

Revue de géographie du Laboratoire Leïd

Dynamiques des territoires et développement



ISSN08512515

N° 10
Déc. 2012

Université Gaston Berger – Sénégal

www.univi.net/rgll
www.laboleidi.com

2000 FCFA

Décryptage d'un espace polysémique du système urbain abidjanais à travers la gare routière d'Adjamé

*Sanaliou KAMAGATÉ, Assistant à l'Institut de Géographie Tropicale
Université de Cocody (Abidjan) : E-mail : ksanaliou@yahoo.fr*

Résumé

La gare routière d'Adjamé, de par sa nature d'espace public est au centre des questions d'aménagement, d'organisation et de gestion de la ville d'Abidjan. Cet espace de portée nationale et sous-régionale n'a pas été planifié par les autorités urbaines, de sorte qu'il n'a pu bénéficier de travaux d'aménagement conformément à son statut. Cependant, sa situation géographique très favorable en a fait un lieu privilégié pour le négoce ainsi que les déplacements urbains et interurbains. L'extension continue en ce lieu d'Adjamé s'explique non seulement par la spécialisation de la commune d'Adjamé mais aussi par l'action des autorités locales. Le fonctionnement et le mode de gestion de la gare routière d'Adjamé sont révélateurs des maux liés au malaise urbain et appellent à une réflexion prospective visant à une meilleure insertion de cette infrastructure dans le tissu urbain.

Mots clés : Abidjan–Adjamé–aménagement–gare routière–crise urbaine

Abstract

The lorry park of Adjamé in so far as a public place is at the center of equipment, organization and management questions of the town of Abidjan. This place of national and sub-regional dimension hasn't been conceived by the planner as knot of urban transport; so that it didn't have the advantage of equipment works according to its status. However, its geographical status which is very favorable made it a privileged place for the trading and urban and inter-urban movements. The continued extension of the laded enterprise of merchant activities on the sector of transport is explainable not only by the specialization of district of Adjamé but also by the action of local authorities. The functioning and way of management of Adjame's lorry park are revealing of evils which come from the urban discomfort and appeal to a prospective reflexion aiming to a best insertion of this infrastructure in the urban cohesion.

Key words: Abidjan – Équipement - Lorry - Park - Urban Crisis

1. Introduction

Abidjan, modeste village ébrié pendant la conquête coloniale française, est devenue en moins d'un siècle l'une des plus importantes métropoles de l'Afrique subsaharienne. La construction d'un port en eau profonde et d'une ligne de chemin de fer ont très vite fait d'Abidjan un pôle urbain national et un carrefour important dans la sous-région. Aujourd'hui, cette ville est le principal point de convergence des flux migratoires internes et externes, occasionnant une demande croissante en services de transport.

Parmi les défis qui se présentent aux autorités dans l'aménagement de cette métropole, il y a celui des infrastructures de transport notamment des gares routières. La situation de la plus grande gare routière d'Abidjan (figure 1), située en plein centre-ville dans la commune d'Adjamé, est préoccupante : le site de l'ancien cimetière de ladite commune qu'occupe les transporteurs depuis le début des années 1970, n'a pas été prévu dans les différentes esquisses des plans d'urbanisme d'Abidjan comme une gare routière. C'est donc de manière informelle qu'une gare a vu le jour dans cet espace, occasionnant un foisonnement d'activités enchevêtrées les unes dans les autres.

Il est important de s'intéresser, à travers cette étude, à l'intégration de cette importante infrastructure de transport dans le système urbain abidjanais. De manière plus spécifique, l'objectif de ce travail est de présenter l'état d'aménagement de cet espace public, d'identifier les formes d'insertion spatiale sur le site, de déterminer le désordre urbain qui résulte de l'organisation et du fonctionnement de la gare informelle et enfin, de dégager des pistes pour une meilleure insertion des nœuds de transport dans l'environnement urbain.

2. Méthodologie

Pour atteindre les différents objectifs, la méthodologie suivie a tout d'abord porté sur une recherche documentaire relative à la problématique du transport urbain. Ensuite, un entretien a été organisé avec les acteurs institutionnels et locaux (Ministère du transport, Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, District d'Abidjan, Mairie d'Adjamé, syndicats des transporteurs et des commerçants). Puis, nous avons inventorié les différentes activités et renseigné les fonds de carte sur la zone d'étude. Les documents cartographiques ayant servi à l'étude ont été fournis par le Bureau National d'Étude Technique pour le Développement (BNETD). Enfin, nous avons régulièrement été en contact avec cet espace afin d'observer son évolution et nous imprégner des phénomènes en cours.

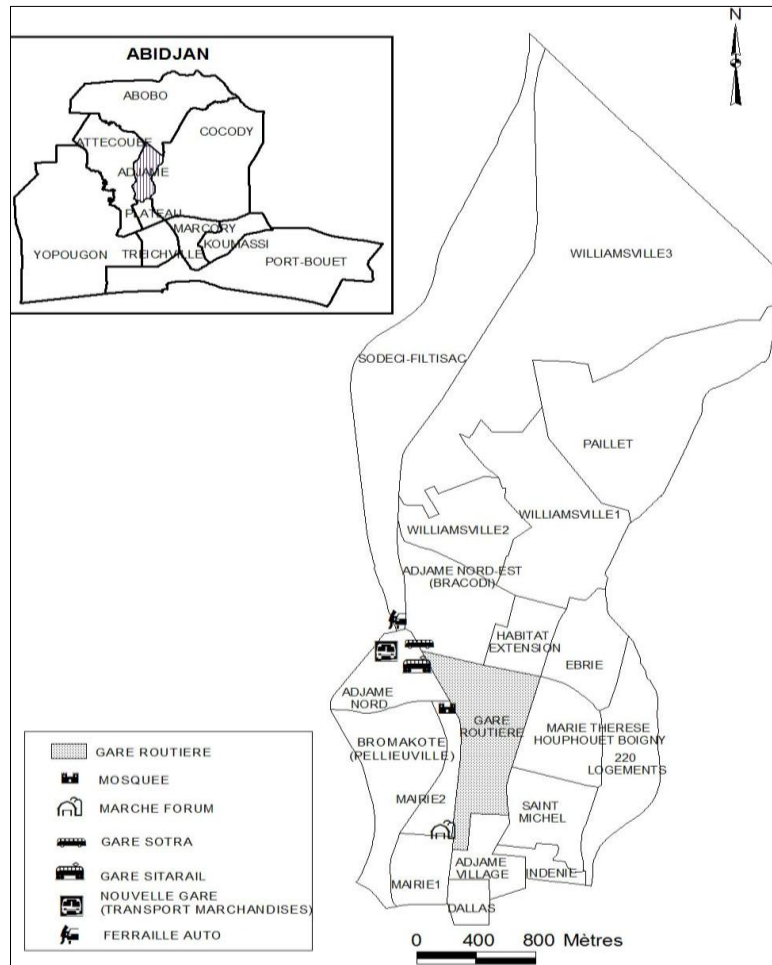


Figure 1. Localisation de la gare routière d’Adjamé

3. Résultats

3.1. Un espace de circonstance très sollicité

3.1.1. La précarité de l’espace de la gare

Une situation foncière illégale. La gare routière, objet de la présente étude est située à Adjamé, une commune du District d’Abidjan. Adjamé, qui signifie "la rencontre" ou "le centre" en tchaman¹ compte dix- neuf quartiers sur une superficie de 1210 hectares, soit 2,8 % de l’espace abidjanais. Elle est limitée par les communes du plateau, d’Attécoubé, de Cocody et d’Abobo. La partie nord de la commune est essentiellement composée d’équipements administratifs et éducatifs, alors que la partie sud constitue le centre urbain avec les zones d’habitat, les équipements sanitaires et scolaires de proximité. La gare routière et le marché constituent la zone tampon entre les deux parties.

Le site de la gare routière a été successivement occupé par le cimetière municipal, la gare de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA), le garage Renault et les Transports Routiers. Ce site n’a pas été prévu dans les différentes esquisses des plans de développement de la ville d’Abidjan comme une gare routière. L’ensemble du terrain occupé par les différentes activités socio-économiques a été réservé pour l’emprise de la

¹Peuple autochtone vivant au bord de la lagune ébrié du même nom

voie triomphale qui devait déboucher sur une grande place dénommée « la Place des Provinces ». L'État s'est donc porté acquéreur de cette zone dès le début des années 1970 et l'a déclarée zone d'utilité publique par décret 91-394 du 1^{er} juillet 1981. En attendant la réalisation de ce grand projet, des autorisations temporaires d'installation ont été accordées par les autorités municipales à certains transporteurs ainsi qu'à des commerçants pour palier la saturation du grand marché d'Adjamé construit à 600 m. Seuls quelques terrains situés en dehors de l'emprise de la voie triomphale sont des propriétés privées.

Un aménagement sommaire du site. Le site de la gare routière d'Adjamé est dans un état de précarité. En effet, cet espace n'a pas été viabilisé comme en témoigne l'insuffisance voire l'absence d'infrastructures de base indispensables au bon fonctionnement des activités qu'il abrite. Le statut foncier du site pourrait expliquer l'état sommaire de l'aménagement de cette zone qu'exprime la voirie, le réseau d'assainissement, le réseau de drainage, l'alimentation en électricité et la desserte en eau potable.

En effet, les principales voies d'accès à la gare routière sont bitumées mais le réseau de voirie interne est quant à lui en terre battue. Le réseau de circulation interne est constitué par deux grandes catégories de voies correspondant à deux niveaux de service : les voies de liaison qui communiquent directement avec les voies d'accès à la gare et les voies transversales, assurant le déplacement entre les différents secteurs de la gare. Ces différentes voies de circulation sont dans un état de délabrement avancé. Elles sont engorgées de nombreuses crevasses qui ne facilitent pas le déplacement des milliers de véhicules qui fréquentent quotidiennement cet espace.

Les infrastructures d'assainissement et de drainage sont pratiquement inexistantes. Le réseau d'égout réservé aux eaux pluviales traverse le site, le long du boulevard Nangui Abrogoua pour se terminer dans la Lagune Ebrié. La canalisation d'eaux pluviales dont bénéficie la gare est un fossé à ciel ouvert longeant l'avenue 13 mais qui se trouve bouché par des ordures de toutes sortes. Il n'existe aucun égout sur le site ; ce dernier étant limité aux quartiers environnants. L'écoulement des eaux pluviales se fait grâce aux importantes dénivellations du site.

L'espace de la gare comporte un réseau de distribution électrique et d'éclairage public ainsi que d'adduction d'eau. Cependant, l'éclairage public se limite le long des axes de circulation qui bordent la gare. Les installations électriques à l'intérieur du site sont privées et sont pour la plupart faites de manière anarchique. Elles constituent un réseau sans protection, ce qui présente des risques énormes pour la sécurité des biens et des personnes.

Quant à l'alimentation de la zone en eau potable, le réseau d'adduction d'eau longe les axes de circulation ceinturant la gare. C'est ainsi que certains opérateurs ont pu faire un abonnement auprès de la Société de Distribution d'Eau en Côte d'Ivoire (SODECI). Les autres acteurs, les plus nombreux, s'approvisionnent auprès de ceux qui sont régulièrement abonnés.

3.1.2. Les facteurs de l'attractivité de la commune d'Adjamé et de sa gare

Malgré la situation de précarité du site, il n'en demeure pas moins que l'espace de la gare routière est l'un des plus fréquentés de la commune et même de la capitale économique ivoirienne. L'attractivité d'un lieu a fait l'objet de réflexions dans le cadre des théories spatio-économiques dont les principes de fonctionnement tentent d'expliquer la localisation et la distribution des activités humaines dans l'espace géographique. Ces théories font appel à des principes tels que la distance, le coût, la centralité et la polarisation que l'on retrouve en filigrane dans le rôle joué par le fonctionnement de la commune d'Adjamé et de sa gare au sein de la ville d'Abidjan.

La facilité d'accès à Adjamé

L'accessibilité d'un espace dépend non seulement de sa position géographique, mais également du niveau de service offert par le système de transport utilisé pour accomplir le déplacement. La plupart des théories de l'économie spatiale se recoupent au sujet de l'influence de la distance sur la répartition des activités humaines. Ainsi voit-on la notion de la distance dans le modèle de localisation des activités agricoles de VON THÜNEN, dans le modèle de localisation industrielle de WEBER ou dans la théorie des lieux centraux. En définitive, les théoriciens de l'espace économique sont unanimes qu'en économie libérale de marché, la distance est source de déséconomie. Pour les acteurs de la vie socio-économique, l'objectif est de minimiser les coûts de la distance.

Ainsi pour bien s'imprégner de l'accessibilité d'Adjamé, il faut saisir sa situation dans la ville d'Abidjan. Située au centre de la capitale économique, la commune est un point de passage important pour bien des intentions de communications terrestres. Les voies d'accès à ce quartier sont nombreuses et significatives : l'autoroute du Nord qui relie Abidjan et Yamoussoukro, le boulevard Nangui Abrogoua qui traverse la commune du sud au nord, le boulevard DE GAULLE qui relie les échangeurs d'Agban et des 220 logements. Les flux communaux sont facilités par l'existence de plusieurs moyens de transport en commun : « gbaka² », taxis « wôrôwôrô »³, bus de la SOTRA, cars et minicars des compagnies de transport privé. De plus, la commune est dotée de deux infrastructures majeures de transport collectif qui constituent des points de passages obligés pour des milliers de voyageurs. Il s'agit de la gare de train qui relie Abidjan à Ouagadougou et du terminus des autobus de la SOTRA (Gare Nord).

La concentration des activités marchandes

La concentration spatiale des activités ou des agents économiques en un lieu induit des externalités et aboutit à une dynamisation de l'espace. Le phénomène de concentration entraîne une réduction des coûts de transport, des pertes de temps ainsi que des gains de productivité. Ce principe résulte de la loi économique de l'offre et de la demande : plus un lieu offre des biens et des services, plus son aire d'influence en tant que lieu « central » est étendue. C'est ainsi que le géographe WALTER CHRISTÄLLER et l'économiste AUGUST LÖSCH, à travers la théorie des lieux centraux mettent l'accent sur la hiérarchisation du réseau urbain, en distinguant d'une part les centres principaux, et d'autre part les périphéries ou zone d'influence.

²Gbaka : Terme populaire à connotation péjorative désignant des mini-cars de transport en commun.

³:Wôrôwôrô : Terme populaire à connotation péjorative désignant des véhicules usagés utilisés pour le tr.

Adjamé est connu comme un quartier « utilitaire » du District d'Abidjan. La nuit, sa population est de 300 000 personnes ; tandis que dans la journée, ce sont plus de deux millions de personnes qui la fréquentent en raison de sa vocation commerciale. En effet, la commune dispose de plusieurs infrastructures commerciales et se présente comme un immense marché à ciel ouvert, où les prix sont abordables. Pour l'accès aux denrées alimentaires, Adjamé est connu pour ses marchés de vivriers (ou marchés de gros) où les femmes commerçantes et les ménages peuvent s'approvisionner à moindre coût. La commune abrite également plusieurs sites de vente de produits de première nécessité et de produits manufacturés. C'est l'exemple du « forum des marchés » qui est le plus grand marché du pays avec 12 000 places. À proximité de la grande mosquée, se trouve un autre espace commercial très fréquenté et spécialisé dans les produits électroniques et la friperie : le « Shopping Abrogoua ».

3.1.3. Les formes d'insertion spatiale sur le site de la gare

Les formes d'activité opérant sur les 31 ha du site de la gare routière sont le transport, le commerce et les services (figure 2).

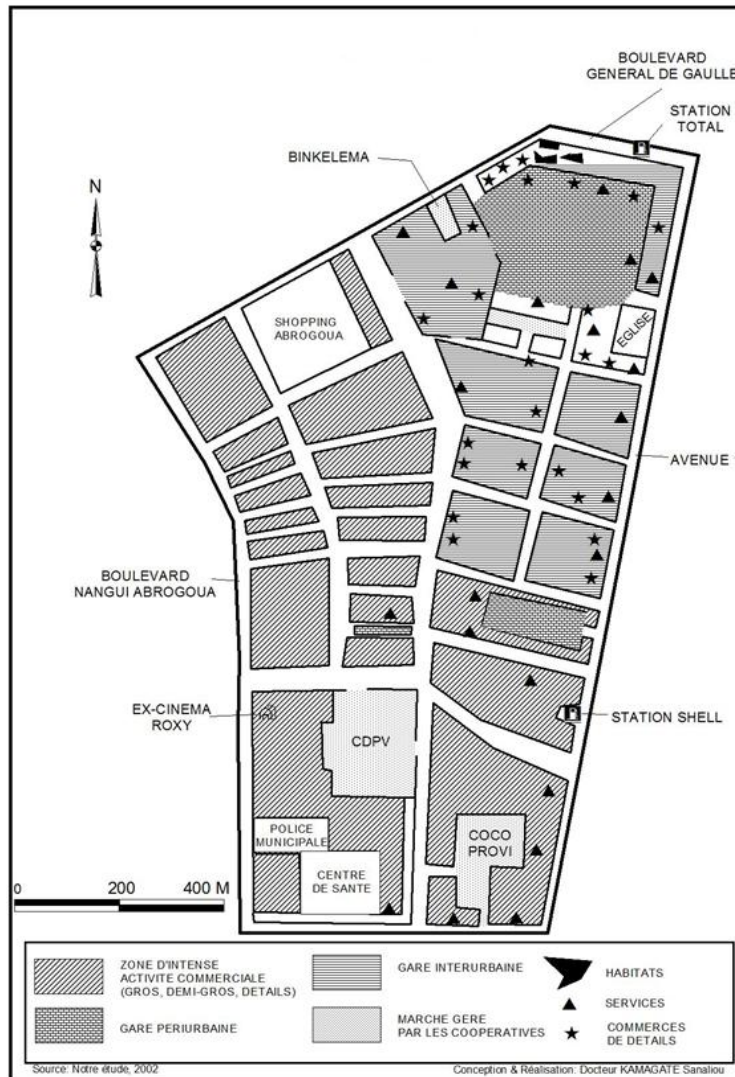


Figure 2. Occupation du sol (KAMAGATE, 2002)

-le secteur du transport

Les activités de transport commencent dans les années 1973 lorsque la délégation d'Adjamé (actuelle mairie) prenait l'initiative de la délivrance des premières autorisations provisoires d'occupation de l'espace public aux transporteurs interurbains sur le site du cimetière de la commune qui venait d'être transféré dans le quartier de Williamsville. Le site regroupe une multitude de gares assurant les dessertes intra-urbaine, périurbaine et interurbaine (figure 2).

Le transport intra et périurbain de voyageurs est assuré par les « gbaka » et les taxis compteurs. La gare des « gbaka » initialement localisée au sud-est du site s'étendait dans les années 1990 sur une superficie de 20 700 m². Mais, elle s'est considérablement rétrécie au profit des activités commerciales et se trouve aujourd'hui confinée sur une superficie d'environ 10 000 m². Après la crise postélectorale de 2011, les transporteurs ont obtenu un autre site d'une superficie de 07 hectares au nord-est de la gare dans les environs qu'ils ont baptisé « gbébâ »⁴. Les espaces occupés par les transporteurs assurant les lignes intra et périurbaines sont gérés par leurs syndicats et ne bénéficient d'aucun aménagement. Les rares bâtiments en dur sont les bureaux des syndicats ou les locaux abritant des commerces ou services. Sur le site « gbébâ », existe aussi une gare des taxi-compteurs et de transport de marchandises.

Les dessertes interurbaines et inter-États sont assurées par une centaine de compagnies de transport disposant de petites gares privées. Ces gares sont pour la plupart localisées dans la moitié Est du site. Leur aménagement est du ressort des occupants qui bénéficient soit d'un titre de propriété privée, soit d'une autorisation provisoire d'occupation du domaine public délivrée par la Mairie d'Adjamé. Chacune de ses gares possède son propre lieu de stationnement, sa salle d'attente, ses bureaux et ses guichets ainsi que toute autre forme d'équipement pouvant attirer ou occuper la clientèle (boutiques – lieux de culte – salle de télé...).

-le secteur du commerce

L'évolution de l'espace montre que la gare d'Adjamé se transforme en espace de transactions, plus précisément en marché d'approvisionnement de biens de consommation et d'équipement mais aussi d'activités commerciales informelles.

***les marchés.** Dans la partie sud de la gare, s'étendent sur une superficie d'environ 20 000 m² les marchés « Gouro »⁵. Il s'agit de deux marchés gérés par des coopératives : la Coopérative de Commercialisation des Produits Vivriers (COCOPROVI) créée en 1983 occupe le prolongement de l'avenue 13 et la Coopérative de Développement des Produits Vivriers (CDPV) créée en 1984 a un accès sur le boulevard Nangui Abrogoua. La coopérative « Binkelema »⁶ spécialisée dans l'importation de vivriers en provenance du Nord du pays a aussi son marché. Grâce aux

⁴Signifie en Malinké grand espace sans aménagement

⁵ L'appellation de marché « Gouro » vient du fait que les initiatrices de ces coopératives sont d'origine Gouro, une ethnie du centre-ouest de la Côte d'Ivoire.

⁶Signifie entente en langue malinké

subventions et aux aides reçues des ONG et de certaines ambassades, ces coopératives de femmes ont pu aménager leur site et y construire des magasins de stockage et des boutiques. Une place centrale bétonnée et non couverte fait office de marché chez les femmes “Gouro”. C’est là que sont commercialisés les produits vivriers en provenance de l’intérieur du pays. Au niveau de la coopérative « binkelema », les marchandises sont vendues sous un préau d’environ 400 m² entourés de magasins qui servent d’entrepôts aux commerçantes.

Dans la partie nord-est du site, et précisément à la gare « gbèbâ », plusieurs coopératives de femmes « Gouro » commercialisent aussi des produits vivriers soit à l’air libre, soit sous des hangars (figure 2).

À côté des marchés gérés par les coopératives, il y a ceux qui sont sous l’emprise de la Mairie. Ce sont des espaces aménagés et qui offrent plus d’opportunités à la valorisation du commerce et au recouvrement des taxes municipales. Le premier point de vente se situe au sud dans les environs de l’ex cinéma Roxy. Il s’agit de deux halls abritant des vendeuses de médicaments pharmaceutiques et de fournitures scolaires. Le deuxième point de vente est situé au nord de la gare sur une superficie de 14 900 m². En effet, sur le site de l’ancienne gare SOTRA s’est constitué un marché généralement connu sous l’appellation de « black market ». Ce marché emblématique a été reconstruit par les autorités municipales en 1997 et s’appelle désormais “Shopping Abrogoua” avec des commodités de première nécessité (éclairage – toilettes ...) et un cadre plus sécurisé. Ce centre commercial est spécialisé dans la vente d’articles vestimentaires et électroniques.

***les commerces de gros et de détail.** Une importante zone commerciale a vu le jour à l’ouest du site, le long du boulevard Nangui Abrogoua sur une superficie de l’ordre de 50 000 m². La plupart des magasins sont composés d’un corps de bâtiment à rez-de-chaussée ou en R+1. Les magasins sont disposés en deux grandes rangées du nord au sud, le long des axes de circulation. La taille et l’importance des établissements commerciaux contrastent avec l’état de délabrement du site. La gamme des produits offerts est très variée (tableau 1).

Les articles disponibles dans les différents magasins de la gare sont issus aussi bien de la production locale que de l’importation. Les magasins d’articles divers et de textile dominant le commerce de gros avec respectivement 32,7 % et 23,5 % de taux de représentativité. Les pharmacies et les merceries sont faiblement représentées (moins d’1 %). Quant au commerce de détail, il porte aussi sur des orientations variées et est basé pour l’essentiel sur des formes sommaires. Les établissements sont localisés au centre et à l’est de la gare. Les magasins qui offrent des articles divers sont les plus nombreux (58%), suivis de ceux qui commercialisent les denrées comestibles (15,47%). Les commerces d’articles divers occupent également une bonne place (24,23%), ainsi que celui des pièces détachées (16,23 %).

Tableau 1 : Les différentes activités de commerce opérant au sein de la gare

Domaine	Nature des activités	Nombre d'entreprises	Taux de représentativité (%)	
Les commerces de gros et demi-gros	1-matières plastiques	155	6,42	
	2-articles divers	790	32,7	
	3-denrées comestibles	178	7,38	
	4-appareils électroménagers	71	2,94	
	5-droguerie	295	12,2	
	6-ustensiles de cuisine	34	1,41	
	7-quincaillerie	73	3,03	
	8-articles scolaires	145	6,01	
	9-textile – habillement	567	23,5	
	10-boulangerie- pâtisserie	03	0,12	
	11-friperie	95	3,94	
	12-mercerie	06	0,25	
	13-pharmacie	01	0,04	
		S/TOTAL	2413	100
Les commerces de détail	1-Denrée comestibles	193	15,47	
	2-Articles divers	723	58	
	3-Pièces détachées	23	1,84	
	4-Quincaillerie	62	4,97	
	5-Friperie	69	5,53	
	6-Lubrifiants	16	1,28	
	7-Matières plastiques	62	4,97	
	8- Ustensiles de cuisine	34	2,73	
	9- supermarché	03	0,24	
	10-matériels de coiffure	38	3,05	
	11-produits phytosanitaires	18	1,44	
	12-vente de charbons de bois	06	0,48	
		S/TOTAL	1247	100
	TOTAL GENERAL		3660	

Source : Notre enquête, 2012

***Le commerce ambulants.** Il se déroule dans les marchés, le long des axes de circulation, à la devanture des commerces et sur les gares des compagnies de transport. La gamme des articles proposés par les commerçants ambulants comportent des vêtements, des objets de bijouterie, de cosmétique, des produits alimentaires et des articles divers. Les produits sont disposés dans des charrettes, dans des bassines ou dans des assiettes souvent portées sur la tête ou plus fréquemment les marchandises sont tenues dans les mains ou sur les épaules. Une autre catégorie de commerçants étale leurs articles à même le sol dans les espaces publics. Pour les activités de service, ce sont les cirieurs de chaussures, les cordonniers, les vendeurs de journaux. En temps de pluie, certains petits métiers prennent de l'ampleur au sein de la gare ou circuler à pied devient

très périlleux. C'est le cas de jeunes gens munis de parapluie qui escortent les usagers ou des vendeuses de sachets en plastique.

-Le secteur des services et l'artisanat de production

Les activités de services sont le plus souvent dispersées entre les gares, notamment dans la moitié Est du site. Il y a une diversité de services au sein de la gare (tableau 2). Un premier groupe mieux organisé comprend les activités liées au fonctionnement des véhicules tels que les cabinets d'assurance, les stations d'essence et les garages automobiles. D'autres services sont de structures sommaires. Il s'agit des restaurants africains, des kiosques à café, des toilettes publiques, des discothèques et des vulcanisateurs. Les toilettes publiques et les restaurants sont les plus représentés (32,4% et 24,25 %).

Le domaine de l'artisanat de production est le moins représenté au sein de la gare, soit 46 unités. Les différentes unités sont localisées dans la partie nord du site et se déroulent généralement dans des locaux. C'est le cas des ateliers de couture et des vitreries. Par contre, d'autres corps d'activités s'exercent en plein air comme les menuisiers et les ferronniers.

Tableau 2 : Les différents services et activités artisanales au sein de la gare

Domaine	Nature des activités	Nombre d'entreprises	Taux de représentativité (%)
SERVICES	1-Kiosques à café	87	19,91
	2-Restaurants	106	24,25
	3-Toilettes publiques	140	32,04
	4-Discothèques	05	1,14
	5-Vulgarisateurs	11	2,51
	6-Cabinets d'assurance	04	0,91
	7-Ateliers de raccommodages	54	12,36
	8-Garages autos	06	1,37
	9- Infirmeries privées	01	0,23
	10- Ateliers de coiffure	07	1,60
	11- Stations d'essence	02	0,46
	12- Auto -Ecole	1	0,23
	13-Banque-transfert d'argent	13	2,97
		S/TOTAL	437
ARTISANAT DE PRODUCTION	1-Vitreries	06	13,04
	2-Ateliers de couture	15	32,61
	3-ferronnerie – Soudure	21	45,65
	4- Menuiserie	01	2,174
	5-Fabrique de tam-tams	03	6,522
	S/TOTAL	46	100
TOTAL GENERAL		483	

Source : Notre enquête, 2012

3-2. Une infrastructure qui s'insère mal dans le système urbain

3-2-1. L'influence de la gare d'Adjamé sur le système de transport urbain

- L'encombrement des différentes artères

La circulation sur les principales artères aux alentours de la gare est très difficile et cela engendre des dysfonctionnements dans l'espace urbain. Les automobilistes et les piétons circulent difficilement sur les artères ceinturant la gare routière. C'est surtout à la hauteur du "Shopping Abrogoua", de la station Shell et de l'ex gare STIF (Société de Transport Inza et frères) que des bouchons se forment en longueur de journée. Les encombrements que connaissent ces voies de circulation sont liés au stationnement anarchique des véhicules de transport, à l'indiscipline des chauffeurs et à la présence des étals des commerçants. Ainsi dans l'impossibilité d'accéder à l'enceinte de la gare, les véhicules débarquent et embarquent les passagers sur la chaussée. Aussi l'encombrement des trottoirs par les vendeurs n'est-il pas sans conséquences sur la sécurité des personnes. En effet, le 25 février 2007⁷ un autobus de la SOTRA, en provenance de la gare Nord, a causé un grave accident sur le boulevard Nangui Abrogoua entraînant la mort de 05 vendeuses de trottoirs. L'inexistence de panneaux de signalisation ou d'indication à l'intérieur de la gare contribue à l'anarchie qui règne dans ce milieu.

- Le développement de gares de relais et de gares spontanées

Selon une étude réalisée par les Grands Travaux dans les années 1980, la gare routière d'Adjamé assure à elle seule 80 % des échanges routiers avec Abidjan. Elle se présente ainsi comme la plus grande gare routière de voyageurs. Dans la proche banlieue, il y a très peu de gares interurbaines de voyageurs.⁸ C'est ainsi que la gare d'Adjamé abrite la plupart des têtes de ligne du district d'Abidjan et de ses environs. Certaines grandes compagnies de transport telle que l'Union des Transporteurs de Bouaké (UTB) disposent de gares de relais dans les communes d'Abobo, de Yopougon et de Koumassi. Par contre, la plupart des transporteurs opérant à la gare d'Adjamé ne disposent pas de ce type de relais. Ces derniers embarquent et débarquent leurs passagers aux abords des différents axes de communication. Cette situation occasionne l'encombrement des voies de circulation particulièrement aux heures de pointe. Aussi, certains transporteurs, n'ayant pas eu de places dans l'enceinte de la gare ou qui sont en quête de clients, occupent-ils les carrefours des quartiers jouxtant le site de la gare. La présence de la gare routière d'Adjamé a également suscité à ses bords le développement de points de chute et de départ de véhicules « wôro-wôro » et « gkaka ». L'implantation de ces nœuds spontanés perturbe la fluidité du trafic routier.

3.2.2. La gare et l'environnement communal

- Les incidences sur le plan de développement urbain

On note un enlaidissement de l'espace de la gare consécutif aux installations anarchiques et aux nuisances générées par le fonctionnement des activités. En effet, certains services, commerces ou locaux de transport, installés de manière désordonnée

⁷ Service constat, préfecture de police d'Abidjan

⁸ Excepté, la gare de Bassam à Treichville qui dessert les localités du Sud et la nouvelle gare interurbaine d'Abobo (non encore fonctionnelle)

donnent l'image d'une bidonvilisation de ce site. L'absence d'un statut explicite de la gare explique en partie ces constructions informelles. Le mauvais état des voies de circulation surtout en saison pluvieuse achève de donner une mauvaise impression à ce paysage déjà contrasté. Les espaces vides et les abords des places commerciales sont perpétuellement encombrés, réduisant ainsi la marge de sécurité des piétons qui se voient obligés de partager la chaussée avec les vendeurs ambulants et les véhicules. En outre, l'ambiguïté du statut de la gare constitue une entorse à l'aménagement et à l'assainissement du site. Cette situation est préoccupante d'autant plus que les zones à occupation informelle (Adjamé village, Saint Michel, Bromakoté) qui subsistaient ont toutes été rénovées à l'exception de l'espace occupé par la gare. Dès lors que l'occupation de ce site ne répond à aucun plan directeur d'urbanisme directeur, il s'ensuit un désordre dans la mise en valeur de l'espace. C'est ainsi que les voies de circulation sont perpétuellement obstruées. Aussi le plan d'aménagement et de restructuration articulé autour du projet de la voie triomphale qui devait remodeler ce secteur se trouve-t-il compromis par l'existence d'éléments perturbateurs sur le site (marchés, gares privées, commerces...) et par la conjoncture économique.

- Une source d'insalubrité pour la commune

L'espace de la gare est réputé pour son état d'insalubrité, vue la quantité considérable d'ordures et d'eaux usées que produisent les unités au cours de leur fonctionnement. C'est par exemple le cas des mécaniciens ou des restauratrices qui déversent les rejets à même le sol, dégradant davantage le site. La situation est rendue difficile par l'inexistence de canalisation à l'intérieur du site pour drainer les eaux de ruissellement et les eaux usées vers les réseaux prévus à cet effet. Aussi les coffres installés à certains endroits pour l'évacuation des ordures sont-ils irrégulièrement vidés d'où la création de dépotoirs spontanés aux alentours des gares, marchés et commerces. Ces ordures constituent un mélange de diverses matières, composées en grande partie de déchets fermentescibles qui sont le nid des mouches, des moustiques, des rongeurs, des larves et des asticots. Ces déchets une fois en décomposition dégagent des odeurs nauséabondes, surtout en périodes de pluies où la gare est envahie par la boue (photo 1).



Photo 1 : Vue partielle de la gare d'Adjamé en période pluvieuse

En outre, l'atmosphère est des plus bruyantes en ce lieu où les appels incessants des apprentis à prendre place à bord des véhicules ou des « coxers »⁹ à la recherche de clients se mêlent aux vrombissements des moteurs et aux coups de klaxon retentissants des nombreux véhicules, ainsi qu'aux équipements sonores des discothèques qui émettent des bruits assourdissants. À cela, s'ajoutent les brouhahas de nombreux commerçants qui vendent à la criée. Aussi les véhicules rejettent-ils une quantité importante de fumée qui se mélange à celle des tenancières de restaurant dont la plupart utilisent le charbon ou le bois de chauffe comme combustible. La conjonction de ces différentes nuisances fait de la gare un milieu très pollué.

- un lieu de délinquance

La situation confuse dans laquelle se trouve la gare d'Adjamé fait chaque jour le lit de nombreux gangsters qui sévissent impunément. Des truands de tout acabit profitent de la confusion et de la promiscuité (absence d'éclairage public) pour commettre de nombreux forfaits, rendant ce lieu d'échanges et de rencontres très dangereux. La gare ayant un fort pouvoir attractif, toutes les activités légales ou prohibées y sont représentées. La prostitution et la drogue minent dangereusement ce lieu. La zone du « shopping Abrogoua » est réputée dangereuse car l'on y dénombre régulièrement des vols ou des agressions à l'arme blanche perpétrés par des jeunes gens, le plus souvent sous l'effet d'alcool ou de drogue. L'insécurité grandissante qui règne à la gare oblige les uns et les autres à plus de méfiance vis-à-vis des « coxers ».

La violence mine également le secteur du transport. Cela se traduit par des querelles intestines, des batailles rangées et des courses poursuivies à la machette dans les différentes gares routières. La division entre transporteurs et/ou conducteurs se soldent souvent par des drames.

Un autre phénomène qui est d'actualité au sein de cette gare est le travail des enfants. En effet, de nombreuses jeunes filles sont dans les marchés pour porter des bagages ou vendre des jus ou des denrées. Des garçons travaillent également en longueur de journée au sein de la gare soit comme « coxers », soit comme porteurs de bagages.

4. Discussions

La gare routière d'Adjamé est révélatrice des phénomènes urbains qui se produisent dans la métropole abidjanaise. Malgré son importance socio-économique, elle présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements qui la rendent caduque et qui nécessitent des solutions durables. Au-delà de son transfert qui apparaît désormais comme une nécessité, c'est la question même de l'aménagement de nœuds de transport interurbain qui se pose au sein de la capitale économique ivoirienne.

4.1. Les propositions d'aménagement de nœuds de transport interurbain dans l'agglomération abidjanaise

En vue de résoudre les problèmes que posent la gare routière d'Adjamé, des études de faisabilité ont été menées pour répondre aux souhaits des différents acteurs. C'est dans

⁹ Ce terme à connotation péjorative désigne les apprentis des minicars « gbaka » ou des jeunes gens qui servant de guides aux usagers.

cette optique que des projets ont été proposés ; chacun avec ses avantages et ses inconvénients. Ces projets mettent souvent en confrontation différentes logiques d'appropriation de l'espace ou ressurgit des disputes opposant structures territoriales (District d'Abidjan et Mairie d'Adjamé notamment) et acteurs locaux (transporteurs et chauffeurs).

- le maintien de la gare routière sur son site actuel

Cette solution consiste à restructurer la gare actuelle par une économie d'espace, tout en organisant l'exploitation et en réglant les problèmes générés par l'anarchie actuelle. Une étude réalisée en 1989 par la Direction et Contrôle des Grands travaux (DCGTx) sur le transport dans l'aire métropolitaine d'Abidjan optait pour cette hypothèse. Dans ce cas les propositions d'aménagement intègrent les autres grands projets prévus dans le secteur (voie triomphale, place des provinces, complexe de l'église protestante méthodiste). Une superficie de 8 ha était nécessaire à l'implantation de la gare. Ce projet était soutenu par la Mairie d'Adjamé et les transporteurs qui souhaitaient un regroupement des différentes destinations sur le site en créant une gare inter-États et des gares départementales.

- le transfert de la gare à Yopougon

Le projet de transfert de la gare à Yopougon date depuis les années 1980. Selon les responsables du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, les différentes esquisses du plan de développement de la ville avaient prévu dans les années 1970, l'implantation de cette gare à Yopougon d'autant que les plans de développement urbains projetaient l'extension de la ville du côté de cette commune. C'est ainsi qu'une plate-forme de 40 ha fut aménagée en avril 1993 dans le voisinage du Centre Hospitalier et Universitaire (CHU) et de la cité Mamie Adjoua pour accueillir les transporteurs. Ce projet n'a pu entrer dans sa phase de réalisation car il a été rejeté en bloc aussi bien par l'Administration que par le personnel de l'hôpital, ainsi que par les habitants de la cité Mamie Adjoua et les transporteurs. Les uns évoquant l'éloignement du site par rapport au centre urbain, les autres un voisinage encombrant et dangereux pour la quiétude des malades et des riverains.

- la déconcentration ou gares éclatées

Un troisième projet visait la réalisation de trois grandes gares interurbaines :

- l'une au sud de la ville, à la gare de Bassam qui devait être réaménagée et réservée aux usagers du littoral sud-est ;
- une autre au Centre-ville, dans la commune d'Adjamé ; réservée aux usagers en provenance de l'Autoroute du Nord et de la côtière. ;
- enfin, une troisième gare au Nord de la ville, dans la commune de Yopougon. Elle aussi était destinée aux usagers en provenance de l'autoroute du Nord et de la côtière.

Cette proposition n'a pas retenu l'assentiment des transporteurs car aucun d'eux ne voulait quitter Adjamé en raison de sa situation géographique favorable à la prospérité de leurs affaires.

- l'emplacement futur de la nouvelle gare interurbaine d'Abidjan

Le Ministère du transport et les transporteurs ont d'un commun accord retenu un nouveau site dans la commune d'Adjamé devant abriter la gare routière. Celui-ci est un terrain d'environ 30 hectares, situé dans l'actuel emplacement de la ferraille (figure 1) entre les voies express de Yopougon et d'Abobo. Il est limité dans sa partie Ouest par la voie ferrée et la forêt du Banco, dans sa partie Nord par les locaux de la société ASH International et au Sud par la voie express de Yopougon.

Ce site offre plusieurs atouts. D'accès facile, il est largement ouvert sur les deux grandes voies d'entrée et de sortie de la ville d'Abidjan que sont les voies express d'Abobo et de Yopougon. Selon les spécialistes des questions de transport, ces deux voies supportent près de 92 % de l'ensemble du trafic à destination ou en provenance de l'intérieur du pays et de certains pays de la sous-région. Par ailleurs, ce site se trouve excentré par rapport au centre de la commune d'Adjamé dont les rues sont constamment encombrées.

4-2. Les enseignements à la lumière des théories de la localisation

La volonté de doter la métropole abidjanaise d'une gare interurbaine moderne met ainsi à jour des perceptions distinctes dans l'approche des acteurs institutionnels et locaux. Au-delà des enjeux socio-économiques et politiques, il apparaît important de doter la capitale économique ivoirienne de nœuds de transport parfaitement insérés dans le système urbain.

- la nécessité de gares éclatées dans l'agglomération abidjanaise

L'ordre spatial recommande l'existence de nœud central qui organise les échanges et les mouvements. Mais pour éviter l'asphyxie du commutateur central¹⁰, la création de centres de relais s'avère indispensable pour redistribuer les rôles dans l'espace. L'espace doit donc être organisé en pôles principaux et secondaires. Dans son analyse du réseau urbain, CHRISTÄLLER estime que la décongestion du commutateur central s'avère indispensable afin de favoriser les mouvements et les échanges. Cette logique du réseau urbain repose sur les principes de base de tout système de communication qui met en relation les acteurs de la vie socio-économique et politique. Le modèle urbain recommande en outre qu'à chaque niveau de hiérarchie dans l'ordre spatial corresponde un niveau de services et d'équipements. Le principe est que les équipements de base de portée quotidienne rayonnent sur un espace plus grand. Quant aux équipements rares, leur champ d'action devrait être limité à un espace plus réduit.

Partant de ces considérations, il faut déduire que la création de la future gare internationale dans la commune d'Adjamé doit s'accompagner d'initiatives décentralisées pour une meilleure fluidité de l'offre de transport entre le centre et ses périphéries. Cela réduirait sûrement l'encombrement permanent du plan de circulation dans l'espace de la future gare. La réalisation de gares relais dans les autres communes se justifient d'autant plus que les théoriciens de l'espace économique sont unanimes

¹⁰Situation d'une localité qui regroupe l'essentiel de la population ainsi que des biens et services ; et dont dépend pour leurs besoins les autres localités

qu'en économie libérale de marché, la distance est source de déséconomie. Pour les acteurs de la vie socio-économique qui sont censés être rationnels, l'objectif est de minimiser les coûts de la distance. Une initiative dans ce sens vient de voir le jour dans la commune d'Abobo. En effet, la Mairie d'Abobo et la SOGEGAR (Société de Gestion des Gares Routières) ont réalisé en août 2012 une gare internationale sur un espace de 14 hectares.

-Inscrire la nouvelle gare routière dans une logique de plate-forme multimodale

Partie intégrante du réseau de transport, la gare routière constitue un enjeu majeur en termes de multimodalité et d'optimisation du fonctionnement des services de transport collectif routier. C'est pourquoi, sa localisation doit prendre en compte l'accessibilité du site par les transports collectifs routiers qu'ils soient conventionnels ou artisanaux, afin non seulement de réduire le temps de parcours pour les voyageurs, mais aussi de garantir la bonne marche de tous les autres modes de transport censés la desservir. La gare doit être perçue comme une plate-forme dont la viabilité est conditionnée par une bonne qualité de desserte et une facilité d'accès. Il est indispensable d'assurer un accès fluide de la ville vers la gare routière et inversement. Pour cela, le retournement des lignes en terminus des modes de transport collectif, doit être assuré à proximité immédiate de la gare routière. Quant aux lignes en passage, il faut aussi prévoir des arrêts à proximité de la gare.

Pour minimiser l'impact des correspondances sur le confort des usagers, les cheminements entre les différents terminus des modes de transport collectif doivent être physiquement les plus courts possibles. Dans le cas du maintien des principaux nœuds actuels à savoir la gare SOTRA, la gare ferroviaire et la gare de transport de marchandises, il importe d'organiser des correspondances avec la nouvelle gare interurbaine par des traversées piétonnes ou des navettes.

Aussi, importe-t-il de garantir une connexion entre la gare principale et les gares de relais par la mise en place de correspondances régulières. Celles-ci peuvent être organisées soit par les compagnies de transport opérant sur le site de la gare, soit par les autres composantes du transport urbain (« gbaka », « woroworo », taxi-compteur et SOTRA notamment).

Conclusion

Les défis d'une urbanisation de qualité et d'une modernisation du secteur des transports rendent caduque la plus grande gare des voyageurs de la Côte d'Ivoire. Située en plein cœur d'Adjamé, elle est devenue le centre de gravité de la capitale économique et constitue désormais un espace de développement d'activités de tout genre. Il s'est ainsi formé autour de cette structure un couple commerce-transport qui se nourrit mutuellement. Cette situation a favorisé une production spatiale incontrôlée au dépend des normes urbanistiques.

La problématique de l'implantation de nœuds de transport collectif étant indissociable de celle de la ville en général, une collaboration des acteurs institutionnels et locaux est nécessaire afin de solutionner les effets de la crise urbaine. Dans l'attente de doter la

capitale économique ivoirienne d'une gare moderne, les autorités étatiques et municipales en collaboration avec les acteurs du transport doivent entreprendre des travaux d'aménagement sur le site actuel afin d'assainir cet espace public, véritable point de convergence des réseaux de transport interurbain en Côte d'Ivoire.

Références bibliographie

ADOLEHOUME AMAKOE., ZORO BI NAGONE (2002) : A comme Abidjan ou le système Gbakas, in GODARD X., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris/Arcueil, Karthala/INRETS, p. 23-35.

AKA KOUADIO AKROU (1988) : l'organisation des Transporteurs Collectifs à Abidjan. Thèse de Doctorat de l'Université de Paris x, sous la Direction de Mr Alain DUBRESSON, Paris 1988, 333 pages.

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

AMIRA, (1987) : le secteur non structuré : Contribution, Définition et champs, Paris, 1987, 378 pages.

AMAN KOFFI FELIX (2002) : Le phénomène des vendeurs ambulants aux alentours des feux tricolores à Abidjan: le cas des vendeurs des communes d'Adjamé et de Cocody, Mémoire de Maîtrise, IES, 70 pages.

AURELIE POYAU, MARIE RICHARD ZOUHOULA BI 2008 :« La mainmise des coopératives gouro sur le marché de gros d'Abidjan », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 101-109

CHEIKH SAMBA WADE, REMY TREMBLAY ET EL HADJI MAMADOU NDIAYE (2010) : « Etude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Sénégal) », *Études caribéennes* [En ligne], 15 Avril 2010. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/4445>.

BÉDÉ CHARLES (1993) : Transfert de la gare routière d'Adjamé (poids lourds).Les transporteurs toujours maîtres des lieux. La Voie n°654 du 24 novembre 1993, P.4

BÉDÉ CHARLES (1993) : Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon. Les transporteurs de camions poids lourds vont-ils partir sur le nouveau site provisoire ? La Voie n°653 du 23 novembre 1993, P.11

KADET EUGENE (1993) : Transfert de la gare routière d'Adjamé. Les transporteurs d'accord mais...Les Grandes Enquêtes, *Fraternité Matin* du 23 juin 1993, p.11

Jean-Fabien STECK (2004) : Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro, *Autrepart*, n°32, p. 95-114.

JEROME LOMBARD (2009) : « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, Vol. 81/2, 2006, [En ligne], mis en ligne le 01 décembre 2009. URL : <http://geocarrefour.revues.org/1913>.

KOUASSI LAURENT (1993) : Mairie d'Adjamé : la peur du transfert. Les grandes Enquêtes, *Fraternité Matin* du 9 juin 1993, p.3

MARIE RICHARD ZOUHOULA BI (2008) : « la gare interurbaine au cœur des conflits entre la mairie d'Adjamé et la ville d'Abidjan », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, L'Harmattan, pp. 169-175

MINISTERE DU PLAN, AUA (1982) : Adjamé, Gare Routière interurbaine des voyageurs, rapports intérimaires, DGGTX, 1982, 52 pages.

MINISTERE DU PLAN, BCET, (1983) : “Gbakas”, le secteur des transports informels dans la banlieue d'Abidjan, BCET-1983, 56 pages.

PIERRE TEURNIER, XAVIER GODARD (1992) : les transports urbains en Afrique à l'heure du réajustement Karthala-INRETS, 1992, 247 pages.

RAPHAEL N'GUESSAN (1993) : Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon. Trait d'Union, Fraternité Matin du 10 juin 1993, p8

RAPHAEL N'GUESSAN (1993) : Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon. Le site définitif sur la route d'Abobo. Les grandes enquêtes. Fraternité Matin du 23 juin 1993, P.10