

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



# RIGES

**ISSN: 2521-2125**

**Numéro 7**

**Décembre 2019**



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

## 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**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Assistant 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)
- **AKIBODÉ Koffi Ayéchoro†**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **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)
- **KOBY Assa Théophile**, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, UL (Togo)

## 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. La dynamique paysagère, la gestion foncière, la distribution des produits vivriers, l'insécurité urbaine, les migrations, l'intégration des gares routières dans le tissu urbain, le développement local, les questions sanitaires 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, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

## Sommaire

<p><b>BOUKPESSI Tchaa, ADRIKA Nafiou, KOUMOI Zakariyao</b></p> <p><i>Dynamique de la végétation et état actuel de la flore du plateau de l'Adélé (Centre-Togo)</i></p>	7
<p><b>Sylvestre Abiola CHAFFRA, Toussaint Olou LOUGBEGNON, Jean Timothée Claude CODJIA</b></p> <p><i>Analyse de la distribution de l'avifaune du Bénin en relation avec les différents écosystèmes : essai cartographique et perspectives de conservation des habitats d'intérêt écologique</i></p>	25
<p><b>KOFFI Kan Emile, KOUASSI Kouamé Julien, ETTIEN Zénobe N'dadja</b></p> <p><i>Mutations paysagères dans la forêt classée de Foro-Foro (Centre, Côte d'Ivoire) dans une région en crise</i></p>	50
<p><b>OUREGA Kouessi Remi Stephane, KONAN Kouadio Eugène, KOLI BI Zuéli</b></p> <p><i>Occupation de l'espace dans un contexte d'évolution démographique dans la sous-préfecture de Korhogo (Côte d'Ivoire)</i></p>	65
<p><b>BA Aïcha Idy Seydou Wally, DIOUF Adama Cheikh, CISSOKHO Dramane</b></p> <p><i>Analyse des modes de gestion foncière dans le delta du fleuve Sénégal : exemple des communes de Diama, Gandon et Ronkh</i></p>	77
<p><b>Moussa TOURE, Siaka DOUMBIA</b></p> <p><i>Analyse de la gestion coutumière des espaces agricoles dans le cercle de Dioïla au Mali</i></p>	88
<p><b>KONAN Kouamé Hyacinthe</b></p> <p><i>La gestion participative, une solution à l'orpaillage clandestin au nord de la Côte d'Ivoire</i></p>	105
<p><b>THIOR Mamadou, SANE Tidiane, MBALLO Issa, BADIANE Alexandre, SY Oumar, DESCROIX Luc</b></p> <p><i>Contraintes à la production rizicole et reconversion socioéconomique dans la commune de Diembering (Sénégal)</i></p>	118
<p><b>Codjo Clément GNIMADI</b></p> <p><i>Rôle des coopératives de producteurs d'ananas dans la réduction de la pauvreté dans la commune d'Allada au sud du Bénin</i></p>	133

<b>DIALLO Mary, COULIBALY Katchenin Aminata, ASSUÉ Yao Jean-Aimé</b> <i>Contributions des femmes rurales aux ressources des ménages dans les Sous-préfectures de Boundiali et de Siempurgo (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	148
<b>KOUMAN Kouassi Alain, KOUASSI Patrick Juvet, GOGBE Téré</b> <i>Action municipale et développement de la ville de Man (ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	162
<b>Lamourджа BIALI, Iléri DANDONOUGBO, Komi N'KERE</b> <i>Les facteurs de l'insécurité à Lomé dans un contexte de croissance urbaine</i>	179
<b>KAKOU Golly Mathieu, KOUAME Carine Natacha, AMAND M'boh Serge</b> <i>La gare routière de Bonoua et ses implications socio-économiques et environnementales</i>	197
<b>GBANFLIN N'dri Amos, ALOKO-N'guessan Jérôme</b> <i>Insertion des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)</i>	214
<b>Ibrahima Faye DIOUF, Mamadou Bouna TIMERA, Papa SAKHO</b> <i>Migration de retour des diplômés sénégalais de France et investissement citoyen au Sénégal</i>	231
<b>SAMAKE Charles, FOFANA Sory Ibrahima</b> <i>Analyse des déterminants de la mortalité des enfants de 0 à 5 ans dans la commune rurale de Miena/cercle de Koutiala (Mali)</i>	245
<b>KOUAME Koffi Fiacre, KOUAME Dhede Paul Éric, LOUKOU Alain François, DJAKO Arsène</b> <i>Les disparités d'usage éducatif du smartphone dans les établissements secondaires de la région de la Marahoué (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	261
<b>MAFOU Kouassi Combo</b> <i>Migrations agricoles à Bonon: de la fin des mouvements d'aller-retour à la sédentarisation des populations</i>	278
<b>YEBOUE Konan Thiéry St Urbain</b> <i>Problématique de la consommation du riz importé dans les bassins de production du riz local du centre de la Côte d'Ivoire</i>	293

**Philippine SONON, Abou-Bakari IMOROU**

*Santé publique et sciences sociales : quels apports, quelle convergence pour la compréhension des difficultés d'appropriation de l'offre contraceptive biomédicalisée à Zè (Sud-Bénin) ?*

312

## **INSERTION DES GARES ROUTIERES SPONTANEEES DANS LE TISSU URBAIN DE YOPOUGON (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE)**

**GBANFLIN N'dri Amos**, Doctorant, Institut de Géographie Tropicale,  
Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire  
E-mail : [yvannkouassi44@gmail.com](mailto:yvannkouassi44@gmail.com)

**ALOKO-N'guessan Jérôme**, Directeur de recherche,  
Institut de Géographie Tropicale (IGT),  
Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire  
E-mail : [poitoucharente2@yahoo.fr](mailto:poitoucharente2@yahoo.fr)

### **Résumé**

A l'instar des autres métropoles subsahariennes, Abidjan traverse une crise multiforme. Elle se traduit, entre autres, par une croissance accélérée de la population, une réduction des emplois modernes et, par voie de conséquence, par un renforcement des activités de l'informel, le tout dans un contexte d'affaiblissement de l'Etat et de son administration. Comme tous les secteurs socio-économiques, celui des transports n'a pas été épargné par cette crise. Aussi l'extension spatiale de la cité a-t-elle entraîné l'éloignement des zones d'habitation par rapport aux lieux de travail occasionnant ainsi des problèmes de transport marqués par l'incapacité de la SOTRA et le développement du secteur informel de transport. Ainsi, les gbaka et les wôrô-wôrô profitent des difficultés dans la régulation officielle pour s'imposer comme des offres de transport incontournables à Yopougon. Les rues, les trottoirs et les carrefours sont détournés de leur fonction circulatoire au profit d'une émergence brusque de gares routières. La présente étude vise à montrer la logique d'insertion, d'organisation et de fonctionnement de ces gares spontanées dans l'espace urbain de Yopougon.

**Mots clés :** Insertion, Transports en commun, Gares routières spontanées, Régulation, Informel, Espace urbain.

### **Abstract**

Just like the other sub-Saharan capital cities, Abidjan faces a multiform crisis that is visible through, among others, an increasing urban population, the unemployment and significant reduction of office works, and then, a reinforcement of informal activities. Besides, all socio-economic sectors especially that of transport suffer from this crisis. Indeed, the sector of transport has not been spared. Due to the rapid urban population growth, most often, places of residence are far from working places. This distance results in difficulties of transport and thus, in the "in formalization" of the sector of transport. Indeed, the cars "gbakas" and taxis "wôrô-wôrô" get round the official regulation of this sector and succeed to appear as necessary and inevitable

means of transport in Yopougon. They divert streets, sidewalks and crossroads from their primary and essential functions and turn them into stations. The current study aims at showing the logic of the insertion, organization and functioning of these abnormal stations in Yopougon.

**Key words:** Insertion, Public transport, Illicit stations, Regulation, Informal, Urban space

## **Introduction**

Avec une population de 4.707.000 habitants (RGPH 2014) et une superficie de plus de 60.000 hectares, Abidjan est aujourd'hui considérée comme la deuxième plus grande ville de la sous-région ouest africaine après Lagos. Elle fait partie des grandes métropoles d'Afrique subsaharienne dans lesquelles le transport occupe une place prépondérante. La nécessité d'un système de transport capable d'œuvrer pour la dynamique urbaine et par ricochet celle de l'économie nationale, donne un sens plus profond à l'intérêt qu'on accorde au transport en général et plus particulièrement au transport urbain dans les villes du Sud (Zouhoula Bi, 2003, p.15). En effet, la croissance des échanges économiques de l'après-guerre induite par le développement des moyens de transport, ainsi que les problèmes liés à la circulation dans les centres urbains et l'apparition de nouveaux réseaux de transport ont fortement attiré l'attention des dirigeants. Jusqu'en 1960, la ville d'Abidjan était desservie par un service de transport artisanal. L'Etat de Côte d'Ivoire crée donc la Société des transports Abidjanais (SOTRA) dont l'objectif est d'assurer les déplacements des abidjanais de façon efficiente. Il a même concédé à cette société le monopole des transports urbains à Abidjan. Aussi la croissance démographique de la ville s'est-elle traduite par une dynamique spatiale très marquée du Nord au Sud et d'Ouest en Est entraînant ainsi l'éloignement des zones d'habitations par rapport aux lieux de travail. La SOTRA se trouvant dans l'incapacité à satisfaire la demande de transports d'usagers, des transporteurs non conventionnels, notamment les minibus connus sous l'appellation de gbaka et les taxis-ville communément appelés wôrô-wôrô dont le nombre augmente sans cesse ont empiété sur l'espace réservé aux transporteurs conventionnels que sont la SOTRA et les taxis munis d'un compteur horokilométrique. Les rues, les trottoirs et les carrefours seront détournés de leur fonction circulatoire au profit d'une émergence de gares spontanées. Particulièrement, la commune de Yopougon, reconnue comme la plus grande commune d'Abidjan (153,06 km<sup>2</sup>) à l'ouest de l'agglomération Abidjanaise, est confrontée à une croissance exponentielle des gares routières spontanées qui s'insèrent mal dans son espace urbain, car n'ayant pas été pris en compte dans la planification urbaine. Quelle est la logique d'insertion des gares routières spontanées dans l'espace urbain de Yopougon? L'objectif général de cette étude est donc de mettre en évidence la logique d'insertion, d'organisation et de fonctionnement des



gares routières spontanées dans l'espace urbain de Yopougon. Cet objectif de recherche a orienté notre approche méthodologique.

## **1. Matériel et méthode**

### ***1.1. Présentation de l'espace d'étude***

Avec une population de 1 071 000 habitants (RGPH 2014), Yopougon est la plus grande commune non seulement de la capitale économique ivoirienne, mais aussi du pays. Réputée pour son ambiance populaire et ses nombreux maquis, Yopougon joue un rôle important dans la vie d'Abidjan, en tant que quartier résidentiel, mais aussi industriel. Elle compte en effet une zone industrielle et recevra bientôt l'extension du port autonome d'Abidjan. Elle se situe entre la forêt du Banco et la lagune Ebrié, à l'ouest dans la zone géographique d'Abidjan nord, un peu excentrée. Sa limite territoriale est établie par décret N°80-1078 du 09 septembre 1980 fixant le recensement territorial des communes de la Côte d'Ivoire. Yopougon est limité à l'est par les communes d'Attécoubé, de Songon à l'ouest, au nord par la commune d'Abobo et d'Adjamé, au sud la lagune Ebrié.

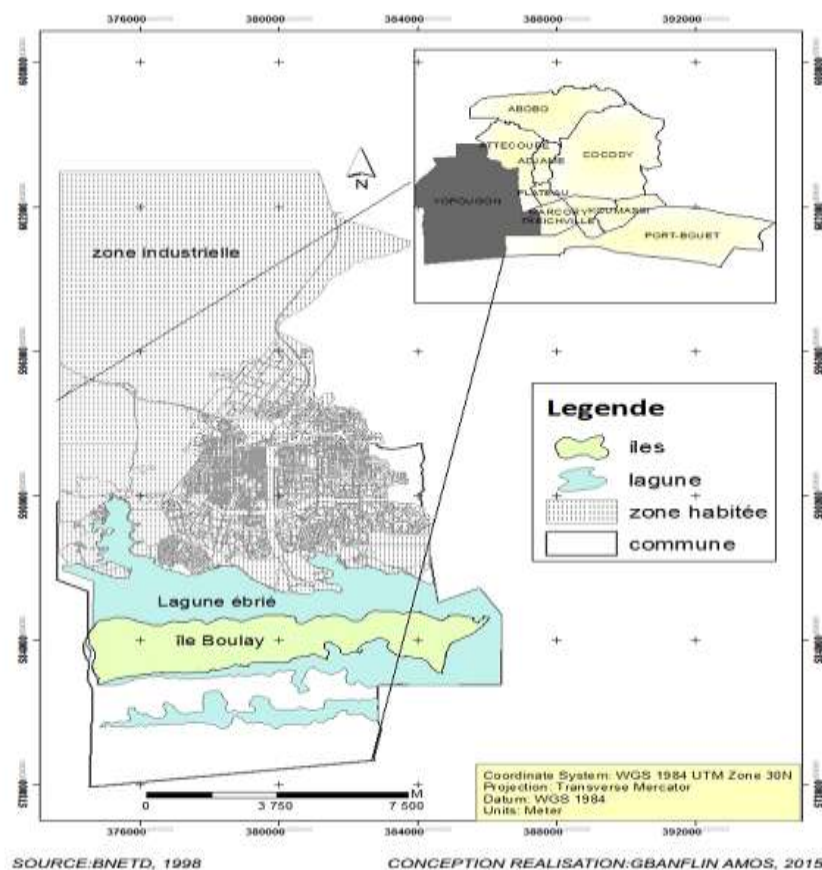
Le relief est constitué d'un plateau incliné en direction Nord-sud à déclivité régulière et de pentes relativement faibles (3% en moyenne) qui se termine à l'ouest par des fronts d'érosion de largeur croissante du sud au nord et donnant sur des vallées encaissées occupées dans leurs parties inférieures par des bras lagunaires. Sur la face sud, le plateau s'arrête dans sa partie Est (entre Béago et Abobo-doumé) par une sorte de « cuesta » précédée d'un glacis sédimentaire d'une valeur variant de 0 à 800m. Dans la partie ouest par contre, la cuesta s'est effondrée et ne subsiste que sous forme d'une couronne de terrain à indice de pente plus élevé (entre 5 à 10%).

L'accès à Yopougon à partir des autres quartiers d'Abidjan se fait par une autoroute (la « voie express de Yopougon » qui devient « autoroute du Nord » à partir de Gesco) qui quitte Adjamé et longe le bord nord de la commune (ou plus exactement passe entre la commune proprement dite, à gauche, et la zone industrielle, à droite). On accède à la commune par quatre points d'entrée à partir de cette autoroute, dénommés communément « Premier pont », « Deuxième pont », etc. (en référence au fait que le véhicule pour tourner à gauche, quitte l'autoroute par une sortie à sa droite et fait une boucle avant de passer au-dessus de l'autoroute par un pont qui descend dans la commune).

L'axe qui quitte le « premier pont » passe entre les quartiers Attié et Banco, par les lieux dits Sable, Bel-Air et Complexe puis continue vers la caserne des sapeurs-pompiers, le camp militaire, le quartier Koweit et Attécoubé. L'axe du « deuxième pont » passe par la gare de Siporex, Ficgayo, Keneya, Saint-André, et se prolonge vers l'ancien cinéma de Saguidiba, le palais de justice puis Niangon-Sud. Le 3e pont descend directement sur le CHU. La route issue du 4e pont marque quant à elle la

limite de la commune ; elle longe le cimetière à droite, Niangon-Nord à gauche, puis continue vers Dabou. La gare du « Lavage » de Saint-André, en plein centre de Yopougon, est le principal point de convergence des lignes de taxis intercommunaux appelés « wôrô-wôrô », qui relie Yopougon aux autres communes d'Abidjan. De nombreuses lignes de « gbakas » font également la navette le long des grands axes vers les autres communes (carte 1).

**Carte 1 : Présentation de l'espace d'étude**



## 1.2. Collecte des données

Pour collecter les informations, nous avons utilisé quatre techniques : la recherche documentaire, l'observation directe, l'entretien et l'enquête par questionnaire.

### 1.2.1. La recherche documentaire

La recherche documentaire a été la première technique utilisée. Pour ce faire, nous avons parcouru plusieurs bibliothèques et centres de documentation suivants : la bibliothèque de l'institut de géographie tropicale(IGT), la bibliothèque centrale de l'université Félix Houphouët Boigny de Cocody, le centre de documentation de l'institut de recherches et de développement (IRD), la bibliothèque de l'École Nationale de Statistique et d'Economie Appliquée (ENSEA) de Cocody, le service de

documentation de la mairie de Yopougon. Ainsi, de nombreux ouvrages généraux et spécifiques, des articles et de revues de presses, des rapports de séminaires et de colloques, de thèses de doctorat, des mémoires de maîtrise en géographie ont été consultés. Ces documents donnent des connaissances sur le transport en Afrique et particulièrement à Abidjan, sur les différents types de moyens de transports utilisés à Yopougon. Ils permettent également de situer géographiquement le lieu d'étude.

Les données de population et statistiques sont issues de la base de données du recensement Général de la population et de l'habitat réalisé en 1998 par l'institut national de la statistique. Ces informations sont également contenues dans les documents tels que : « l'aperçu sur la commune de Yopougon » et le « Grand Abidjan » de 1996 du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD).

### *1.2.2. La recherche sur le terrain*

Pour compléter les informations en provenance des sources documentaires, la recherche sur le terrain s'avère nécessaire. Nous avons donc procédé à :

#### *❖ L'observation directe.*

Il s'agit de recueillir des informations par contact direct. Cette observation s'est faite en tenant compte de nos différentes variables d'analyses en vue de tester nos hypothèses. Ici, ce sont les caractéristiques du site, le niveau de dégradation de l'environnement urbain, les différentes gares spontanées et leur fonctionnement, les différents équipements qui ont retenu notre attention. Nous avons sillonné toutes les rues de nos espaces d'étude à pied avec un fond de carte et un appareil GPS (GARNIN MAP.62) afin de, faire l'inventaire puis relever le positionnement géographique des gares routières spontanées sur le terrain et observer leur mode de fonctionnement. Cette méthode nous a permis de répertorier toutes les gares routières spontanées de Yopougon, puis de les positionner sur les fonds de carte. Elle nous a donc permis d'apprécier le niveau d'implantation des gares routières spontanées sur le site d'étude. Au moyen d'appareil photographique numérique, nous avons pu capter des images lors de nos différentes visites sur le terrain.

#### *❖ L'entretien ou interview directe*

L'étude exploratoire a été faite au moyen d'entretiens semi-directifs avec les acteurs clés sur le terrain (chauffeurs, chefs de gares, syndicats). Dans les sciences sociales, l'entretien est l'une des sources d'information que Yin (2003) recense pour les études de cas. L'entretien constituait pour nous l'outil le plus approprié pour recueillir les expériences des acteurs et comprendre le sens qu'ils donnent à leurs actions. Ces entretiens ont fourni des données d'ordre qualitatif et quantitatif. Ils ont permis un accès direct à la source d'informations la plus profonde et d'effectuer l'analyse du

sens que les acteurs donnent à leurs pratiques, de déterminer leurs systèmes de valeurs et leurs interprétations des événements.

Pour réussir cette phase d'entretien, nous élaboré un guide d'entretien, défini les lieux et la population cible (constitution de l'échantillon). Pour chacun des acteurs ciblés par l'enquête, un guide spécifique a été élaboré pour mieux s'adapter au profil de l'interlocuteur.

#### ❖ *Les entretiens avec les responsables d'administration publique et privée*

Les premiers entretiens ont été adressés à la DGTTC et à la direction technique de la mairie de Yopougon. Le champ de l'investigation a donc été porté au niveau de cette autorité qui, dans la forme actuelle, est supposée être représentative de l'ensemble des parties prenantes au transport. Afin de favoriser un discours-découverte, des axes thématiques ont été formulés et qui correspondent aux quatre temps de l'entretien : ouverture, centrage, approfondissement, conclusion. Nos entretiens ont donc cherché essentiellement à comprendre comment la question des gares spontanées est gérée, qui sont les acteurs qui y participent, quels sont les instruments en leur possession, quel est le contenu des rapports sociaux, quelles sont les forces en présence, quelles en sont les limites ?

#### ❖ *La technique d'échantillonnage*

L'enquête par entretien, comme toute méthode scientifique, recourt à des règles de sélection des sites et des personnes interrogées destinées à assurer un caractère significatif de l'échantillon au regard de la population concernée. Dans une démarche qualitative, la constitution de l'échantillon (significatif) repose sur la sélection de composantes caractéristiques de la population. Un échantillon qualitatif est « représentatif » des groupes sociaux auxquels il appartient. Définir la population consiste alors à déterminer les acteurs dont on estime qu'ils sont en position de produire des réponses aux questions que l'on se pose. En l'absence de bases de données sur le nombre réel des petits opérateurs de transports dans la commune de Yopougon, nous avons opté pour la technique de choix raisonné pour construire un échantillon qui ressemble autant que possible à l'ensemble des acteurs qui exercent dans ces gares. Dans chacun des cas, afin de limiter les biais provenant des effets du site et renforcer la validité des résultats, nous avons cherché à diversifier l'éventail des gares spontanées et des personnes interrogées. La population interrogée était composée comme suit : les chauffeurs de gbaka et de wôrô-wôrô ; Les chefs de gares et les usagers et les riverains autour des gares.

**Tableau 1 : Récapitulatif des entretiens avec les acteurs sur le terrain**

Personnes interrogées	Interlocuteurs
Chauffeurs / Propriétaire de wôrô-wôrô	60
Chauffeurs de Minibus « gbaka »	80
Chefs de gares / Responsables syndicaux	5
Usagers	40
Associations de consommateurs	1
<b>TOTAL</b>	<b>186</b>

Source : Nos enquêtes de terrain, Gbanflin, 2018

## 2- Résultats

### 2.1. Apparition des gares routières spontanées et leur logique d'insertion dans le tissu urbain de Yopougon

#### 2.1.1. Genèse des gares routières spontanées

Les gares routières spontanées ont fait leur apparition dans les années 90, avec l'apparition des taxis intercommunaux, à la faveur de deux facteurs simultanés : la crise de l'offre des autobus de la SOTRA et la libéralisation des importations de véhicules d'occasion d'Europe (Aloko, 1999, p.145). En effet ces taxis n'appartenaient à aucune catégorie de services autorisés par la réglementation en vigueur et leur exploitation se fait dans un cadre illégal. L'informalité réside également dans la création des gares, car avec l'étalement urbain, les populations non motorisées et habitant dans les quartiers périphériques devaient emprunter plusieurs lignes successives de taxis communaux. La prolifération des gares de wôrô-wôrô dans toutes les communes d'Abidjan et l'engouement des usagers pour ce service de transport témoignent bien de son franc succès auprès de la population en raison notamment de l'absence d'alternative.

#### 2.1.2. L'insertion des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon

Dans le pan d'urbanisation de la commune de Yopougon, aucun espace n'a été prévu pour les gares routières des transports collectifs. Aussi, l'autorité de l'Etat se faisant discrète dans la commune, la création des gares et des lignes relève des syndicats et des transporteurs. Des jeunes ( le plus souvent désœuvrés) sont mis à contribution par les chauffeurs pour observer les endroits de regroupement de potentiels usagers qui attendent les véhicules de transport pour se rendre dans une autre commune ou dans un quartier éloigné de la même commune. Ces derniers parviennent rapidement à créer une ligne au fur et à mesure que les usagers fréquentent l'endroit et que les chauffeurs y trouvent leur compte moyennant des prélèvements (100FCFA ou 200 FCFA de droit de chargement). Avec le temps, plusieurs lignes peuvent émerger et ainsi on arrive à la création d'une gare informelle ou spontanée. Lorsque les autorités communales constatent la création

d'une nouvelle gare ou d'une nouvelle ligne, les syndicats rentrent en contact avec celles-ci pour des arrangements mutuels.

Chaque gare marque le territoire de pouvoir d'un groupe de syndicats qui impose son autorité à ce lieu. Le premier élément permettant de comprendre l'accroissement des activités dans une gare informelle est l'apparition des vendeurs ambulants et des tabliers (cigarettes, journaux etc.). La croissance des flux passagers aidant, ces espaces publics, transformés en gares informelles, suscitent rapidement l'implantation de plusieurs commerces et autres activités liées aux transports dans le voisinage (de petits ateliers de mécaniciens, ventes de pièces détachées, etc.) devenant ainsi selon l'expression « des lieux d'urbanité » (Youssouf, 2014, p.215). Ces lieux, apparemment ouverts, deviennent en réalité des espaces publics privatisés de la commune et plus les flux de passagers s'intensifient, plus ces commerces se diversifient et participent à la structuration du périmètre de ces gares.

**Photo 1 : La gare routière spontanée de Yopougon lavage**



*Source : Cliché de Gbanflin N.A, 2018*

### **2.1.3. Les différents types de gares spontanées**

Zouhoula Bi (2003, p.25), distingue deux types de gares informelles : les gares rue et les gares accotement. Dans les gares rue, les commerces s'installent sur les trottoirs le long des véhicules en stationnement moyennant le paiement de tickets émis par les responsables de ces gares. Le passage piéton devient un lieu de marché où finalement les piétons partagent la chaussée avec les automobilistes. Il y a des encombrements qui apparaissent dans ces lieux suivis d'embouteillages. Ce type de gare est omniprésent dans presque toutes les communes du district d'Abidjan. Les responsables municipaux tolèrent ces installations pour la double raison d'accroître les recettes communales et de favoriser le paiement régulier de la carte de stationnement.

La gare accotement est située sur un terrain avec une certaine profondeur permettant aux véhicules de stationner au centre. Les commerçants s'y installent avec des structures rigides, soit avec l'accord de la municipalité, soit avec l'intervention des syndicats autoproclamés gestionnaires de ces lieux moyennant des loyers.

L'espace public étant lieu ouvert où les droits d'usage de tout le monde sont garantis par la puissance publique, ces droits se trouvent restreints, voire confisqués dès la création de la gare et l'implémentation de la gestion syndicale. Ces organisations syndicales disent être dans une entente avec la commune pour mettre en place leur régulation basée sur le paiement des droits (exploitation et entretien). Ces gares deviennent ainsi des lieux d'enjeux pécuniaires énormes, car elles se transforment en des espaces de taxation. Dans le contexte de Yopougon où la régulation publique est en conflit avec elle-même, les gares informelles prolifèrent de façon exponentielle.

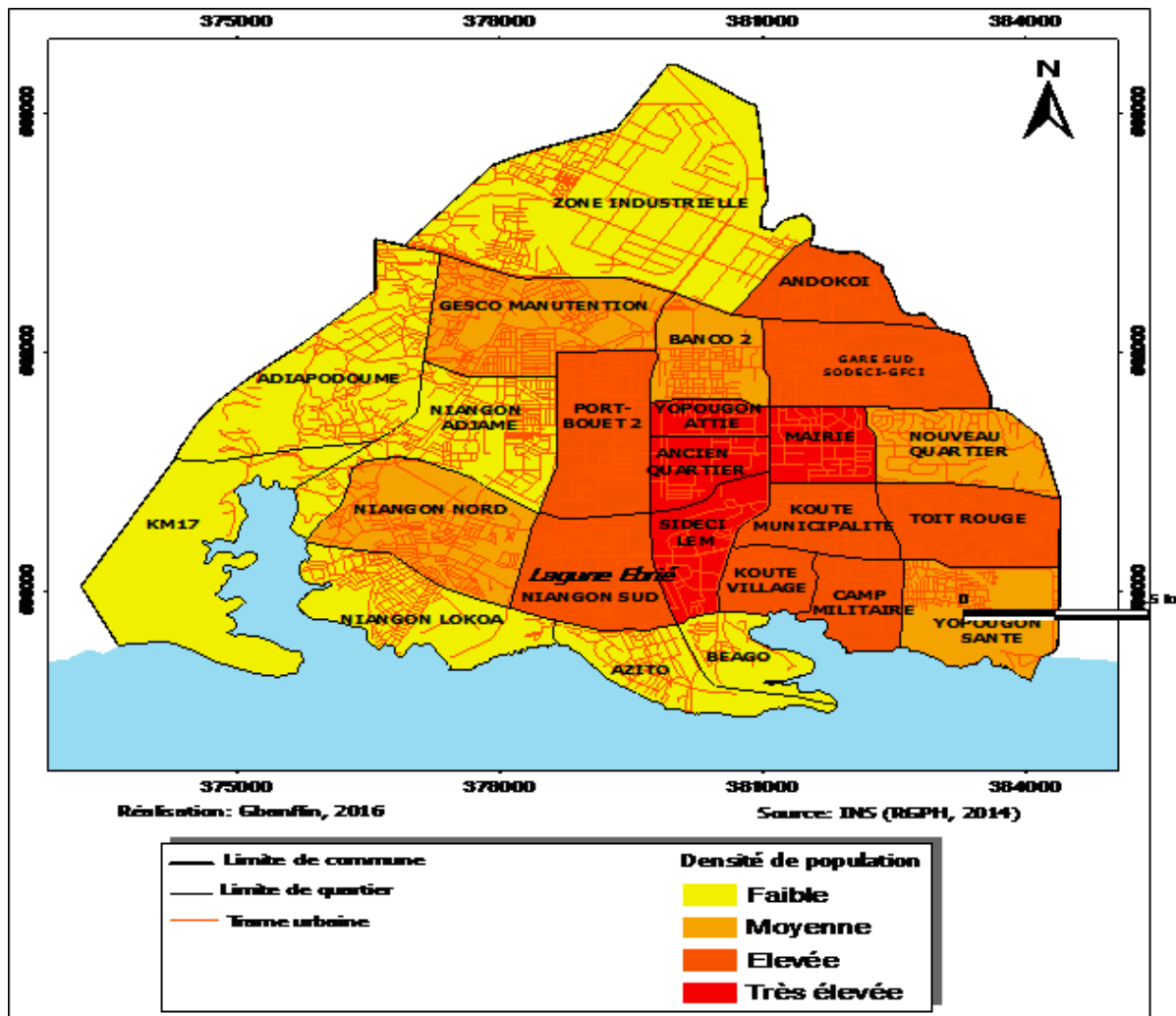
Il existe, en plus de ces deux grands types de gares informelles, des gares spontanées permanentes et des gares routières spontanées momentanées. En effet, certaines gares spontanées sont permanentes, c'est-à-dire qu'elles rallient tous les sous-quartiers de Yopougon ainsi que les autres communes du district d'Abidjan quasiment 24h/24h et 30jours/30 sans interruption. La gare du lavage illustre bien ce type de gare.

Finalement, l'installation ou l'implantation des gares routières spontanées dépend en grande partie des chefs de syndicats qui en fonction de l'affluence d'un lieu décident d'implanter ou non une gare et cela sans le consentement des autorités administratives. Lorsqu'ils sont interpellés et reconduit sur un autre site, ils finissent toujours par revenir au point de départ. En effet ils implantent les gares selon leur clientèle disponible sans se soucier du désordre et des autres problèmes que cela peut engendrer. On retrouve ainsi les gares routières informelles dans pratiquement tous les sous quartiers de Yopougon.

## ***2.2. Logique de localisation des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon***

Cette étude nous a permis d'établir un lien entre la densité de la population de Yopougon et la logique d'implantation des gares routières spontanées. La carte n°2 présente la densité de la population de Yopougon par quartier.

Carte n° 2 : Répartition de la densité de la population de Yopougon en 2014



La carte 2 montre une inégale répartition de la densité peuplement à Yopougon. On peut classer les quartiers en 4 catégories selon le niveau de concentration humaine (faible, moyenne, élevée et très élevée). Selon la carte, les quartiers faiblement denses sont : la Zone Industrielle, Adiopodoumé, Niangon Adjame, Km 17, Niangon Loko, Azito et Beago. Les zones Moyennement denses sont : Gesco manutention, Banco 2, Nouveau quartier, Yopougon santé, et Niangon Nord. Dans la catégorie des quartiers denses et très denses, on peut citer : Niangon sud, Sideci Lem , Port bouet 2 ,Ancien quartier , Mairie , Yopougon Attié , Andokoi , Toit rouge, Kouté Municipalité , Kouté village ,Camp militaire ,Gare sud sodeci-GFCI. Ces quartiers sont densément peuplés, car ils ont bénéficié pour la plupart d’opérations immobilières et de construction de logements sociaux.

Yopougon Attié par exemple qui comprend les sous quartiers de SICOGI et SOGEFIA est l’un des quartiers les plus peuplés et très denses avec une densité de 334,45hbs/ha. Le tableau 2 présente la distribution de la population et le niveau de concentration humaine à Yopougon.



**Tableau 2: Répartition de l'effectif de la population et de la densité de peuplement à Yopougon en 2014**

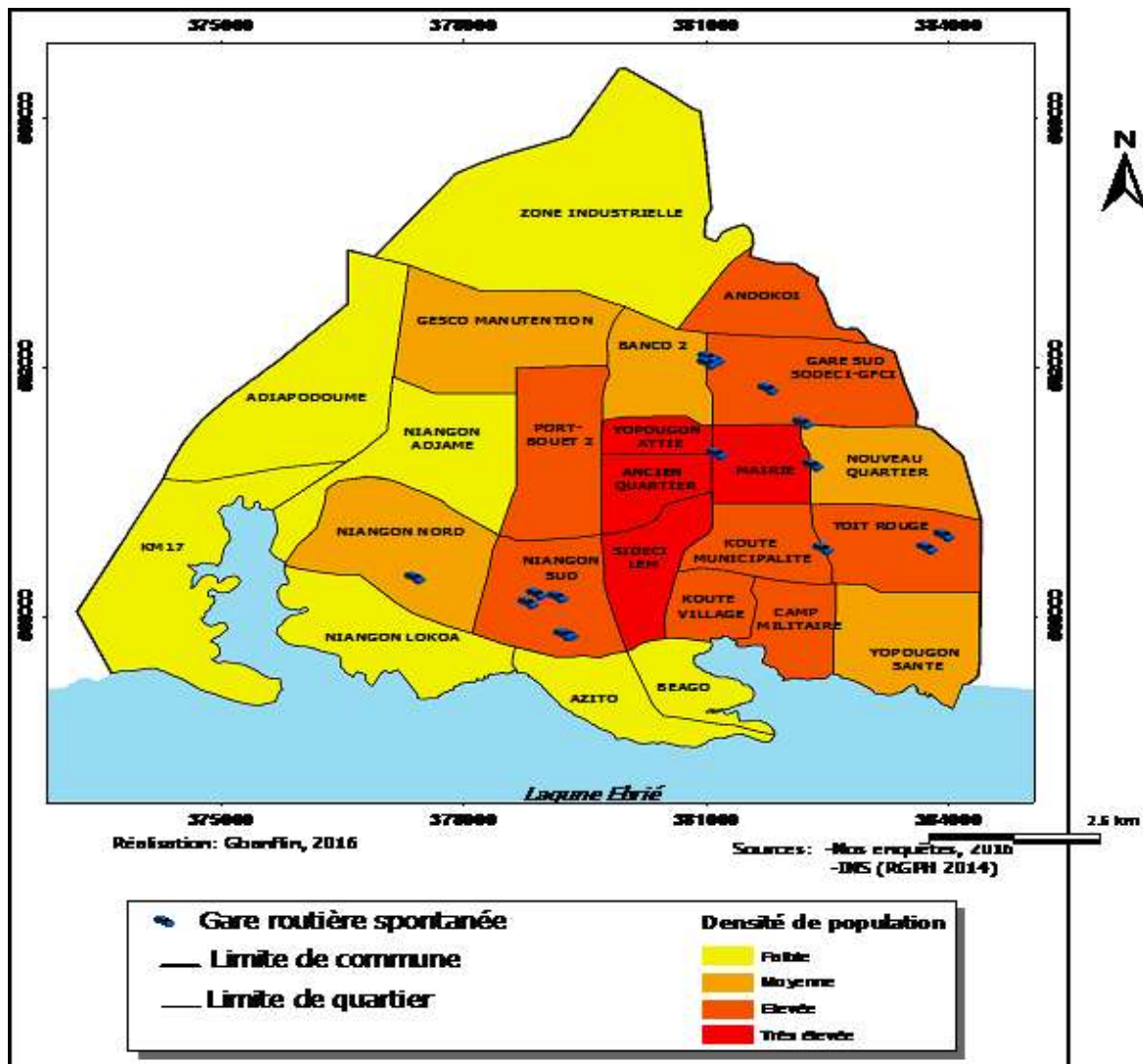
QUARTIERS	POPULATION (RGPH 2014)	DENSITE (2014) hab/ha
Yopougon Attié	42226	531,85
Niangon Sud	91196	320,63
Mairie	69142	463,51
Sideci	95009	508,97
Gesco manutention	73713	186,81
Ancien quartier	72536	552,99
Port Bouet 2	80808	265,70
Kouté village	26660	232,78
Camp militaire	39937	268,66
Gare sud sodeci	98663	292,18
Toit rouge	70760	276,40
Andokoi	68789	375,49

Source : INS, 2016

Réalisation : Gbanflin, 2018

Le tableau 2, montre que ces 12 quartiers ont des populations de plus de 25000 habitants avec des densités allant jusqu'à 500 habitants par hectare. Dans la suite de notre analyse nous essayerons d'établir le rapport entre la concentration de la population et l'implantation des gares routières spontanées. La carte 3, montre le lien entre les gares et la densité de la population.

Carte n°3 : Distribution spatiale des gares spontanées selon la densité de la population par quartier à Yopougon



La Carte n°3, montre la distribution spatiale des gares routières spontanées selon la densité de la population par quartier à Yopougon. On a pu identifier 17 (Dix-sept) gares routières spontanées que sont : la gare du lavage, gabriel gare, la gare de Bingerville, la gare de bel air, la gare du complexe, la gare jan paul 2, Singa Filles gare, la gare du sapeur-pompier, la gare de wassakara, carrefour académie, terminus 27(1), terminus 21 (2), gare de la pharmacie siporex, gare boke, gare du quartier, gare de l'arrêt, la boutique.

On peut donc déduire au regard de la carte 3, du tableau 2 que les gares routières spontanées sont localisées majoritairement ans les zones à fort concentration de personnes. Les gares routières spontanées naissent donc de la volonté des responsables syndicaux. Ces derniers sans aucune autorisation des autorités implantent les gares selon leur intérêt personnel et cela sans se soucier des incidences que cela entrainent sur l'espace communal de Yopougon. En effet, la plupart de ces

gares sont localisées dans les quartiers les plus peuplés et donc à plus grande mobilité, leur permettant ainsi de maximiser leur profit et quand bien même qu'ils sont délogés et recasés par la mairie dans certains endroits, ils reviennent toujours là où ils se sentent le mieux. La mairie finit donc par légitimer ces endroits.

### **2.3. La logique d'organisation et de fonctionnement des gares routières spontanées à Yopougon**

Les gares routières sont indispensables pour la bonne circulation des biens et des personnes. Dans ce chapitre nous nous attèlerons à présenter l'organisation et le mode de fonctionnement des gares informelles.

#### **2.3.1. Le système de régulation syndicale**

Dans cette section, c'est l'analyse du « système d'action concret » des opérateurs artisanaux dans la gestion des gares urbaines informelles à Yopougon constituée un centre d'intérêt. Cette analyse permettra d'appréhender les initiatives des opérateurs artisanaux en vue de mettre en place une nouvelle organisation parallèle en lieu et place de la régulation officielle, notre démarche consiste à bien identifier tous les acteurs de cette nouvelle régulation, à essayer ensuite de percevoir les stratégies de chacun, c'est-à-dire leurs logiques d'action. Le territoire d'analyse n'est plus celui du PTU, mais plutôt un territoire plus restreint dans sa dimension géographique, mais dense en termes d'intensité des transactions sociales entre les acteurs ; ce territoire est celui des gares routières spontanées où les syndicats imposent une sorte de pouvoir absolu et dictatorial. Cette approche du territoire par son *système d'acteurs*, nous amène à intégrer dans notre diagnostic un certain nombre de considérations, qui jusqu'à présent n'étaient pas mentionnées : la défiance vis-à-vis de l'autorité de l'Etat, la violence physique dans les transactions, la notion de solidarité entre acteurs.

Ici, le concept d'acteurs renvoie à des personnes physiques ou à des organisations syndicales qui interagissent avec le système de régulation du transport urbain informel dans la commune de Yopougon. Ces nouveaux acteurs n'existaient pas ou très peu dans le système précédent, celui de la régulation officielle parce qu'ils n'y étaient pas vraiment associés. Ainsi nous distinguons : les responsables syndicaux, les chefs de gares et chefs de lignes ; les chauffeurs et les propriétaires de minibus « *gbaka* » et les taxis ; intercommunaux « *wôrô-wôrô* » et les forces de l'ordre.

Ces acteurs, s'organisent pour faire fonctionner les gares informelles. Pour contourner les difficultés du cadre légal, ils ont mis en place une nouvelle forme de régulation dans les gares spontanées d'Abidjan en général et de Yopougon en particulier. Cette manière de fonctionner est qualifiée d'informel parce qu'il est contraire à la législation, il ne jouit d'aucune reconnaissance officielle.

### ***2.3.2. Le chef de gare ou de ligne***

Dans le fonctionnement des gares routières spontanées, le chef de gare et le chef de ligne sont des agents très importants. Le chef de gare recrute le chef de ligne qui est chargé de la délivrance des autorisations d'entrée sur la ligne, de l'alignement des véhicules, de la perception des droits de chargement, de la vente des tickets syndicaux et de la sécurité des sites de chargement. IL a aussi pour rôle de vérifier les pièces administratives afférentes aux véhicules pour l'exploitation des transports. Dans ce contexte, il négocie directement avec les agents publics de contrôle (police, gendarmerie, mairie...) la fluidité de l'activité. C'est également lui qui dirige les opérations d'appropriation des sites de chargement. Il assure son maintien dans le poste moyennant le versement d'une commission au chef de gare qui ne se négocie pas.

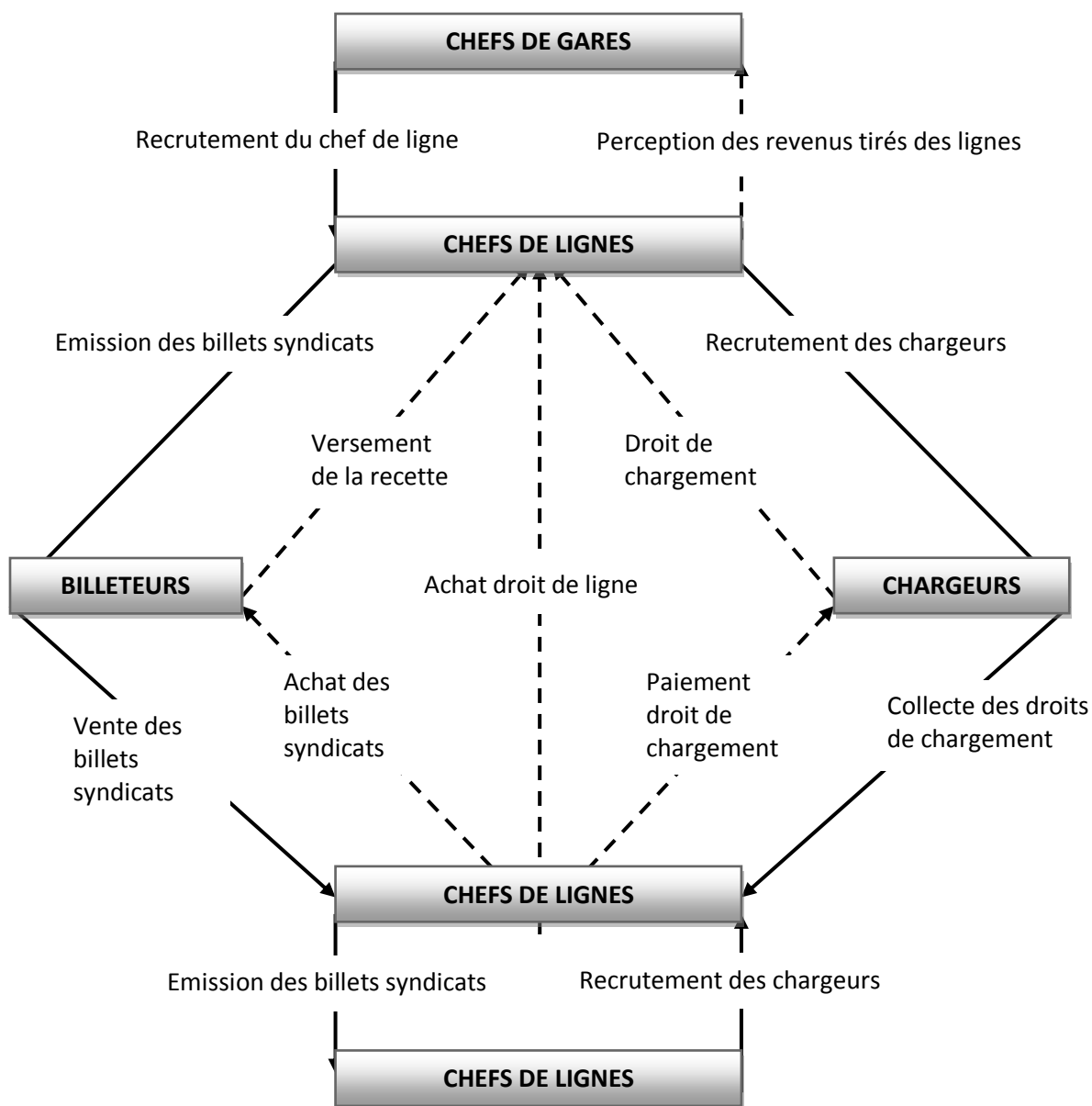
### ***2.3.3. Les chargeurs***

Les chargeurs sont en général des jeunes déscolarisés ou des diplômés sans emploi. Ils sont recrutés par le chef de gare ou les responsables syndicaux pour attirer la clientèle et distribuer les tickets (des associations de syndicats ou des agents de la mairie) aux chauffeurs. Ils ont pour obligation de rendre compte régulièrement au chef de gare sous peine de perdre leur poste. Parfois, comme l'a souligné un enquêteur, ils usent de la violence pour contraindre les chauffeurs à payer leurs tickets.

### ***2.3.4. Les chauffeurs ou les transporteurs***

Les chauffeurs sont les acteurs clés de la gare routière spontanée. Ils commencent à exercer dans la gare après l'accord du chef de gare et des responsables de syndicats. L'accès à la gare passe également par le paiement des droits et taxes d'adhésion fixés par le chef de gare. Il s'agit en effet des droits d'exploitation de ligne et de chargement, qui varient entre 30000 CFA et 50000 CFA /an selon les gares. Les responsables déclarent que ces différentes taxes servent à la sécurité, à l'entretien et à la rémunération des employés qui travaillent dans la gare. Une partie de cet argent permet aussi de louer l'espace sur lequel est implantée la gare. Quant aux chauffeurs, ils estiment qu'ils sont victimes d'escroquerie. L'organigramme (figure 4) illustre bien le mode de fonctionnement des gares routières spontanées.

**Figure 4 : Mode de fonctionnement et d'organisation des gares**



Source : Gbanflin, 2016 (Modèle adapté : Zouhoula Bi, 2003)

**Légende :** 1) Les obligations de l'acteur      2) Le pouvoir exercé par l'acteur

1) ----- 2) —————

Les gares routières spontanées, s'organisent autour du chef de gare qui est le premier responsable, il recrute et rémunère les agents de la gare. L'organisation de ce type de gare varie d'une gare à une autre.

### **3. Discussion**

De nombreux auteurs ont évoqué la question du transport urbain, collectif et privé ainsi que les gares. Ils se sont généralement appesantis sur la régulation et le mode de fonctionnement de ce type de transport. Cependant, les gares routières spontanées, leur localisation, leur fonctionnement et leur impact ont très peu été traités. Notre étude a mis l'accent sur la logique d'insertion des gares routières spontanées.

D'une manière générale, les transports collectifs artisanaux sont présentés comme des éléments inadéquats dans une vision « moderne » des systèmes de transport public urbain COTADU (2015, p.15). On a donc tendance à croire que le transport collectif, ainsi que les gares informelles seraient partiellement coupables des problèmes de congestion, de pollution routière dans les villes. Pour l'association COTADU, 2015, les usagers, les usagers captifs, fréquentent ces gares, car ils se satisfont des fréquences, de la régularité, de l'amplitude horaire et du confort des véhicules du transport collectif artisanal.

En effet, pour Mfoulou (2017, p.15), dans les villes africaines, les transports institutionnels sont concentrés sur les axes urbains où la demande de transport public est massive. Cependant, lorsque les usagers quittent ces axes principaux, ils font face à une offre inadéquate de la part des services de rabattement, pour accéder à leur destination finale. Les usagers se tournent alors vers les modes du service de transport artisanal. La multitude de gares informelles offre alors plus de choix. Les avantages en termes de couverture spatiale et de fréquences sont ainsi plus importants pour les usagers que les inconvénients de qualité et de confort dans les véhicules. Le transport collectif artisanal, à travers l'accessibilité des gares, se rapproche davantage des usagers. Il convient donc de tenir compte de ces gares dans les différents plans d'urbanisation de nos villes. Toutes les études s'accordent sur l'utilité de ses gares et leur caractère indispensable à la mobilité urbaine.

### **Conclusion**

L'objectif de ce travail était de montrer la logique d'insertion, d'organisation et de fonctionnement des gares routières spontanées à Yopougon. Les données pour cette analyse proviennent de nos enquêtes réalisées entre 2016 et 2018. Yopougon, comme la plupart des autres communes d'Abidjan, est confrontée au développement du transport collectif artisanal et par ricochet aux gares routières spontanées. Aucune planification urbaine ne prend en compte ses gares qui cependant sont indispensables. En effet les résultats militent en faveur d'une prise en compte ou d'une intégration de la part des autorités de la ville. Après des décennies où le transport artisanal a été dénigré par les modèles de développement qui s'inspiraient des schémas occidentaux, les recherches tendent à en souligner les aspects positifs.

Alors même que les autorités refusent de légitimer ce mode de transport, le transport institutionnel apparaît peu efficace et très coûteux, le transport artisanal est salué pour sa flexibilité et la présence des gares à tous les coins de rue, le rend très attractif.

### **Références bibliographiques**

AGETU, 2006, Taxis compteurs, wôrô-wôrô, gbaka : le point de l'état technique des véhicules, *quotidien le Front*, n° 1198 du 2 mai 2006, Abidjan, p. 9

ALOKO N'GUESSAN Jérôme, 1999, Les taxis communaux ou wôrô-wôrô et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé (Abidjan, côte d'Ivoire), *Géo-Eco-Trop*, n°23, Bruxelles, p.143-159.

ALOKO N'GUESSAN Jérôme et AKA Kouadio Akou, 1996, Essai d'analyse des facteurs d'émergence des taxis-ville ou wôrô-wôrô à Abidjan-Cocody, publié dans *la Revue Tunisienne de Géographie*, n° 29, Tunis, p.41- 64

GODARD Xavier, 2006, *Les transports urbains et l'environnement dans les villes du sud*, In DORIERAPPRILL E., ville et environnement, Paris, SEDES, p. 169-196.

I.N.S. Institut National de la Statistique 2016; *Recensement Général de la Population et de l'habitat*, Abidjan .

KASSI Irène, 2007, *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*. Thèse de doctorat de l'université de Bordeaux 3 ; 311p.

LOMBARD Jérôme, ZOUHOULA BI Richard, 2008, « Minibus et taxis à Abidjan : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, Paris, p. 43-56

MFOULOU Olugu Jean Patrick, 2017, Dysfonctionnements de l'offre de transport en Afrique : cas de Yaoundé, Série de documents de travail N° 262, Banque africaine de développement, Abidjan, Côte d'Ivoire, 37p.

République de Côte d'Ivoire, Ministère des travaux publics et des transports, BCET, 1983, *Abidjan. Gbakas : le secteur des transports informels dans la Banlieue d'Abidjan*, 58p.

RGPH, 2014, Recensement général de la population et de l'habitat

YOUSSOUF Méité, 2014, *gouvernance du transport urbain et mobilité dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, thèse de doctorat de l'université de Strasbourg, 326p.

ZOUHOULA-BI Richard, 2003, *dynamiques urbaines et besoins de transport collectif dans le district d'Abidjan*, Mémoire de DEA, IGT, Université de Cocody d'Abidjan 33p.

COTADU, 2015, le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual, AFD, 51p.