

## Influence de la gare routière d'Adjamé sur les populations résidentes

GOZE Thomas<sup>1</sup>, KOUASSI Patrick Juvet<sup>1</sup> et GOGBE Téré<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Maître-Assistant, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire, 01 BPV 34 Abidjan 01

<sup>2</sup>Professeur Titulaire, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan

---

**RÉSUMÉ :** L'objectif de cette réflexion est d'analyser l'impact des activités de la gare routière d'Adjamé sur le cadre de vie des populations résidentes. Pour y arriver, la méthodologie d'approche s'est appuyée sur la documentation existante et les enquêtes de terrain. Les résultats d'investigation révèlent que la gare routière d'Adjamé qui connecte la ville d'Abidjan aux autres villes du pays et aussi à la sous-région représente un nœud, un pont de jonction entre des personnes. De par sa position, cette gare implantée au centre des quartiers d'habitations du sud de la commune est le lieu de plusieurs échanges. Ces échanges créent divers dynamiques : de communications, de marchandages et de consommations qui influencent l'organisation des quartiers adjacents à cette gare. Au fil du temps, ces quartiers de gare ont connu une activité économique et une attractivité exponentielles. Ils sont ainsi valorisés sur le plan commercial, foncier et leurs résidents bénéficient d'une accessibilité favorisée à la gare routière en cas de déplacement. Au-delà de ces avantages qu'engendre la proximité de cet espace public de transport, les inconvénients liés principalement à l'insécurité accrue et aux risques environnementaux (insalubrité, désordre, bruits incessants des véhicules) impactent considérablement le cadre de vie et la santé des populations résidentes.

**MOTS CLÉS :** Gare routière, population résidente, cadre de vie, Adjamé, Côte d'Ivoire.

### ABSTRACT

#### **Influence of the Adjamé road station on resident populations**

The objective of this reflection is to analyze the impact of the activities of the Adjamé bus station on the living environment of the resident populations. To achieve this, the approach methodology relied on existing documentation and field surveys. The results of the investigation reveal that the Adjamé bus station which connects the city of Abidjan to the other cities of the country but also to the sub-region represents a node, a junction bridge between people. Due to its position, this station, located in the center of residential areas in the south of the town, is the site of several exchanges. These exchanges create various dynamics: communications, haggling and consumption that influence the organization of the neighborhoods adjacent to this station. Over time, these station districts have experienced exponential economic activity and attractiveness. They are thus valued from a commercial and land perspective and their residents benefit from improved accessibility to the bus station when traveling. Beyond these advantages generated by the proximity of this public transport space, the disadvantages linked mainly to increased insecurity and environmental risks (insalubrity, disorder, incessant noise from vehicles) have a considerable impact on the living environment and health. resident populations.

**KEYWORDS:** bus station, resident population, influence, Adjamé, Ivory Coast.

---

Date of Submission: 25-01-2022

Date of Acceptance: 06-02-2022

---

### I. INTRODUCTION

Les métropoles dans leur logique de développement entretiennent des réseaux privilégiés qui cristallisent des nœuds de transport et des lieux attractifs en matière de mobilité. Dans l'organisation de ces mobilités périurbaines et interurbaines, ce sont les gares principales qui vont permettre de connecter la ville aux autres villes du pays mais aussi à l'international (Serviant Océane, 2015, p.6). En effet, la mise en service d'une nouvelle offre routière s'accompagne de la création de gares, en périphérie ou au cœur des villes. Les gares de voyageurs et les pôles d'échanges constituent de ce fait une catégorie un peu à part, dans les différents espaces publics. Ces objets urbains de mobilité ont acquis ces dernières années en regain d'intérêt dans la plupart des métropoles en raison du développement des modes de transport. Les gares deviennent progressivement des espaces publics, dont les services sont utilisés aussi bien par les voyageurs et les voyageuses que par le reste de la population (DREAL, 2019, p.5). Dans cet article, l'attention se focalise tout particulièrement sur la gare routière d'Adjamé qui ne fait pas exception à ce rôle dévolu. Elle représente, en effet, au cœur de la capitale économique ivoirienne beaucoup plus qu'un simple point de départ, d'arrivée ou de passage par lequel transite

une grande partie des autobus et des véhicules de transport. Dévoratrice dynamique d'espace, la gare d'Adjamé est le lieu de cohabitation intense : habitat, services, passagers, qui font de cet espace public un lieu de convivialité et de sociabilité apprécié tant par les passagers que par les résidents eux-mêmes. Visiblement, la plus grande gare routière d'Abidjan située au centre des quartiers d'habitations du sud de la commune d'Adjamé, qui était une chance pour ladite commune notamment pour les quartiers adjacents et leurs habitants, est devenue avec le temps un risque permanent pour les résidents. En effet, l'inorganisation, l'insécurité et l'insalubrité sont parmi les problèmes majeurs qui minent cette plaque tournante du transport de voyageurs en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. Ces réalités urbaines que vivent les habitants de la gare routière d'Adjamé soulèvent le problème de la dégradation du cadre de vie des populations riveraines. Sur ces constats, la question principale que suscite cette recherche est de savoir comment la gare routière d'Adjamé influence-t-elle sur ces populations résidentes ?

De façon spécifique, il s'agira pour nous:

- d'étudier la fonction et le dynamisme de la gare routière d'Adjamé;
- d'analyser les conséquences liées à l'implantation de cet espace public sur les quartiers alentours et leurs résidents.

## II. MÉTHODE ET OUTILS DE COLLECTE DES DONNÉES

La commune d'Adjamé, avec une population de 372 978 habitants (INS, 2014) pour 21 016 hab. /km<sup>2</sup> est l'espace de notre étude. Située au Nord de la ville d'Abidjan, Adjamé est une plate-forme de débarquement, de transit des hommes et des produits de la sous-région. La commune compte 19 quartiers qui sont Adjamé Nord, Adjamé Est, Adjamé Village, Bromakoté, Dallas, Ebrié, Indénié, Habitat-Extension, Filtisac-Sodeci, Mairie 1 et 2, Marie Thérèse, Mirador, Paillet, St-Michel, Williams Ville 1, 2, 3 et 220 Logements (figure 1). Le choix de cette commune comme lieu pour mener la présente réflexion répond au fait qu'Adjamé abrite la plus importante gare routière du pays à partir de laquelle les cars et lignes de transports irriguent l'ensemble de la Côte d'Ivoire ainsi que la sous-région. La figure 1 est une présentation de notre espace de recherche dans la ville d'Abidjan.

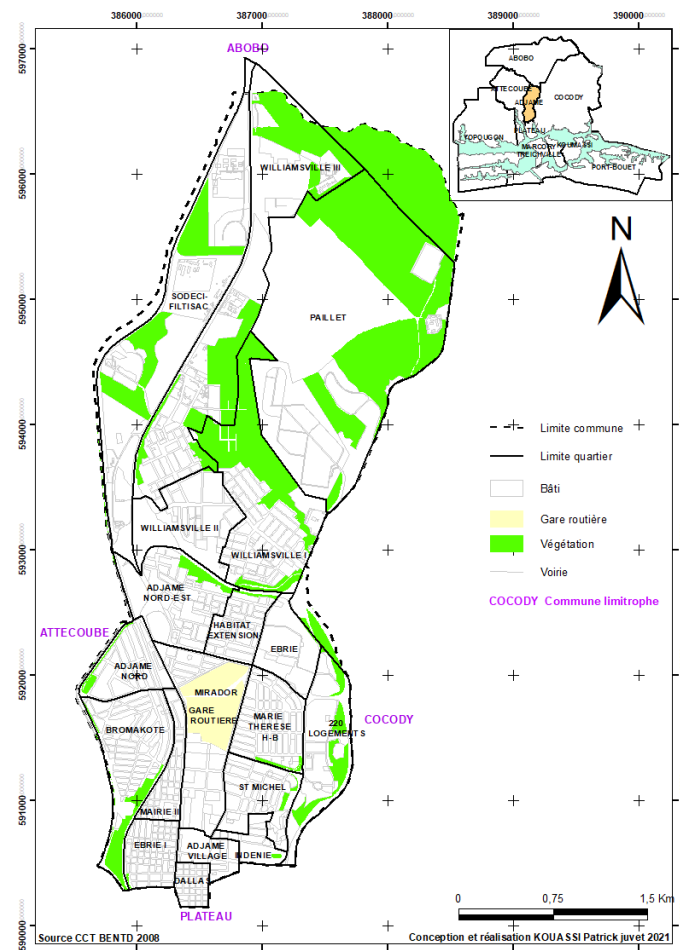


Figure 1 : Présentation de la zone d'étude

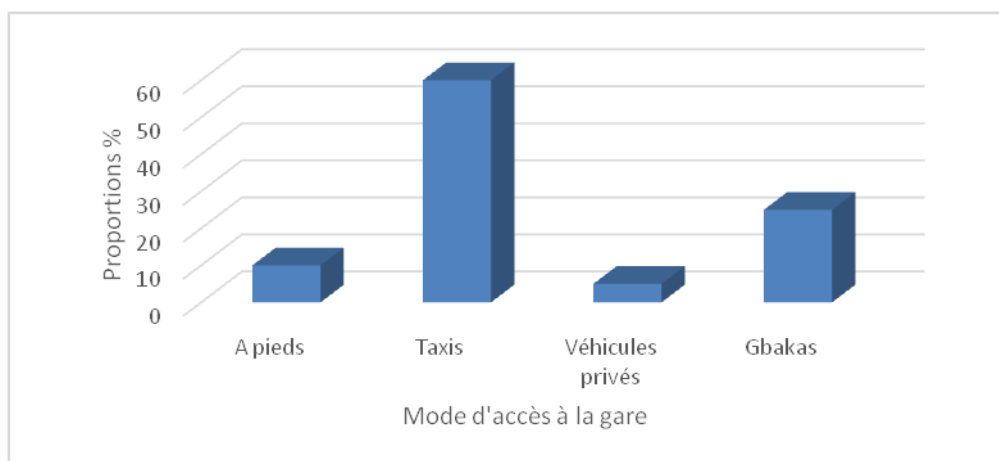
Une recherche documentaire et des enquêtes de terrain ont été nécessaires pour atteindre l'objectif fixé. La recherche documentaire, étape primordiale s'est effectuée dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD), de la Mairie de la commune d'Adjamé et du Ministère des transports. Cette recherche a pour la plupart menée des analyses relatives aux gares routières. Ces objets qui sont au cœur des innovations urbaines et à leurs pôles d'échanges, mettant ainsi en avant le rapport intime entre la gare et la ville. Des séminaires pour interroger les évolutions contemporaines des gares routières et de leurs usages ont également été consultés. Les enjeux de l'implantation d'un tel objet public sur l'espace urbain ont été mis en lumière.

Quant aux enquêtes de terrain qui se sont déroulées de mi-Mars 2020 à Août de la même année, elles se sont faites à quatre niveaux : l'observation, l'entretien, l'enquête par questionnaire et l'inventaire. L'observation qui a consisté à une prise de contact direct avec la zone d'étude a consisté à une présence quotidienne dans la gare et dans les quartiers environnants. Elle a complétée ensuite par des passages réguliers durant les week-ends, les périodes de fêtes ainsi que pendant les périodes de fêtes et les vacances scolaires. Cette visite de terrain a permis d'apprécier le dynamisme et les usages de la gare routière d'Adjamé ainsi que la vie sociale qui s'y déroule. Dans les quartiers alentours, la technique a permis de s'impregner des impacts de l'implantation d'un tel dispositif urbain sur les habitants et leur cadre de vie. Des prises de vue pour matérialiser ces effets induits ont sanctionné cette étape primordiale de notre recherche à Adjamé. Les entretiens avec les responsables des services techniques de la mairie d'Adjamé et les chefs de gares ont porté principalement sur la gestion de cet espace public. 10 gares s'inscrivant dans des logiques légales (conforts) ont fait l'objet d'enquête. Dans l'impossibilité de comptabiliser les gares anarchiques, un choix a été porté sur 5 d'entre elles. Au total, 75 passagers choisis au hasard dont 5 par types de gare ont permis d'identifier le mode d'accès à l'espace en cas de déplacement. Dans les quartiers alentours, ce sont 153 chefs de ménages résidents identifiés des quartiers de proximité à la gare routière qui ont été interrogés par questionnaire. Les critères de choix des chefs de ménages sont le sexe et l'ancienneté immédiate de la gare. Le but était d'appréhender la perception et les effets des nuisances sécuritaires et environnementales ressenties au domicile, ainsi que les comportements de résiliences individuels adoptés par ces derniers pour les éviter ou les réduire. Toutes les informations relatives à ces préoccupations ont été soigneusement recueillies sur une fiche préalablement établie. L'inventaire a aidé à répertorier et recenser les gares disponibles sur cet espace public de transport ainsi que leurs usages quotidiens.

### **III. RÉSULTATS**

#### **3.1. La gare routière d'Adjamé : fonction et dynamisme**

Abidjan, la capitale économique et lagunaire de la Côte d'Ivoire avec ses 4 707 000 habitants, soit 20% de la population ivoirienne (INS, 2014) est la ville la plus peuplée du pays. Elle compte 10 communes avec des gares différentes et pour différents transports routiers dont celle d'Adjamé, l'une des communes de cette capitale. Depuis son érection en commune en 1978 et son autonomisation conférée par la loi n°80- 1180 du 17 octobre 1980, relative à l'organisation municipale, les élus municipaux d'Adjamé ont initié de grands projets de développements des équipements socio-économiques urbains (Aka Asalé Félix, 2016, p.11). La gare routière, l'un de ces équipements communal et la plus importante gare ivoirienne est le lieu de transit de nombreux passagers. Elle a vu sa fréquentation s'accroître et son attractivité gagné en regain d'intérêt ces dernières années du fait notamment de la mise en réseau des villes et villages ivoiriens et de la sous-région. La conséquence majeure est la croissance des trafics de voyageurs d'autant plus que les transports occupent une grande partie des hommes que ce soit pour le travail, pour les vacances ou dans le quotidien. En termes de connectivité, la gare routière d'Adjamé connaît de nombreux problèmes d'accessibilité à cause du flux de voyageurs quotidien intense, aidée par la surcharge des rues qui mènent à cet espace public de transport par les commerçants ambulants et certaines gares périphériques anarchiques. La figure 2 est une illustration des moyens utilisés par les voyageurs pour accéder à ladite gare.



**Figure 2: Mode d'accès des voyageurs à la gare routière d'Adjamé**

Source : nos enquêtes, Juillet 2021.

Plus de 60% des voyageurs empruntent les taxis pour éviter d'être accosté par des inconnus qui s'érigent en "pick pocket" et qui rodent dans les environs des gares. Les passagers (25%) qui proviennent des communes avoisinantes utilisent des mini-cars communément appelés "Gbakas" pour se rendre à la gare routière s'exposant le plus souvent à la tracasserie des porteurs ou des personnes Sans Domicile Fixe (SDF) qui y trouvent un abri la nuit tombée. Seulement 5% qui se font généralement accompagner par un parent ou un ami possédant un véhicule relient l'espace aux moyens de transports privés. La concession a été faite à de nombreuses compagnies qui se sont rapidement constituées dans une logique de transport de personnes et de biens. Toutes les compagnies implantées ne répondent pas à la même logique spatiale. Certaines s'inscrivent dans un contexte légal par leur emplacement, se caractérisant par un design moderne et disposent de services en gare dédiés aux passagers et aux visiteurs. D'autres par contre sont mal reliées au reste de l'infrastructure, avec des services limités les mettant ainsi dans une position périphérique qualifiée de "gares perdues" (photo 1).



**Photo 1 : Compagnie de transport anarchique à la gare routière d'Adjamé**

Prise de vue: GOZE T., 2021

Ne pouvant être intégrées au tissu urbain consolidé, ces compagnies embarquent les passagers dans un isolement avec un environnement peu favorable au goût des clients. De nombreuses compagnies de transport disponibles à la gare routière d'Adjamé disposent de services marchands. La figure 3 ci-dessous met en évidence ces services disponibles en gare et qui s'ouvrent en destination des voyageurs et des accompagnateurs.

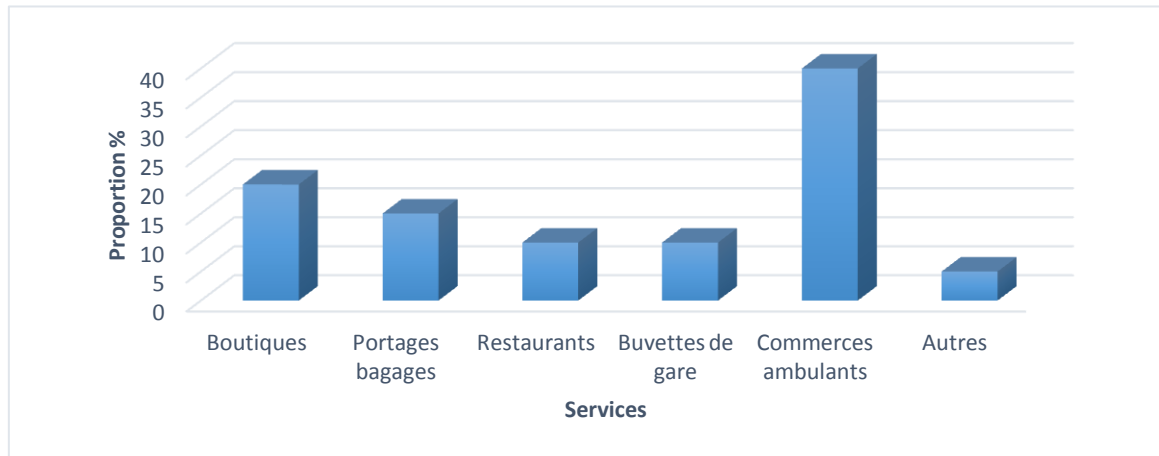


Figure 3 : Services disponibles à la gare routière d'Adjamé

Source : nos enquêtes, Juillet 2021

Compte tenu de son accessibilité, le commerce ambulant reste prépondérant dans les différentes compagnies. Ceux qui l'exercent circulent le long des gares ou les investissent avec des articles de tout genre en main. Ce commerce ambulant est suivi des boutiques installées le plus souvent dans l'enceinte des gares fortement encadrées. Le portage des bagages qui occupe la troisième position est généralement réservé aux jeunes gens qui transportent les colis des voyageurs moyennant de l'argent.

La majorité des compagnies se partagent les lignes les plus rentables avec leurs dessertes de l'arrière-pays. Avant les mesures de restrictions liées au déclenchement de l'épidémie à Coronavirus Disease 2019 qui a entraîné la fermeture des frontières ivoiriennes depuis le 20 Mars 2020, un nombre restreint de compagnies notamment l'Union des Transports de Bouaké (UTB) mis en service depuis 1984 relie la capitale économique à la sous-région. La figure 4 illustre les taux d'échanges entre la gare d'Adjamé et ses pôles d'échanges.

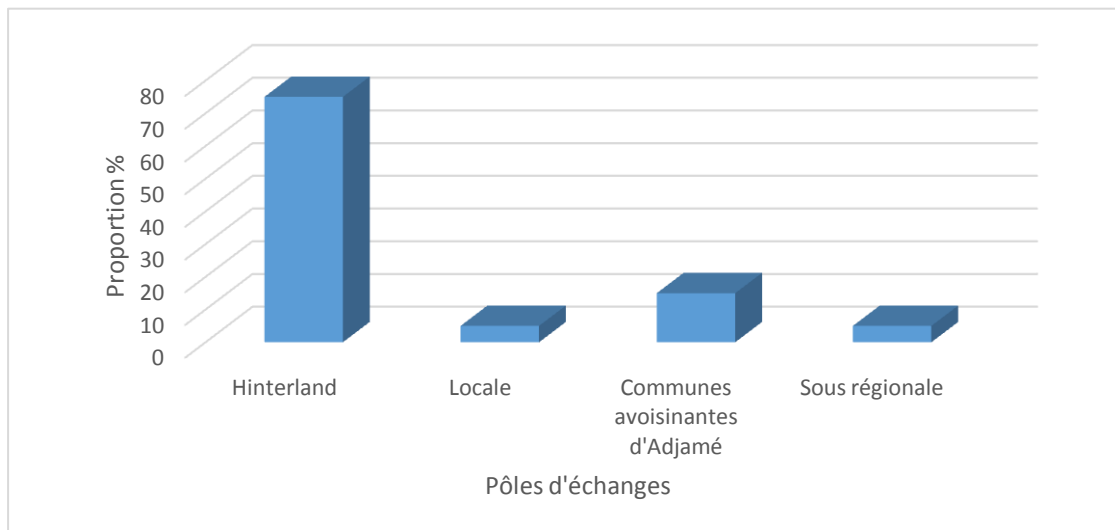


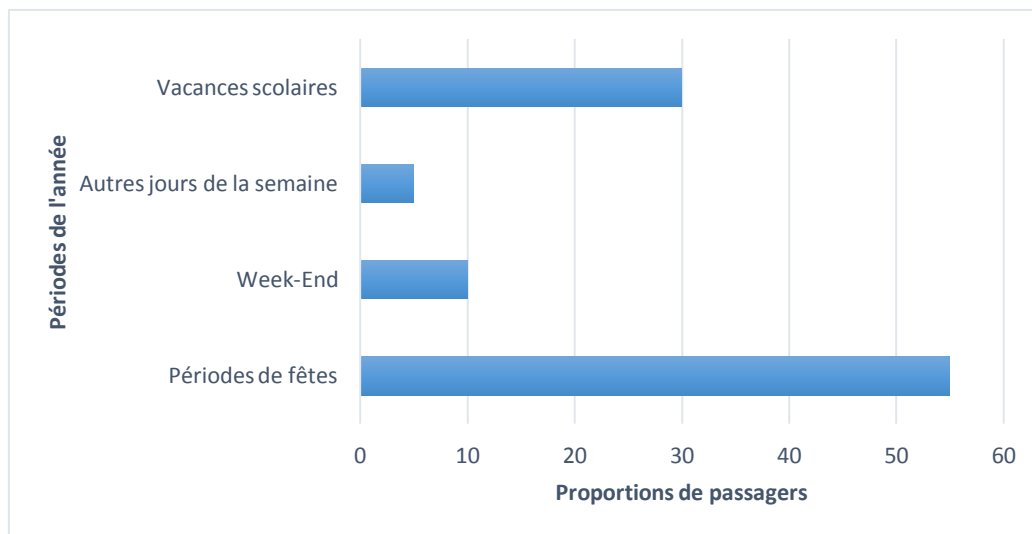
Figure 4 : Desserte entre la gare d'Adjamé et ses pôles d'échanges

Source : nos enquêtes, Juillet 2021

Comme on le constate, les pôles d'échanges de la gare d'Adjamé, principale gare routière d'Abidjan ne bénéficient pas d'une égale desserte. Et pour cause, les déplacements des populations se font principalement d'Abidjan à destination de l'intérieur du pays et vis-versa ; ce qui explique la proportion élevée (75%) de la desserte entre cette gare et son arrière-pays. Les communes avoisinantes à Adjamé qui enregistrent de plus en plus des flux croissants de passagers à cause des déplacements quotidiens de leurs habitants viennent en seconde position avec (15%) des dessertes. Les mobilités sous-régionales qui sont hebdomadaires et les échanges locaux qui se font à partir de la gare routière occupent la dernière place avec 5% des dessertes.

La gare enregistre plus ou moins de passagers et est mise en effervescence en fonction des périodes de l'année et des jours de la semaine (Figure 5). De fin Juin à mi-Septembre qui correspondent aux périodes de

départ et de retour des vacances scolaires en Côte d'Ivoire ainsi que les périodes de fêtes sont marquées par des déplacements de nombreuses populations d'élèves et des abidjanais eux-mêmes.



**Figure 5 : Mobilité des usagers en fonction des périodes de l'année**

*Source : nos enquêtes, Juillet 2021*

Pendant les périodes de fêtes, la gare enregistre une forte proportion (55%) de déplacés qui regagnent souvent leurs parents pour commémorer certains moments de jouissance. Elles sont suivies des vacances scolaires (30%) qui mobilisent le plus souvent des élèves. La gare gagne alors en dynamisme et les quartiers alentours se valorisent sur le plan commercial.

### **3.2. Conséquences de l'implantation de la gare routière sur le cadre de vie des résidents**

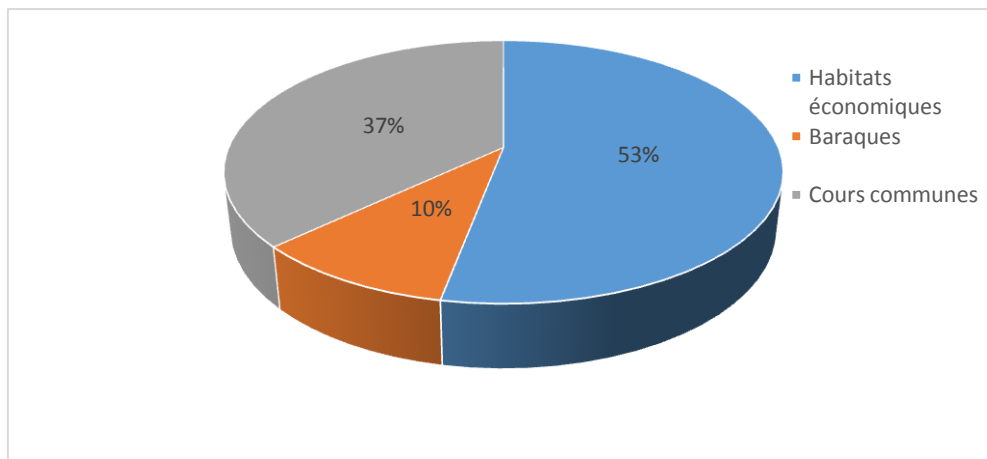
#### **3.2.1. Une intensification du commerce de proximité**

Points de jonction et portes privilégiées d'accès à la gare routière, les quartiers aux alentours (Mirador, 220 Logements, Saint-Michel, Marie Thérèse Houphouët-Boigny, Bromakoté ; Adjamé Village) à cet espace public sont devenus des lieux stratégiques et des enjeux pour la vitalité de la commune d'Adjamé. Ce qui contribue à faire évoluer l'image de ces quartiers. L'expansion progressive de la gare dans ces quartiers alentours a suscité un intérêt croissant, en raison des effets que l'implantation de cet objet urbain implique sur ces zones. En termes de morphologie urbaine, les abords immédiats de la gare se caractérisent par une densification du tissu urbain du fait d'une indisponibilité foncière significative. Au plan économique, ces quartiers sont à dominance commerciale, ce qui renforce leur densité. En effet, de nombreux commerçants et hommes d'affaires se sont fortement investis dans ces quartiers augmentant fortement les flux de transit. Ces commerces de proximité permettent aux résidents et également aux usagers de la gare routière de faire quelques courses lors de leur passage (photo 2).



*Photo 2 : activités de rues et animation au quartier 220 logements.  
Prise de vue: GOZE T., 2021*

Comme on le constate sur cette rue des 220 logements, les rues et avenues situés autour de la gare routière connaissent un taux de fréquentation qui augmente. Il en est de même des quartiers environnants de l'espace public urbain qui drainent quotidiennement des flux importants de commerçants et de visiteurs. Cet avantage qui donne un nouvel élan aux quartiers immédiats augmente en permanence leur attractivité et leur dynamisme commercial. Outre la dimension commerciale et économique, les quartiers alentours de la gare routière d'Adjamé assurent également une fonction résidentielle avec une emprise spatiale touffue et un habitat diversifié (figure 6).



*Figure 6: Habitat typique des quartiers alentours de la gare routière d'Adjamé  
Source : nos enquêtes, Juillet 2021*

Ces quartiers abritent une part d'habitat dominé par le type économique (53%). Les populations de ces logements qui sont de nationalités diverses bénéficient de la proximité de la gare, ce qui simplifie la vie au quotidien de ces résidents qui peuvent s'équiper majoritairement en bien de consommation et réduire leurs coûts de transport en cas de voyages. En effet, leur position par rapport aux axes routiers des quartiers qui mènent à cette gare facilite l'accès améliorant ainsi leur lien avec cet espace public de transport.

### **3.2.2. Un cadre de vie des résidents fortement désordonné et dégradé**

Certes la gare routière d'Adjamé assure la mise en réseau de la capitale économique Abidjan, des villes de l'intérieur et de la sous-région mais, elle est aussi pourvoyeuse de nuisances, en particulier des principaux problèmes environnementaux liés aux transports. C'est d'abord la pollution de l'air locale (odeurs et poussières)

ainsi que les nuisances sonores (bruits et vibrations) produites par les véhicules qui quittent ou entrent en gare en transitant par les quartiers alentours. Ces inconvénients ont des effets sur la qualité et le cadre de vie des populations qui résident dans ces quartiers de proximité. La gare est également dévoratrice dynamique d'espaces à cause des petites compagnies périphériques qui s'infiltrent en permanence dans les quartiers et se rapprochent des habitations (photo 3).



**Photo 3 : gares anarchiques dans les rues du quartier 220 logements**  
Prise de vue: GOZE T., 2021

A l'observation, ce phénomène d'infiltration des compagnies dans les quartiers induit des encombrements permanents du cadre de vie des populations riveraines. Les déchets issus des restes des véhicules sont ainsi abandonnés et enlaidissent les rues des quartiers. De même, les voyageurs qui transitent chaque jour par ces quartiers environnants qui entourent la gare, comme les consommateurs et les résidents eux-mêmes qui y font leurs courses quotidiennes ont davantage tendance à éliminer leurs déchets dans les rues et les caniveaux à ciel ouvert, ce qui obstrue ces ouvrages d'évacuation des eaux pluviales (photo 4). Les odeurs nauséabondes diffusent en permanence de ces endroits et les risques d'inondation augmentent en saison pluvieuse.

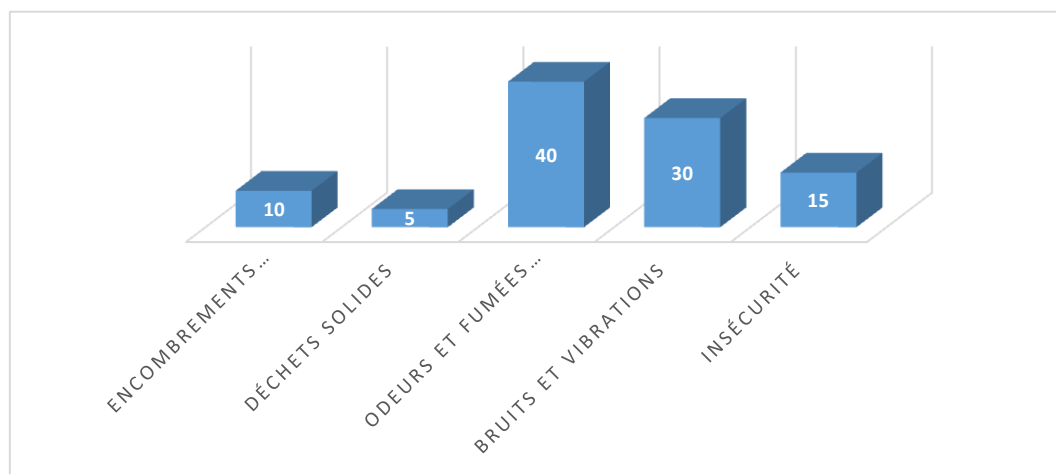


**Photo 4 : Obstruction des ouvrages d'évacuation des eaux pluviales au quartier Marie Thérèse Houphouët-Boigny.**  
Prise de vue: KOUASSI J. P., 2021

Les rejets des restes de nourriture observables sur cette prise sont le fait des passagers en transit dans le quartier pour la gare ou des résidents eux même. Le climat d'insécurité et le sentiment d'abandon qui règnent



à la gare se répercutent sur les quartiers alentours. La figure 7 ci-dessous traduit quelques uns des nombreux dommages sur le cadre de vie des quartiers environnants de la gare routière.



**Figure 7: Facteurs de détérioration du cadre de vie dans les quartiers adjacents à la gare routière**

Source : enquêtes de terrain, Juillet 2021

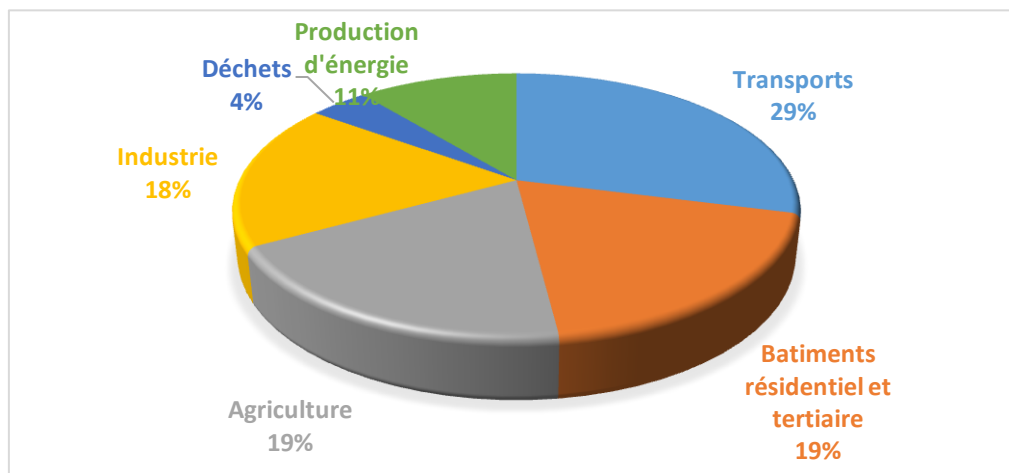
Les odeurs et les fumées d'échappement des véhicules sont aux yeux des riverains enquêtés les premiers facteurs qui participent à la détérioration de leur situation quotidienne (40%). Viennent ensuite les bruits et les vibrations qui proviennent des klaxons en permanence, des ronflements des engins, etc. 30% des logements enquêtés ont au moins une façade de leur maison donnant directement sur une rue à trafic important menant à la gare routière. 15% des ménages ont constaté un accroissement de l'insécurité avec des faits de vols, violence, malveillance, etc dans leurs quartiers. L'attente du projet ambitieux de construction de la nouvelle Gare Routière Interurbaine d'Abidjan (GRIA) d'un coût de 47 milliards de FCFA qui sera bâtie sur une superficie de 22 hectares sur la voie express menant à Abobo ont accentué de la part des autorités publiques un manque d'entretien de la gare routière d'Adjamé désuète. Ce lieu public où transitent chaque jour des milliers de voyageurs est devenu le point de ralliement de nombreux Sans Domiciles Fixes (SDF), d'alcooliques et d'autres marginaux qui ne favorisent pas la sécurité dans cette gare et dans les quartiers environnants. La présence de cette infrastructure de transport routier à proximité des logements de populations a induit au fil du temps la cohabitation de nombreuses entités : commerces, services, véhicules de transports, etc. Toutes ces entités qui génèrent un volume très important de déchets participent à la promiscuité et à l'encombrement des rues qui cumule 10% des dommages causés à la qualité de vie dans les quartiers alentours de la gare routière d'Adjamé. Ainsi, sur les 153 ménages résidents enquêtés, 76,4% ont reconnu que leur cadre de vie est insalubre mais ils y demeurent à cause des avantages liés à la proximité de l'espace public urbain.

#### IV. DISCUSSION

Dès l'origine, les gares ont constitué un vecteur, un lieu d'échanges de biens, de marchandises, de matières premières et de passagers (Louis-Thibault Buron, 2016, p.10). Les logiques d'implantation de ces gares deviennent plus complexes, pour rapprocher ce débarcadère du lieu de résidence des voyageurs. Cela scelle l'intégration urbaine de la gare dans la grande majorité des cas (Louis-Thibault Buron, 2016, p.39). Selon la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT, 2008, p.3) « la gare est un nœud de communication où l'on passe d'un moyen de transport à un autre ». La gare routière d'Adjamé, plaque tournante du transport de voyageurs en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest favorise un dynamisme économique et commercial préexistants des quartiers qui l'entourent. Selon Caroline Depeyrot et al. (2012, p.1) « les portes d'entrée dans la ville que sont les quartiers de gare constituent un enjeu majeur de développement pour les communes concernées. Ces quartiers de gare se distinguent des autres quartiers de la ville, voire ont acquis un statut à part à la fois dans la morphologie urbaine et, surtout dans l'imaginaire collectif depuis leur apparition au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce statut à part dans la ville est dû, comme son nom l'indique à la présence de la gare, constituant elle-même un objet spécifique (Aurélié Delage, 2013, p.35). Pour Carmen Vazquez Varel et José Maria Martínez Navarro (2015, p.45), « l'implantation de toute nouvelle infrastructure de transport a de façon quasi automatique des effets positifs sur le développement local et régional ». En effet, au-delà de la connectivité de la gare routière d'Adjamé avec d'autres réseaux et modes de transports, les activités liées au tissu commercial des quartiers d'influence de la gare routière ont considérablement augmenté du point de vue économique. La création de la gare routière d'Adjamé résulte de la gestion de l'espace urbain de la commune dans la lutte contre

les gares anarchiques. Ainsi, la mise en place d'une gare routière dynamique répond à une logique de rationalisation et d'optimisation de l'utilisation de l'espace foncier. L'espace de la gare routière étant plus restreint, cela permet une meilleure lisibilité de l'offre par les voyageurs (Marion Suel, 2010, p.33). En effet, pour la gare, lieu de passage d'une grande intensité, la gestion de site se doit de considérer autant les notions de confort et de qualité des espaces que celles attachées à la clarté et la lisibilité des lieux, dans un objectif de bon fonctionnement du site dans son ensemble (IAU, 2012, p.32).

Cependant, à Adjamé, l'exiguïté de la gare routière a induit des problèmes de gestion de l'espace marquée par une occupation des alentours par des gares anarchiques avec leur corollaire d'encombrements. La gare routière d'Adjamé est devenue avec le temps dévoratrice d'espaces. Analysant la surface allouée aux transports dans la ville, Marie-Eve Will (2018, p.1) fait remarquer qu'il existe une grande différence d'espaces occupés entre les différents modes de transports de voyageurs. Selon elle, les modes actifs à savoir les marches et les vélos peuvent occuper un espace jusqu'à vingt fois plus faible qu'une voiture individuelle. Le trafic intense de l'espace public urbain d'Adjamé est également source de nuisances d'ordre environnemental (bruits, pollution de l'air ambiante, etc.) et d'insécurité dans les quartiers environnants. Or, le secteur du transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre et ses impacts sur l'environnement sont nombreux: pollution de l'air (Figure 8), de l'eau, nuisances sonores, modification des paysages ou encore contribution au changement climatique. Le transport routier est la première source d'émission de Dioxyde de Carbone (CO<sub>2</sub>), principal responsable du réchauffement climatique. En 2016, toutes les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les transports terrestres sont à 44,4% émises par des véhicules particuliers, 18,4% par des poids lourds et des autobus, 8,4% par des véhicules utilitaires légers et 0,9% par les deux roues (ekWateur, 2020, p.1).



**Figure 8 : Sources des pollutions de l'air**

Source : ekWateur, 2020, p.1

Comme on le constate c'est donc le moyen de transport qui émet le plus de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère avec 29% des émissions. Le bruit occasionné par les transports routiers est la principale source de nuisance sonore. Il s'agit principalement du bruit de roulement pneu-chaussée, du bruit du groupe motopropulseur (ADEME, 2021, p.2).

« Les transports routiers contribuent aux émissions de polluants (particules, précurseurs de l'ozone, etc.), à la production de déchets et à l'insécurité routière. Ils émettent de polluants à proximité des lieux où vivent les populations. Ces émissions sont assez étroitement liées à l'importance du trafic, en particulier à la circulation routière, principale source d'émission du secteur » (Commissariat Général au Développement Durable, 2009, p.11). Les infrastructures routières sont à l'origine de nombreuses pollutions, en particulier des particules et de l'Oxyde d'Azote (NOx) dans les zones urbaines. La pollution par les particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres connue sous le nom de "Particulate Matter "(PM 10) est à l'origine de 6% des décès prématurés en France en moyenne, dont la moitié est attribuée aux émissions du trafic routier (ADEME, 2016, p.1). En octobre 2013, l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S) a classé la pollution de l'air extérieur comme cancérigène pour l'homme. Les recherches de la santé publique ont renforcé le lien entre la pollution de l'air extérieur et celui des pathologies respiratoires et cardiovasculaires. Elles mettent en lumière les effets néfastes sur la reproduction et sur le développement fœtal et neurologique des nouveau-nés (ekWateur, 2020, p.2).

Les inconvénients dus à la dégradation de la qualité du cadre de vie et de travail liés à la proximité des gares routières a également fait l'objet d'analyse par Ghislain Fouthe Wountchoua et al (2020, p.263). Selon ces auteurs, les dommages environnementaux induits favorisent la recrudescence de certaines maladies

respiratoires (toux, maux de tête, maladies pulmonaires, etc) et les maladies tropicales (paludisme, fièvre typhoïde, diarrhées). Ils ont également relevé plusieurs phénomènes qui renforcent l'insécurité à la gare routière qui sont entre autres l'agression, le vandalisme, etc. (p.264). Cette insécurité réelle et ressentie dans les gares peut constituer un véritable obstacle à l'usage des transports publics. Elle peut aussi contribuer à limiter la mobilité, l'accès à la ville voire dans certains cas freiner un processus d'intégration sociale (CERTU, 2004, p.5).

## V. CONCLUSION

La gare routière d'Adjamé reste à l'état actuel la plaque tournante du transport de voyageurs en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. Elle est desservie par de nombreuses compagnies et draine quotidiennement des flux réguliers et massifs d'individus en transit. Au fil du temps, cet espace public est devenu le lieu de cohabitation intense : compagnies de transport, taxis-course, commerces, services, habitats, etc. Toutes ces entités participent à l'économie locale et crée une convivialité et une sociabilité appréciés tant par les voyageurs en transit que les résidents voisins de l'objet urbain. Ce travail, en mettant en relief le dynamisme de la plus importante gare routière d'Abidjan et les avantages liés à son voisinage avec les quartiers alentours, a cherché à connaître ses inconvénients sur le cadre de vie de ces résidents. Après analyse des résultats, il ressort que cet espace public de transport qui est une chance pour les quartiers alentours et leurs résidents au plan commercial et en terme de coût de déplacement est également pourvoyeur d'ennuis environnementaux et d'insécurité permanente dans ces espaces. Dans l'attente de la construction de la nouvelle Gare Routière Interurbaine d'Abidjan (GRIA), des mesures se doivent d'être prises rapidement par les pouvoirs publics afin de garantir l'organisation et la sécurité au sein de la gare actuelle et palier également à la problématique de dégradation environnementale des quartiers environnants.

## REFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1]. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) : Agence de la transition écologique, (2021). Impact des transports sur l'environnement, République Française, 2 p.
- [2]. Aurélie DELAGE (2013), La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Etienne château-creux (France) et Liège-Guillemin (Belgique), Université Lumière Lyon 2, Institut d'Urbanisme, 543 p.
- [3]. Carmen vázquez Varela et José Maria Martínez Navarro (2015), L'implantation des gares de grande vitesses ferroviaire à l'écart des villes moyennes : un enjeu pour l'aménagement local, une analyse de deux études de cas en Espagne, Revue Géographique de l'Est (online), vol 55, n°3-4, 22p, <http://doi.org/10.4000/rge.5551>.
- [4]. Caroline DEPEYROT, Ahlam BENLEMSELMI, Samuel BELLOT, Jean-louis REBOUL (2012), Les quartiers de gare picards, de forts enjeux de développement pour les communes et la région, INSEE PICARDIE, analyses, n° 72, France, Picardie, [www.insee.fr/picardie](http://www.insee.fr/picardie), 4p.
- [5]. Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), (2004), L'insécurité dans les transports publics urbains, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Lyon, Bibliographie commentée, 90 p.
- [6]. Commissariat Général au Développement Durable (2009), Service de l'observation et des statistiques, études et documents, transports et environnement : comparaisons européennes, n° 3, 40 p.
- [7]. Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), Région Wallonne (2008), Le quartier de gare : un atout à valoriser, <http://www.cpd.t.wallonie.be>, 8 p.
- [8]. ekwateur, 2020, impact des transports sur l'environnement, en ligne, <https://ekwateur.fr>, p.1.
- [9]. Ghislain FOUTHE WOUNTCHOUA, Henri YAMBENE BOMONO, TANGA Djéuta Marcel. S, (2020). Impacts environnementaux et socio-économiques de la principale gare routière de Yaoundé, Revue Espace Géographique et Société Marocaine (EGSM), n° 41/42, pp.263-264.
- [10]. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), (2012), de la conception à la gestion des espaces en gare. La prévention au cœur de la stratégie de sûreté, ÎLE-DE-France, <http://www.iau-idf.fr>, 54 p.
- [11]. Louis-Thibault BURON (2016), portrait des quartiers de gare, l'exemple des quartiers de gare principaux du Grand Ouest Français, Université du Maine, Géographie et Aménagement, 107p.
- [12]. Marie-Eve WILL (2018), l'empreinte spatiale des transports urbains : quel espace utilisé en ville ?, TRANSPORTSHAKER, le blog transport des consultants wavelstone (en ligne).
- [13]. Marion SUEL (2010), La gare routière dynamique au cœur des villes, étude prospective RATP pour une application au secteur de Montparnasse, Mémoire de Master 2 professionnel, Transports Urbains et Régionaux de Personnes, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, Université Lumière Lyon 2, 93 p.
- [14]. SERVIANT Océane (2015). La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines, Université Pierre Mendès, France, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Sciences de l'Homme et Société, Master Sciences du Territoire, Urbanisme et Projet Urbain, Menighetti Programmation, Dumas-01266843, HAL (archives-ouvertes), 118p.

GOZE Thomas, et. al. "Influence de la gare routière d'Adjamé sur les populations résidentes." *International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI)*, vol. 11(02), 2022, pp 27-37. Journal DOI- 10.35629/7722