbain productif, capable de générer des formes spatiales adaptées aux besoins sociaux. Dans le cas du Plateau, les parkings informels assurent une continuité fonctionnelle de la mobilité, au prix toutefois de fortes externalités négatives.

Conclusion

La prolifération des stationnements informels du Plateau résulte de dynamiques urbaines structurelles combinant forte attractivité fonctionnelle, croissance des mobilités et insuffisance des infrastructures de stationnement. La concentration exceptionnelle des activités administratives et économiques, conjuguée à la rareté du foncier et aux limites de la planification urbaine, génère une pression permanente sur l'espace public que les dispositifs formels ne parviennent pas à absorber. L'intensité des flux humains et motorisés, l'inadéquation de l'offre de stationnement et la faiblesse relative des mécanismes de régulation municipale apparaissent comme des facteurs déterminants dans l'émergence et la consolidation des parkings informels. Ceux-ci traduisent un désordre ponctuel qu'une forme d'adaptation fonctionnelle aux contraintes du centre-ville.

Ainsi, la prolifération du stationnement informel au Plateau est révélatrice des limites de la gouvernance des espaces publics dans un espace urbain stratégique. Alors,

l'informalité, loin d'être marginale, constitue une composante active du fonctionnement urbain contemporain à Abidjan, invitant à repenser les modalités de régulation et de planification de la mobilité. En définitive, la problématique des parking-cars au Plateau dépasse la seule question du stationnement. Elle interroge la capacité des autorités urbaines à anticiper les usages, à organiser l'espace public et à concilier fonctionnalité urbaine et gouvernance durable au cœur de la capitale ivoirienne.

Références bibliographiques

Ascher François, 1995, Métapolis ou l'avenir des villes, Paris, Odile Jacob, 345 p.

Berry-Chikhaoui Isabelle et Deboulet Agnès, 2000, Les compétences des citoyens : enjeux et illustrations à propos du monde arabe, IRMC-Karthala, Collection Homme et Société, 406 p.

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier, Pochet Pascal et Sahabana Maidadi, 2010, Entre contraintes et innovations de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne, 348 p.

Diop Momar Coumba et Steck Benjamin, 2013, Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale, 836 p.

Dorrier-Apprill Elisabeth, 2006, Ville et Environnement, Paris, Sedes, 670 p.

Dubresson Alain et Raison Jean-Pierre, 2003, L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement, Paris, Armand Colin, Collection U-Géographie, 248 p.

Dureau Françoise, Barbary Olivier, Lelièvre Barbara et Lévy Jean-Pierre, 2003, Villes et mobilités en Afrique de l'Ouest, Paris, IRD-Karthala, 432 p.

Durand-Lasserve Alain et Selod Harris, 2007, The Formalisation of Urban Land Tenure in Developing Countries, 48 p.

Durand-Lasserve Alain et Selod Harris, 2007, Les villes face à l'insécurité, Paris, La Découverte, 176 p.

Gehl Jan, 2013, Pour des villes à échelle humaine, Montréal, Écosociété, 273 p.

Jaglin Sylvie, 2012, « Services en réseaux et villes africaines : l'universalité par d'autres voies ? », 67 p.

Lautier Bruno, 2004, *L'économie informelle dans les pays en développement*, Paris, La Découverte, 123 p.

Lefebvre Henri, 1974, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 485 p.

Lutzoni Lab François, 2016, *Informalité urbaine et production de la ville*, Paris, L'Harmattan, 198 p.

Morange Marianne, 2011, « L'informalité urbaine en Afrique : une approche par les pratiques », *Géographie et Cultures*, n° 79, pp. 55-72.

OCDE, Banque africaine de développement, Cities Alliance et CGLU Afrique, 2025, *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025 : Planifier l'expansion urbaine*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, 183 p.

ONU-Habitat, 2010, *Rapport annuel 2010*, 72 p.

ONU-Habitat, 2018, *L'état des villes africaines 2018 : La géographie de l'investissement africain*, HS/053/18E, 324 p.

Rodrigue Jean-Paul, Comtois Claude et Slack Brian, 2006, *The Geography of Transport Systems*, 297 p.

Roy Ananya, 2005, « Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning », *Journal of the American Planning Association*, vol. 71, n° 2, pp. 147-158.

Steck Jean-Fabien et Diop Marie-Louise, 2013, *Les territoires de la mobilité en Afrique*, Paris, Karthala, 412 p.

Véron Jacques, 2006, *L'urbanisation du monde*, Collection Repères, 307 p.

Yapi-Diahou Alphonse, 1994, *Les politiques urbaines en Côte d'Ivoire et leurs impacts sur l'habitat non planifié précaire. L'exemple de l'agglomération d'Abidjan*, Thèse de doctorat, 337 p.

Yapi-Diahou Alphonse, 2010, *Abidjan : dynamiques urbaines et enjeux de gouvernance*, Abidjan, CERAP-Karthala, 289 p.

Oren Yiftachel, 2009, « Theoretical Notes on 'Gray Cities': The Coming of Urban Apartheid? », *Planning Theory*, vol. 8, n° 1, pp. 88-100.