Implantation des gares routières spontanées dans l'espace urbain d'Adjamé (Côte d'Ivoire)

N'Dri Ernest KOUADIO

Enseignant-Chercheur
Institut de Géographie Tropicale
Université Félix Houphouët de Cocody
ernestkouadio.ci2012@yahoo.fr
kouadiondriernest@gmail.com

RASS. Pensées Genre. Penser Autrement. VOL 5, No 6 (Novembre 2025)

Résumé

Cette étude analyse leurs logiques d'implantation et leurs effets sur l'organisation de l'espace urbain. La recherche documentaire et la collecte des données de terrain ont été menées auprès des conducteurs de mini-cars et de taxis communaux, des responsables de gares routières et des autorités municipales d'Adjamé. Les entretiens ont porté sur le mode d'occupation du domaine public et le fonctionnement des gares routières. Nous avons inventorié soixante-quinze (75) gares routières spontanées implantées dans la commune d'Adjamé. Ces gares installées sans autorisation préalable occupent illégalement les espaces publics stratégiques (trottoirs, carrefours et espaces verts etc.) en dehors de toute planification urbaine. Leur implantation répond à une logique de visibilité et de proximité avec la clientèle mais posent d'important défis en matière d'aménagement et de gouvernance urbaine.

Mots-clés : implantation, espace urbain, gares routières, Adjamé

The emergence of spontaneous bus terminals in the urban landscape of Adjamé (Côte d'Ivoire)

Abstract

In response to the illegal proliferation of spontaneous bus stations within the urban space of Adjamé, this study analyzes their patterns of establishment and their effects on urban organization. A documentary review based on theses and scientific articles was first conducted. Most of the data, however, were collected in the field through direct observations and surveys among actors in the informal transport sector. A total of 302 minibus and communal taxi drivers were interviewed, along with 10 managers of spontaneous stations and municipal authorities. Seventy-five (75) spontaneous bus stations were identified. Installed without prior authorization, these stations illegally occupy strategic public spaces (sidewalks, crossroads, green areas), outside any urban planning framework. Their establishment follows a logic of visibility and proximity to customers but raises major challenges for urban planning and governance.

Key words: location, urban space, bus stations, Adjamé

Introduction

Adjamé, l'une des communes centrales de la ville d'Abidjan, connaît une intense fréquentation quotidienne. Elle accueille chaque jour entre deux et trois millions de personnes, attirées par ses marchés et ses nombreuses gares routières (D. Nassa, 2010). Cette forte dynamique spatiale et humaine a favorisé une croissance rapide du nombre de véhicules, transformant Adjamé en une véritable plateforme d'approvisionnement pour l'ensemble du district d'Abidjan. Le développement de l'activité économique s'est accompagné d'une expansion du transport en commun, dominé par des mini-cars appelés *gbaka*, ainsi que par les taxis communaux (*woro-woro*). Selon les estimations de la Banque mondiale (2000), environ 3 000 *gbaka* circulaient déjà à Abidjan en janvier 1999, dont une grande majorité avaient Adjamé comme point de départ. À cela s'ajoutaient environ 500 *woro-woro* communaux et 374 *woro-woro* intercommunaux, selon la mairie.

Cette pression automobile croissante sur l'espace communal pose un véritable défi en matière d'infrastructures routières. Les équipements existants déjà insuffisants sont soumis à une surexploitation qui dépasse largement leurs capacités d'accueil. En conséquence, de nombreux véhicules se retrouvent sans emplacement dans les gares routières officielles et occupent de manière illégale et désordonnée le domaine public : rues, carrefours, trottoirs, espaces verts, etc. L'occupation anarchique et continue de ces espaces urbains a engendré une profonde mutation fonctionnelle et structurelle du territoire communal. Elle se manifeste notamment par une multiplication des embouteillages, la dégradation des infrastructures et un désordre urbain persistant, malgré les multiples tentatives d'aménagement et de régulation entreprises par les autorités. Plusieurs auteurs soulignent que l'essor des gares routières spontanées résulte de la saturation des infrastructures officielles, combinée à une planification urbaine insuffisante. Selon X. Godard (2002) les systèmes de transport informels émergent dans les espaces où les services publics sont défaillants, les opérateurs privés occupant ainsi les interstices laissés vacants. K. Kouamé (2020) confirme que les gares routières spontanées forment un système structuré porté par une diversité d'acteurs syndicats, transporteurs, collectivités, groupes de jeunes contribuant à leur pérennisation. Ainsi, la multiplication des gares routières non régulées constitue un enjeu de gouvernance urbaine majeur, révélateur à la fois des dysfonctionnements institutionnels et de la montée de formes d'appropriation informelle de l'espace. La récurrence de ces occupations non régulées appelle une analyse approfondie des logiques d'implantation de ces gares et de leurs conséquences sur l'espace urbain.

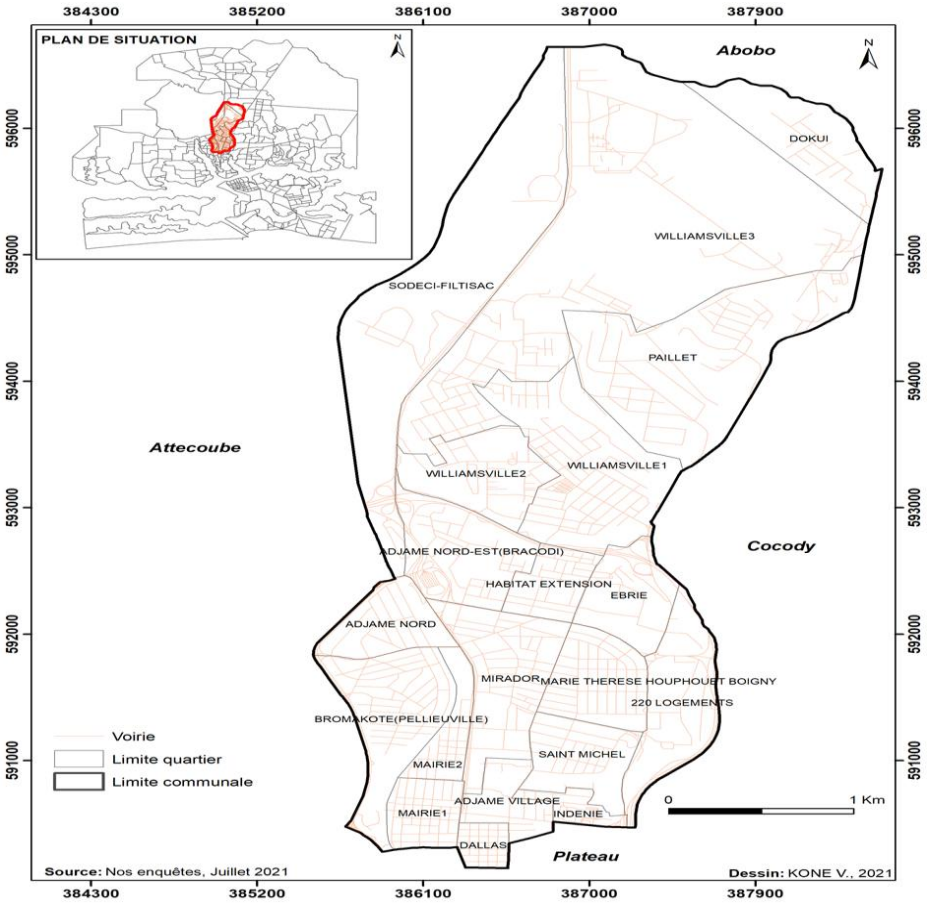
Dans ce contexte, la prolifération des gares routières spontanées installées sans cadre légal et en dehors de toute planification soulève d'importantes problématiques de gouvernance urbaine. La récurrence de ces occupations non régulées appelle une analyse approfondie des logiques d'implantation de ces gares et de leurs conséquences sur l'espace urbain. Dès lors, cette étude se propose d'analyser le système d'implantation des gares routières spontanées dans la commune d'Adjamé, et d'identifier leurs impacts sur l'organisation de l'espace urbain. Elle s'articulera autour de la question suivante : Quels sont les facteurs qui expliquent l'implantation des gares routières spontanées dans l'espace urbain d'Adjamé ?

1. Méthodologie

1.1 Présentation de la zone d'étude

Le choix de la commune d'Adjamé comme terrain d'étude repose sur quatre critères principaux : son potentiel infrastructurel, son rôle économique à l'échelle nationale et le niveau élevé de désordre observé dans l'occupation de son espace urbain. S'étendant sur une superficie de 1 210 hectares, Adjamé constitue l'un des pôles majeurs de la ville d'Abidjan. La commune dispose de nombreuses infrastructures routières, notamment plusieurs gares routières et de grands boulevards, ce qui facilite les flux de personnes et de marchandises. Elle est composée de 19 quartiers (voir figure 1), chacun avec ses spécificités en matière d'urbanisation et de mobilité. Située au cœur de la capitale économique ivoirienne, Adjamé occupe une position stratégique dans le réseau de transport d'Abidjan. Ces éléments font d'Adjamé un espace urbain fortement sollicité, tant pour les activités commerciales que pour la mobilité urbaine. Ce contexte en fait un terrain particulièrement pertinent pour l'étude des gares routières spontanées et de leurs impacts sur l'organisation de l'espace.

Figure1 : localisation de la zone d'étude



1.2 Outils de collecte et d'analyse des données

Pour cette étude, plusieurs techniques de collecte de données ont été mobilisées: la recherche documentaire, l'observation directe, l'entretien et l'enquête par questionnaire.

1.2.1 La recherche documentaire

La première phase de collecte a consisté en une revue de la littérature existante sur le sujet. Celle-ci a été réalisée à partir de diverses sources bibliographiques, dans le but de rassembler une documentation théorique et empirique pertinente. Les principaux lieux de consultation ont été l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), et la Bibliothèque Universitaire Centrale (BUC). Dans ces lieux, nous avons utilisé des sources spécifiques telles que des thèses, mémoires, rapports institutionnels, données statistiques de l'ANSTAT, ainsi que des documents cartographiques fournis par le Bureau National d'Études Techniques et de Développement (BNETD).

1.2.2 L'enquête de terrain

Cette seconde phase a permis la collecte des données primaires directement sur le terrain, dans la zone d'étude. Elle s'est déroulée en deux étapes : la pré-enquête exploratoire et l'enquête proprement dite.

1.2.2.1 L'étude exploratoire

Cette étude s'est déroulée durant le mois de décembre 2024. Elle a consisté en des visites exploratoires sans recours au questionnaire, afin de se familiariser avec le terrain et d'observer les réalités locales. Cette phase a permis d'observer la typologie des gares et les formes d'occupation de l'espace public. Elle a également été l'occasion de prendre de nombreuses photographies pour appuyer les analyses. Il est important de noter que le mois de décembre correspond à une période d'intense activité dans la commune d'Adjamé, en raison de l'afflux massif de populations venant d'autres communes pour les achats de fin d'année.

1.2.2.2 L'enquête

L'enquête de terrain a combiné plusieurs techniques : l'observation directe, l'interview, et l'enquête par questionnaire. L'observation, en tant que méthode classique de la géographie, a permis de documenter les réalités spatiales en lien avec l'occupation du domaine public. Elle a également facilité le contact avec différents acteurs : responsables municipaux (notamment du service technique), chefs de gare, syndicats de transporteurs et chauffeurs. Les principales unités observées ont été les gares routières, les quartiers concernés, les marchés, ainsi que l'espace urbain dans sa globalité. Le questionnaire constitue un outil fondamental en sciences sociales pour la collecte de données empiriques. Dans cette étude, il a été utilisé pour recueillir des informations auprès des principaux acteurs du transport informel : responsables municipaux, chefs de gare, conducteurs de *gbaka* et de *woro-woro*, ainsi que les syndicats. L'enquête a été menée de manière systématique auprès des responsables de 18 gares routières spontanées, avec pour objectif de comprendre les logiques d'implantation, le fonctionnement et les modes d'occupation du domaine public. Les thématiques abordées ont porté sur : la gestion du flux croissant de véhicules en provenance d'autres communes, les conditions d'occupation de l'espace public et les pratiques quotidiennes de fonctionnement des gares spontanées.

1.2.2.3. L'échantillonnage

Dans le cadre de cette étude, nous avons opté pour une méthode d'échantillonnage empirique, en particulier celle du choix raisonné, afin d'obtenir un échantillon représentatif. Plusieurs raisons justifient ce choix méthodologique: le manque de données statistiques fiables sur les gares routières spontanées ; l'absence d'informations précises sur le nombre de responsables de ces gares et de chauffeurs opérant dans la commune d'Adjamé, l'impossibilité de constituer une base de sondage rigoureuse reposant sur un population-mère bien défini.

Étant donné que les gares informelles relèvent essentiellement de la compétence des syndicats de transporteurs ainsi que des autorités administratives et municipales, ces acteurs ont été les principales cibles de notre enquête. Le processus de sélection a ainsi concerné le choix raisonné des gares spontanées, le choix des responsables de gares et la localisation géographique des sites de ces gares.

- a) Sélection des gares routières spontanées enquêtées

Les gares choisies pour cette étude ont été sélectionnées parmi les 75 gares spontanées recensées lors de nos enquêtes préliminaires. Le choix s'est fondé sur trois critères principaux: la nature de l'espace occupé (public, privé, voirie, trottoir, etc.) ; la typologie de la gare (taille, organisation, structure informelle ou semi-formelle); la densité d'occupation du sol autour de la gare. Sur cette base, 20 gares ont été retenues pour l'enquête.

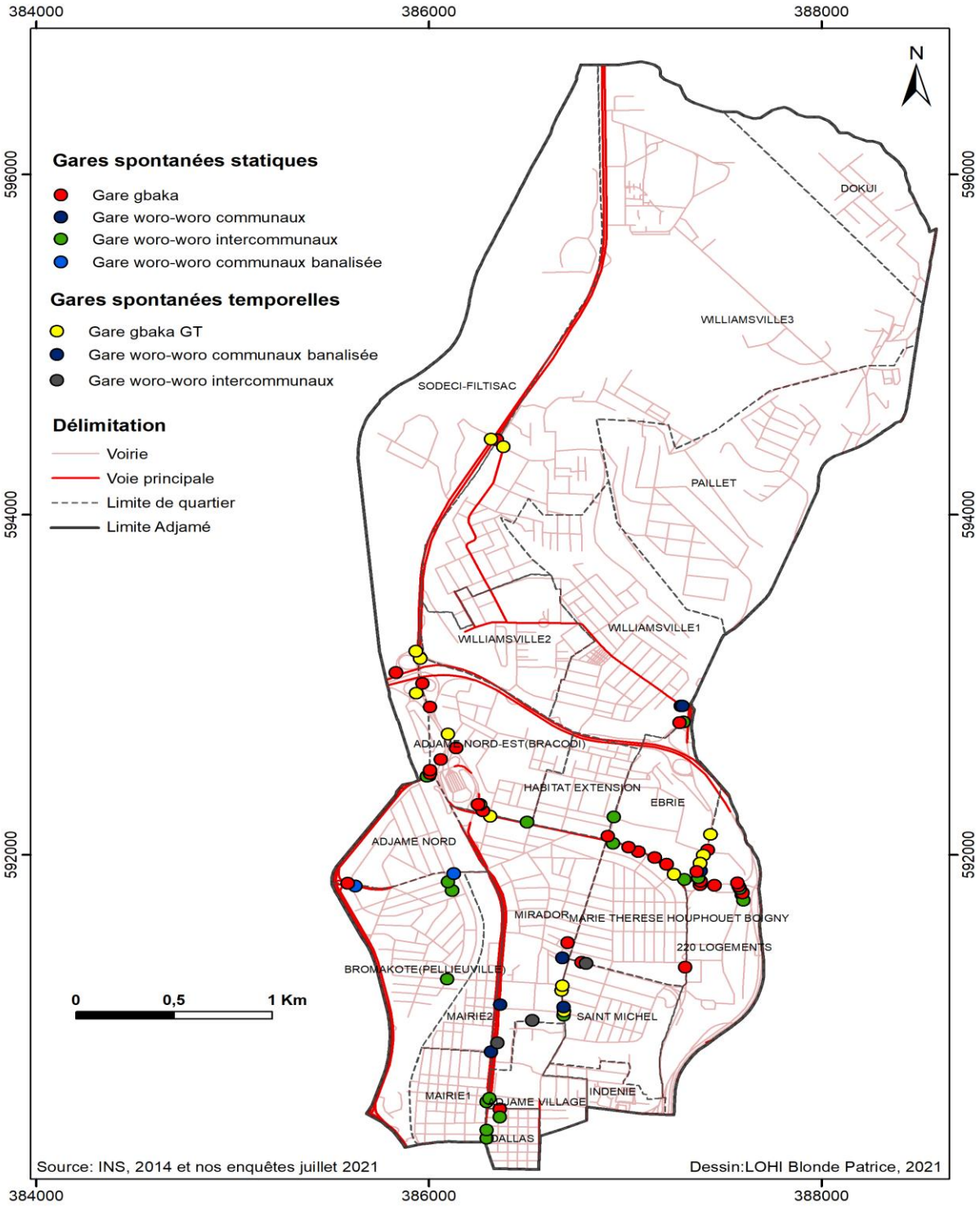
- b) Sélection des quartiers

Étant donné que plusieurs quartiers d'Adjamé comptent un nombre important de gares routières spontanées, un échantillonnage raisonné a également été appliqué à l'échelle des quartiers. Les critères de sélection sont les suivants : la situation géographique dans la commune; le niveau de dégradation des infrastructures routières; la nature des espaces urbains occupés.

2. Résultats

Les gares routières spontanées sont des lieux de stationnement et de départ des véhicules de transport en commun, créés de manière informelle par des groupes de jeunes associés aux transporteurs ou par des syndicats de transporteurs. Elles constituent une réponse à la forte demande en transport collectif, particulièrement dans des zones à fort trafic comme la commune d'Adjamé. Ces gares émergent en dehors de tout cadre légal ou réglementaire, s'installant souvent sur des portions du domaine cf figure2 (carrefours, trottoirs, abords de marchés, devantures d'immeubles, etc.). Leur implantation illégale perturbe le fonctionnement urbain, en générant des encombrements, des conflits d'usage de l'espace et une dégradation accélérée des infrastructures.

Figure 2 : distribution spatiale des gares routières spontanées à Adjamé



2.1.- Logiques d'implantation spatiale des gares spontanées

L'analyse des données de terrain révèle deux grandes formes d'intégration spatiale des gares routières spontanées à Adjamé : l'implantation aux carrefours et celle à proximité des marchés. Ces localisations ne sont pas aléatoires ; elles traduisent des choix stratégiques opérés par les transporteurs en réponse aux dynamiques de flux et aux besoins de la clientèle.

2.1.1- L'implantation aux carrefours

Les carrefours constituent des lieux privilégiés d'implantation pour les gares spontanées. Pour se rapprocher des usagers et renforcer la visibilité de leur activité, les transporteurs informels choisissent délibérément ces points nodaux de la circulation urbaine. Ce phénomène est particulièrement accentué à Adjamé, où chaque intersection majeure devient un site d'installation. Ces carrefours remplissent une fonction commerciale, en raison de leur forte accessibilité de leur exposition au flux de passants et de leur centralité dans le réseau routier.

Ainsi, les gares spontanées y trouvent une double opportunité: celle de capter facilement la clientèle et celle de profiter de la dynamique urbaine sans investissement majeur dans des infrastructures. Cette stratégie renforce cependant les problèmes de congestion routière et de conflits d'usage de l'espace public.

2.1.2. L'implantation à proximité des marchés

La deuxième logique d'implantation concerne les abords immédiats des marchés qui sont des pôles structurants de l'activité urbaine. À Adjamé, les marchés Gouro et le Grand marché central attirent une population massive, aussi bien de commerçants que de clients venus des autres communes. Les transporteurs informels s'installent donc dans ces zones pour : capter une clientèle régulière notamment aux heures de pointe (matin et soir); profiter de l'effervescence commerciale véritable motrice de la demande de transport.

Toutefois cette implantation contribue à l'encombrement des abords des marchés et gares formelles en saturant trottoirs, ruelles, et chaussées, et en rendant difficile l'accès aux piétons et véhicules légaux.

2.2. Caractéristiques des gares routières spontanées

Les gares spontanées observées sur le terrain présentent des caractéristiques communes liées à leur fonctionnement en dehors des normes réglementaires. Elles se déclinent toutefois en deux catégories distinctes selon leur durée d'occupation et leur niveau d'organisation.

2.2.1. Les gares routières spontanées statiques

Ces gares sont caractérisées par une occupation quasi permanente de l'espace. Elles sont fréquentées principalement par des transporteurs individuels, opérant quotidiennement depuis des points fixes. On note une absence totale d'équipements et de planification. Les véhicules sont stationnés de manière anarchique (cf. photo 1), sans délimitation claire entre

les aires de stationnement, les voies de circulation, ou les zones piétonnes. Ces gares ne disposent ni de latrines, ni de systèmes d'éclairage public, ni de magasins.

Photo 1 : un espace vert transformé en gare spontanée à Bracodi

Source : Lohi et Kouadio, 2024

2.2.2. Les gares routières spontanées temporaires

Les gares spontanées temporaires sont des points de ramassage de passagers qui émergent à des moments spécifiques de la journée, notamment aux heures de pointe : entre 6 h et 9 h le matin, puis entre 16 h et 20 h le soir, selon nos enquêtes. Ces espaces ne disposent d'aucune organisation formelle ni d'infrastructure. Chaque véhicule y charge des passagers en fonction des aptitudes de son convoyeur. Ce sont des gares mobiles qui s'adaptent à la demande, et qui apparaissent le plus souvent : le long des grandes voies structurantes, ou à des carrefours stratégiques où la demande de transport est élevée. Ces gares disparaissent en dehors des plages horaires concernées, ce qui complique toute tentative de régulation ou d'aménagement.

2.2.3. Les acteurs des gares spontanées

Les gares spontanées disposent d'un personnel structuré, bien que non reconnu institutionnellement. Les principaux acteurs identifiés sont: le chef de gare : il assure la coordination entre le bureau central du syndicat et le chef de ligne. Il supervise le fonctionnement général de la gare et rend compte au syndicat ; le chef de ligne, il observe les activités de la gare au quotidien, rend compte au syndicat, et veille à l'ordre interne. Il est le représentant local du syndicat des transporteurs.

Le responsable des chauffeurs roulants : il gère la mise en position des véhicules pour le chargement, règle les conflits, et intervient lors de litiges avec les forces de l'ordre. Il incarne le syndicat sur le terrain. Le chargeur ou encaisseur : présent en permanence sur le site, il collecte une somme fixe (100 à 200 F CFA) par chargement de véhicule à l'aide de

tickets. Les recettes sont ensuite reversées au syndicat, qui les redistribue entre le patronat et les chauffeurs pour couvrir les frais de fonctionnement et les rémunérations.

2.2.4. Les gares spontanées comme facteur de désordre urbain

À Adjamé, le système de transport est largement dominé par le secteur informel, composé de petites entreprises privées souvent en situation d'irrégularité. Cette structuration informelle génère une série de dysfonctionnements urbains parmi lesquels: la congestion du trafic surtout aux heures de pointe ; la multiplication des accidents liée à la désorganisation et à la cohabitation difficile des différents usagers ; la dégradation des infrastructures notamment les chaussées et trottoirs.

La majorité des grandes gares sont localisées dans la partie sud de la commune d'Adjamé zone de forte densité commerciale et de mobilité. Leur concentration accentue les problèmes d'engorgement, d'encombrements et de conflits d'usage. Par ailleurs, ces gares génèrent un effet d'attraction en accueillant des activités commerciales parallèles : restauration, téléphonie, petits commerces, etc., qui participent à renforcer l'encombrement et l'insalubrité.

2.2.5. La transformation des trottoirs d'Adjamé en parkings

L'occupation des trottoirs pour le stationnement est une autre conséquence directe de la faiblesse des infrastructures d'accueil des véhicules. Ce phénomène ne concerne pas uniquement les véhicules de transport informel. Des véhicules particuliers participent également à cette occupation illégale. Selon un responsable de parking du boulevard Nangui Abrogoua, cette situation résulte: du manque de parkings intégrés aux infrastructures commerciales et de la préférence des automobilistes pour le stationnement sur la voirie jugé plus accessible.

Les conséquences sont multiples. On note des embouteillages chroniques, des accidents récurrents, sans occulter la baisse de la qualité de vie urbaine.

3- Discussion

Les résultats de cette étude révèlent que l'implantation des gares routières spontanées à Adjamé constitue une réponse adaptative face à la faiblesse de l'offre institutionnelle de transport urbain. Ces gares, bien que non planifiées, comblent un vide fonctionnel laissé par

les autorités publiques. Elles s'implantent dans des espaces stratégiques pour les usagers carrefours, abords de marchés, trottoirs mais en marge des normes d'aménagement urbain.
En effet, ces formes d'appropriation spatiale ne respectent pas les textes réglementaires en vigueur, notamment l'arrêté n°942 INT-ACCR du 13 mai 1961, qui encadre l'occupation du domaine public urbain. Leur présence illégale sur des infrastructures urbaines essentielles (rues, carrefours, espaces verts) pose un véritable défi à la gestion urbaine (M. Touré, 2011). Cette situation crée une tension constante entre les acteurs du transport informel et les autorités municipales, notamment en matière de régulation, de sécurité et de fluidité de la circulation.

Selon I. Kassi (2010)**,** l'insertion spatiale des transports dits « populaires » engendre des dysfonctionnements majeurs dans l'espace urbain. Les acteurs de ce secteur entrepreneurs de transport, syndicats, chauffeurs priorisent leur visibilité et l'accessibilité à la clientèle au détriment des règles d'urbanisme et de la circulation. Cette logique d'installation anarchique reflète un usage conflictuel de l'espace public où les impératifs économiques priment sur les exigences d'aménagement.

Par ailleurs, S. Baffi (2017) rappelle que dans les villes africaines, le transport collectif constitue depuis plusieurs décennies un marqueur social fort. L'essor des métropoles a intensifié les flux de déplacements, rendant ce mode de transport indispensable, bien qu'il soit souvent mal intégré dans la planification urbaine.

Le transport collectif informel incarné ici par les gbaka et woro-woro joue un rôle clé dans la mobilité quotidienne des populations urbaines. Toutefois, il est également générateur de nuisances : bruit**,** pollution atmosphérique**,** occupation illégale du domaine public, et congestion routière, comme le souligne S. Mahdjoub (2018)**.** Ainsi, le transport informel, tout en étant un pilier de la mobilité, participe à la dégradation des conditions de vie urbaine**.**
De plus, T. Gogbé (2016) met en lumière le développement incontrôlé des activités économiques sur l'espace public à Adjamé, notamment aux abords des grands axes de circulation. Cette dynamique contribue à transformer les fonctions originelles des voiries, qui deviennent des lieux de stationnement, de chargement, voire de commerce informel, compromettant ainsi leur vocation première de fluidification du trafic.
En somme, les gares routières spontanées, tout en répondant à un besoin social réel, participent à une reconfiguration désorganisée de l'espace urbain d'Adjamé. Leur prolifération met en évidence les limites de la gouvernance locale et souligne la nécessité d'une planification urbaine plus inclusive et participative.

Conclusion

L'implantation des gares routières spontanées dans la commune d'Adjamé révèle la puissance des dynamiques informelles dans la structuration de l'espace urbain. Ces formes d'occupation, bien qu'illégales, répondent à une forte demande sociale en matière de mobilité, dans un contexte de déficit structurel de l'offre publique de transport.

L'enquête a permis de recenser soixante-quinze (75) gares routières spontanées dans l'espace communal. Celles-ci s'implantent majoritairement sur des voies de circulation, des carrefours, des trottoirs ou encore à proximité des marchés, transformant profondément les fonctions initiales de ces espaces publics. Ces mutations fonctionnelles et structurelles s'opèrent souvent sans autorisation, sous l'impulsion des acteurs du transport informel syndicats et chauffeurs. Il est indéniable que les transports collectifs informels, tels que les gbakas et woro-woros, jouent un rôle vital dans le fonctionnement économique et social d'Adjamé. Toutefois, leur occupation anarchique et continue du domaine public affecte négativement la qualité du cadre de vie, la fluidité du trafic, la sécurité urbaine et la gestion durable des infrastructures.

Face à cette situation, une régulation progressive et participative apparaît comme une voie de compromis réaliste. Elle devrait associer les autorités municipales, les syndicats de transport, les urbanistes et les usagers, afin de concilier les impératifs de mobilité avec ceux d'un aménagement urbain durable et inclusif.

Références bibliographiques

ALOKO N'guessan, 2010, *Villes et organisation de l'espace en Afrique*. Paris : Karthala.

DIAZ Olvera, 2010, À l'écart de l'école ? Pauvreté, accessibilité et scolarisation à Conakry. *Revue Tiers Monde*, n°2, p. 167–186.

GODARD Xavier, 2002, *Les transports urbains en Afrique : Entre crise et recomposition*. Paris : Karthala. 408p

GOGBE Teré, 2016, Activités commerciales de rue et structuration de l'espace dans l'agglomération d'Abidjan : cas de la commune d'Adjamé. *Revue Ivoirienne de Gouvernance et d'Études Stratégiques, 1*(1), p. 175–194.

GOZE Thomas, 2022, Influence de la gare routière d'Adjamé sur les populations résidentes. *International Journal of Humanities and Social Science Invention*, *11*(2, Série II), p. 27–37.

KASSI Irène, 2015, Foisonnement des gares spontanées et recompositions du paysage urbain d'Abidjan. *Le Journal des Sciences Sociales*, *12*(2), p. 165–176.

KASSI Irène, 2010, Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, *251*, p. 391–402.

MAHDJOUB Assaad, 2018, *Les nuisances liées au trafic routier (bruits, pollution de l'air et insécurité) : de la gêne à la perception du risque sanitaire sous l'angle des inégalités sociales* Thèse de doctorat, Université Claude Bernard Lyon 1, 260p.

NASSA Désiré, 2010, Les frontières nord de la Côte d'Ivoire dans un contexte de crise, *les Cahiers d'Outre-Mer*, 251, p. 461-483

TOURE Mamoutou, 2011, *Petits métiers pour grands services dans la ville africaine*. Paris, édition, L'Harmattan.

N'dri Ernest KOUADIO est Maître-Assistant de Géographie. Il est membre de l'Equipe de Recherche Espace Système et Prospective (ERES-P). Il est responsable de niveau à l'Institut de Géographie Tropicale. Il concentre ses recherches et publications sur l'aménagement du territoire, l'urbanisation, au développement urbain et à la gouvernance locale.

N'dri Ernest KOUADIO
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
Université Félix Houphouet–Boigny (UFHB)
kouadiondriernest@gmail.com