

**Analyse des incidences socio-économiques et environnementales  
des activités économiques associées au fonctionnement des gares  
routières à Daloa (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)**

**Analysis of the socio-economic and environmental impact of  
economic activities associated with the operation of bus stations in  
Daloa (West-central Ivory Coast)**

**KOUAME Kouadio Arnaud**

Enseignant-chercheur

Département de Géographie

Université Jean Lorougnon Guédé

Membre du Secrétariat International Francophone de l'Evaluation Environnementale (SIFEE)  
Côte d'Ivoire

**ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel**

Enseignant-chercheur

Département de Géographie

Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa-Côte d'Ivoire)

Membre du Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer), Côte d'Ivoire

**Date de soumission :** 03/07/2024

**Date d'acceptation :** 09/09/2024

**Pour citer cet article :**

KOUAME. K. A. & ELEAZARUS. L. M. (2024) «Analyse des incidences socio-économiques et environnementales des activités économiques associées au fonctionnement des gares routières à Daloa (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)», Revue Internationale du chercheur «Volume 5 : Numéro 3» pp : 1254-1278

## Résumé

Composantes essentielles des réseaux de transports publics et de la desserte des territoires, les gares routières à Daloa sont le siège de la prolifération d'activités économiques aux multiples effets socio-économiques et environnementaux. En s'appuyant sur la documentation et sur la combinaison d'une approche qualitative et quantitative auprès de 348 acteurs des activités économiques développées autour des gares, de 29 professionnels des transports et de 58 voyageurs, cette étude analyse les incidences socio-économiques et environnementales en rapport avec le développement des activités économiques autour des gares routières dans cette ville ivoirienne.

Marqueurs du paysage urbain, les lieux de transport dans lequel se meuvent voyageurs et professionnels du transport abritent une gamme variée d'activités économiques, source d'emplois et de revenus. Toutefois, les pratiques développées par les acteurs économiques concourent à la dégradation de l'environnement urbain.

**Mots clés :** Daloa ; activités économiques ; gares routières ; incidences ; transport public.

## Abstract

Bus stations in Daloa are essential components of public transport networks and regional services, and are the site of a proliferation of economic activities with multiple socio-economic and environmental effects. Based on documentation and on a combined qualitative and quantitative approach involving 348 stakeholders in the economic activities developed around the stations, 29 transport professionals and 58 passengers, this study analyses the socio-economic and environmental impacts related to the development of economic activities around the bus stations in this Ivorian city.

The transport facilities in which passengers and transport professionals move are markers of the urban landscape, and are home to a wide range of economic activities that are a source of employment and income. However, the practices developed by the economic players contribute to the degradation of the urban environment.

**Keywords:** Daloa, economic activities, bus stations, impact, public transport.

## Introduction

Le décret N°2015-235 du 08 avril 2015 déterminant les conditions de création et d'exploitation des gares routières en Côte d'Ivoire, stipule en son article 1 que la gare routière est « toute structure de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun urbaines, interurbaines ou internationales destinées à permettre l'accès des usagers aux services de transport public routier de personnes ou de marchandises, en liaison éventuelle avec d'autres modes de transport ». Elle est davantage un carrefour où se connectent divers modes de transport (Lombard & Steck, 2004), « le point de départ, d'arrivée ou de passage par lequel transite une grande partie des autobus et des véhicules de transport » (Gozé et al., 2022). La gare routière est ainsi un lieu de la préparation, de la mise en mouvement et de la réception de tout ce qui circule. Elle représente un équipement structurant, s'inscrivant dans le processus d'aménagement et de planification des espaces urbains. Sa mise en place impose une logique d'organisation spatiale et de réglementation à même de garantir une gestion efficiente de l'espace géographique dans lequel elle s'insère surtout qu'elle fait intervenir dans son fonctionnement d'autres acteurs du secteur productif, tels les commerçants. L'autorité organisatrice des transports en Île-de-France (2009), stipule d'ailleurs que le choix de la localisation de la gare routière s'inscrit dans une logique de projet intégrant un ensemble de paramètres dont « l'insertion urbaine visant la constitution d'un lieu de vie et/ou d'un espace public structurant et valorisant pour le quartier, la lisibilité de l'implantation, la limitation des nuisances sur le voisinage ». La création de la gare routière requiert la prise en compte de moyens technico-organisationnels intégrés dans des politiques de transport, relevant de l'initiative des gestionnaires de la ville.

Toutefois, « contrôler l'activité de transport urbain et interurbain en Afrique subsaharienne relève d'une gageure, car le secteur informel, à lui seul, structure plus de 80% de l'offre existante » (Yemmafouo et al., 2019). L'absence de gares routières et de points intermodaux formels dans les villes d'Afrique subsaharienne suscite la création de nombreux points intermodaux informels (Passoli & al., 2021). En l'espèce, l'offre du service des transports dans les villes ivoiriennes souffre de nombreux dysfonctionnements se traduisant par le foisonnement des gares spontanées (Soro & Déa, 2022) aux logiques d'implantation et de fonctionnement atypique. Cissokho (2012), cité par Passoli et al., (2021) souligne à juste titre que l'embarquement et le débarquement des usagers restent la fonction primordiale des gares routières. Le caractère informel qui encadre leur mise en place et leur fonctionnement donne lieu à la marginalisation des activités connexes dans leur structuration, notamment les



commerces. « Or, la non-prise en compte des autres services (...) dans l'aménagement des gares routières se traduit par une installation anarchique des commerçants. Ce qui rend difficile l'organisation et la gestion de ces espaces de transport public » (Passoli et al., 2021 : 38). Interroger dans ce contexte, la question des logiques et implications des gares routières dans le processus d'urbanisation des villes d'Afrique subsaharienne relève ainsi d'un intérêt scientifique. Au-delà, la maîtrise de la question en lien avec le développement des gares informelles dans les villes est à même d'aider à une meilleure planification des projets de transports urbains.

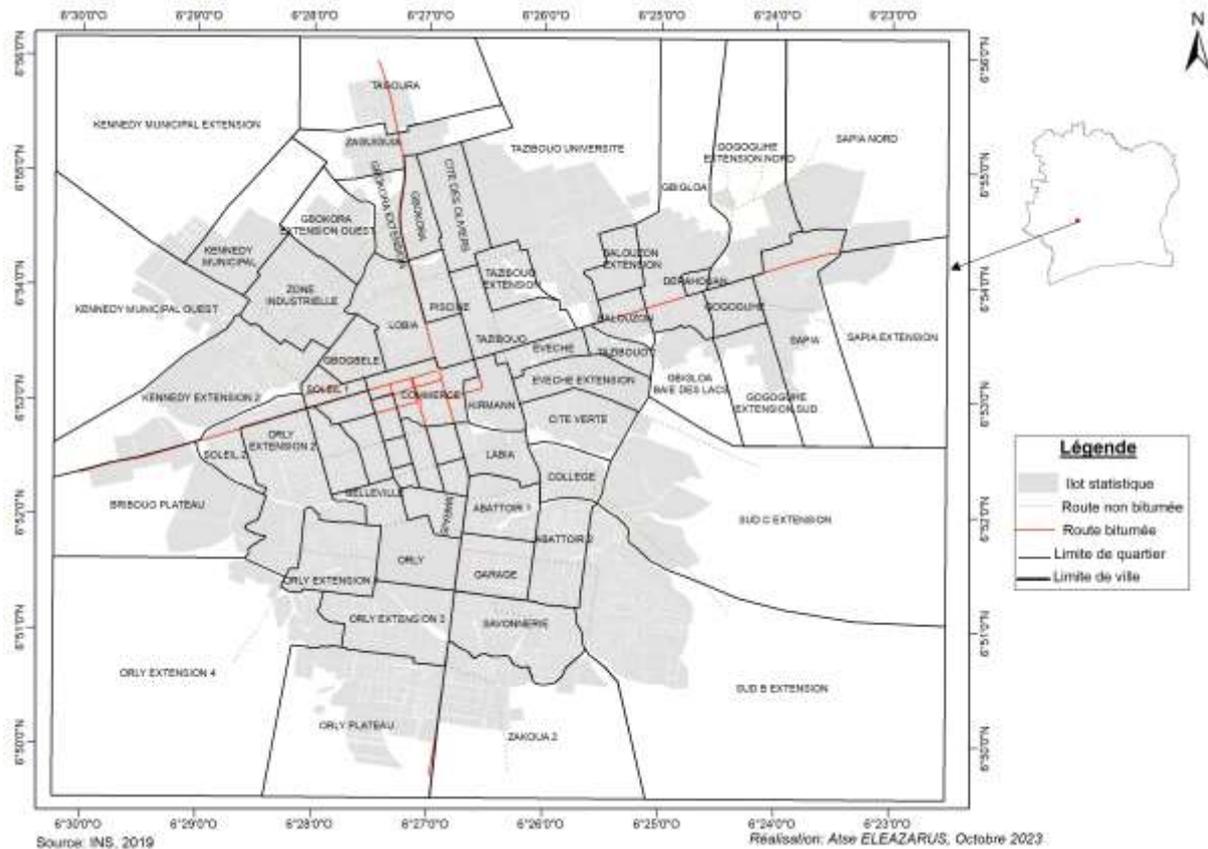
Ville de l'intérieur de la Côte d'Ivoire, Daloa offre un service de transport à caractère informel avec une prolifération de gares routières spontanées. La ville comptait en effet une vingtaine d'espaces de transport (Yao, 2016, cité par Soro & Déa, 2022) sur lesquels se développent divers commerces aux implications socio-économiques et environnementales peu connues. Quelles sont les incidences socio-économiques et environnementales liées au développement des activités économiques associées à l'exploitation des gares routières dans la ville de Daloa ? Cette étude vise à analyser les effets socio-économiques et environnementaux en rapport avec le développement des activités économiques associées au fonctionnement des gares routières de cette ville ivoirienne. Elle part de l'hypothèse selon laquelle les activités économiques qui soutiennent le fonctionnement des gares routières à Daloa dégraderaient l'environnement urbain nonobstant le fait qu'elles soient source de revenus.

## **1. Localisation et caractérisation de la zone d'étude**

Située à 410 km d'Abidjan, la capitale économique et à plus de 150 km de Yamoussoukro, la capitale politique de la Côte d'Ivoire, Daloa est la ville chef-lieu de la région administrative du Haut-Sassandra et le pôle économique régional du Centre-ouest ivoirien (Koukougnon, 2020). La ville connaît ainsi un relatif dynamisme économique, surtout qu'elle a affirmé très tôt sa vocation commerciale par le trafic de cola entre le Sud-ouest et la frontière Nord de la Côte d'Ivoire, pour l'approvisionnement des pays de la sous-région. Daloa est également un centre d'approvisionnement de son arrière-pays, en produits finis (Ministère de l'Intérieur et de l'Intégration Nationale de la Côte d'Ivoire, 2002). La dynamique commerciale de la ville s'accompagne de celle du transport, stimulée par sa position de ville carrefour. En effet, Daloa se localise à l'intersection des routes nationales A5 et A6 reliant la ville d'Abidjan à celle de Man à l'Ouest du pays et la ville de San-Pedro au Sud-ouest à celle d'Odienné au Nord (Eléazarus, 2023). La ville compte 421 879 citadins selon les données de l'Institut National de

la Statistique (INS, 2021), répartis dans une quarantaine de quartiers qui s'étendent sur plus de 9000 ha (Figure 1).

**Figure 1 : Localisation et présentation de la ville de Daloa**



## 2. Méthodologie

La collecte des informations s'est appuyée sur la combinaison de la littérature et des enquêtes de terrain.

La documentation a permis de recueillir des informations relatives à l'offre du service des transports dans les villes. Une attention particulière a été portée sur les écrits en rapport avec le fonctionnement et l'organisation des gares routières dans les villes africaines en général et ivoiriennes en particulier. À ce sujet, les écrits de Soro & Déa (2022), de même que ceux de Lombard & Nino (2012) et de Gbanflin & Aloko (2019) ont enrichi la banque de données. Ces études ont permis d'appréhender la notion de gare routière, les modes de création et de fonctionnement des gares dans les villes et les effets multiples qui en découlent. Les formes de gestion et les caractéristiques des gares ont été également appréhendées. Singulièrement, le décret N°2015-235 du 08 avril 2015, déterminant les conditions de création et d'exploitation

des gares routières en Côte d'Ivoire a renseigné sur le mode de création et d'exploitation des gares routières dans les villes ivoiriennes.

L'exploitation de la carte parcellaire de la ville a permis de spatialiser les gares routières dans le paysage urbain.

Les entretiens semi-directifs d'une durée moyenne de 45 min avec le responsable en charge des gares routières, basé à la Direction Régionale des Transports de même qu'avec les chefs de gares et le responsable de la confédération des syndicats des transporteurs de la ville ont permis de s'imprégner des modalités de création et de gestion des gares routières à Daloa. L'observation directe a quant à elle permis d'identifier la typologie des activités économiques associées à l'exploitation des gares et les effets spatiaux qui en découlent. Un bloc-notes a été utilisé pour relever les observations et des prises de vues ont été faites à l'aide d'un appareil photo numérique pour l'illustration des argumentaires. L'outil GPS a également permis de procéder à la géolocalisation de 30 espaces de transport collectif dans le paysage urbain.

Enfin un questionnaire adressé aux acteurs des activités économiques développées dans les gares a renseigné sur les motifs de l'implantation des activités, le revenu moyen tiré de leur développement, etc. La technique de l'échantillonnage a reposé sur le choix raisonné avec l'indisponibilité de base de données sur les acteurs économiques et surtout qu'un nombre important de commerçants sédentaires et ambulants est observé dans les gares. Aussi, la densification des activités est-elle fonction de l'ampleur des voyageurs sur l'espace de transport visité. Le critère typologie de l'activité a donc été pris en compte. La technique a consisté à interroger deux (02) acteurs économiques par activités regroupées en 6 catégories : le commerce de la friperie et/ou de biens d'équipement ; les petites boutiques ; les buvettes-restaurants ; l'artisanat (production et/ou service) ; le secteur informel de la téléphonie mobile ; les kiosques à café (Tableau 1).

**Tableau 1 : Répartition des acteurs enquêtés par groupe d'activités économiques constitué dans chaque gare routière**

Groupe d'activités	Le commerce de la friperie et/ou de biens d'équipement	Les petites boutiques	Les buvettes-restaurants	L'artisanat (production et/ou service)	Le secteur informel de la téléphonie mobile	Les kiosques à café	Total
Effectif des acteurs enquêtés par gare	58	58	58	58	58	58	348

Sources : les auteurs, 2023

L'enquête s'est déroulée sur 29 gares routières parmi les 30 identifiées. La non prise en compte de la dernière relève du fait qu'elle représente la gare escale d'une compagnie de transport offrant ses services sur un site au centre-ville. Cette gare escale non pris en compte, correspond en effet à un site non bruyant du fait de sa nouvelle ouverture à la périphérie Est de la ville.

En interrogeant deux (02) acteurs dans chaque groupe d'activités, ce sont donc 58 acteurs économiques par gare routière qui ont fait l'objet d'enquête. Cela revient à un total général de 348 acteurs des activités économiques associées au fonctionnement de 29 gares retenues qui ont été interrogés. Au-delà, 87 individus composés d'une part de 29 professionnels du transport à raison d'un (01) par gare et d'autre part, de 58 voyageurs à raison d'un homme et d'une femme par gare ont été choisis de manière aléatoire à l'effet d'appréhender leur perception quant au développement des activités économiques dans les gares routières de la ville. L'enquête s'est déroulée sur la période allant du 05 juillet au 26 septembre 2023.

Les données collectées et traitées à l'aide des logiciels Sphinx pour générer les statistiques, Qgis pour la confection des cartes et Excel pour le calcul des pourcentages, des fréquences et des moyennes ont été structurées en deux grandes parties. La première porte sur l'analyse du paysage de gares routières tandis que la deuxième lève un coin de voile sur les implications socio-économiques et environnementales en rapport avec le développement des activités économiques associées au fonctionnement des gares.

### **3. Résultats**

#### **3.1. Un paysage de gares routières à caractère informel**

« À Daloa, ce sont les acteurs de l'économie informelle qui se sont approprié le transport collectif » (Eléazarus & Guélé, 2021 : 37). Le paysage urbain se caractérise par la présence de nombreuses gares routières dont la création se fait dans l'ignorance des dispositions légales en vigueur.

##### **3.1.1. Le processus de création et d'exploitation des gares routières dans les villes ivoiriennes**

En Côte d'Ivoire, le décret numéro 2015-235 du 08 avril 2015 détermine les conditions de création et d'exploitation des gares routières. En effet, ce décret relate en son article 4 que la création d'une gare routière est préalablement autorisée par arrêté du Ministre chargé du transport routier, après avis favorable de la Commission Technique d'Agrément, basée au sein du Ministère en charge du transport routier.



Selon l'article 5 dudit décret, toute personne physique ou morale désireuse de créer une gare routière est appelée à adresser en trois exemplaires, une demande d'autorisation de création d'une gare routière au Ministère en charge du transport routier. Cette demande doit comporter les pièces administratives suivantes : une demande adressée au Ministre chargé du transport routier ; un agrément de transporteur routier en cours de validité de l'opérateur de transport public ou de chaque membre du groupement d'opérateurs de transport public considéré ; une attestation bancaire justifiant les capacités financières de l'opérateur de transport public ou de chaque membre du groupement d'opérateurs de transport public considéré ; un engagement à recruter au moins un technicien qualifié dans le domaine des transports, approuvé par l'Inspection du travail. On compte également le plan détaillé du site ; un plan de la gare routière projetée ; les droits réels sur le site et les autorisations préalables à la construction des ouvrages ; une étude d'impact environnemental et social du projet de gare routière, approuvée par le Ministre chargé de l'environnement ; un mémoire descriptif contenant l'objet de l'entreprise, les lignes à desservir, une estimation du trafic et du parc automobile qui doit être de cinquante véhicules au moins, l'appréciation sommaire des dépenses d'établissement et d'exploitation, les dispositions du cahier des charges intéressant les opérateurs publics routiers et les usagers de la gare routière. Il s'en suit selon l'article 6, une autorisation de création d'une gare routière, accordée après instruction de la demande et avis favorable de la Commission Technique d'Agrément, dans les deux mois qui suivent la transmission du dossier de la demande au Ministre chargé du transport routier.

Aussi l'article 7 dudit décret relate-t-il que « toute gare routière doit être spécialement aménagée, équipée et présenter des infrastructures pouvant offrir aux passagers et usagers, notamment, des services de santé, d'hygiène, de sécurité, de restauration et de vente de tickets de transport ». Les infrastructures exigées pour le fonctionnement de la gare doivent comprendre un minimum d'ouvrages et d'équipements, notamment « un hall d'accueil et d'information des usagers ; une salle d'attente équipée de places assises pour clients, pouvant contenir au moins cent personnes ; un poste à quai ; une aire de restauration ; une aire de stationnement pour véhicules ; un parking pour visiteurs d'une capacité de cinq véhicules au moins ; un local de stockage des bagages ; des guichets pour la billetterie ; des toilettes propres, fonctionnelles et séparées pour hommes et femmes ; un poste de sécurité ; un panneau d'information des usagers sur les destinations desservies, les horaires et les tarifs ; une infirmerie ». Par ailleurs, l'ouverture d'une gare routière est soumise à la constitution d'un dossier comprenant les pièces administratives que sont : la photocopie de la pièce nationale



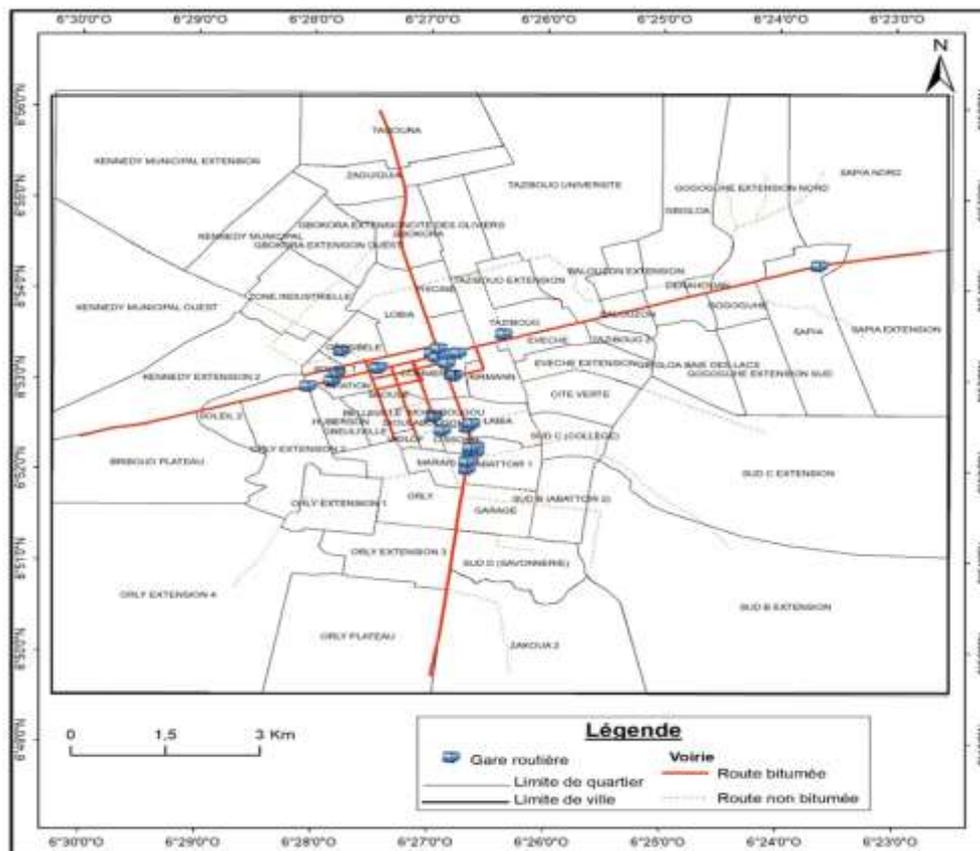
d'identité ; un certificat de nationalité ivoirienne ; un casier judiciaire ; un extrait de registre de commerce ; la photocopie de la carte grise et l'autorisation de transport concernant les véhicules immatriculés pour le transport ; une autorisation de transport public de voyageurs ; un certificat de résidence.

Somme toute, la création, l'exploitation et la gestion d'une gare routière en Côte d'Ivoire sont régies par des dispositions légales définies par les pouvoirs publics. L'objectif est de réguler le secteur du transport et d'éviter l'anarchie dans le processus d'urbanisation des villes. Toutefois, les transgressions observées dans la mise en place des gares routières, donnent lieu à leur fonctionnement à caractère informel.

### **3.1.2. Un paysage de gares routières informelles sur fond de laxisme des pouvoirs publics et de transgressions des dispositions légales en vigueur**

À la différence de certaines villes ivoiriennes comme celle d'Adzopé, au Sud-est qui abrite dans son plan d'urbanisme une gare routière (Eléazarus, 2017), le processus d'urbanisation de la ville de Daloa se caractérise par l'absence d'espace dédié à accueillir cet équipement structurant. Le paysage urbain se particularise par l'existence d'une pluralité d'espaces aménagés pour servir d'espace de transport (Figure 2).

Figure 2 : Distribution spatiale des gares routières à Daloa



Source : INS, 2019 et les enquêtes de terrain, 2023

Les enquêtes de terrain ont permis de géolocaliser 30 gares routières dans la ville. Ces espaces de transport sont concentrés le long des voiries, notamment sur les emprises des routes nationales A5 et A6 traversant la ville, du Sud au Nord et de l'Est à l'Ouest. Le Centre-ville est la zone à forte concentration des gares routières, traduisant la mixité fonctionnelle et caractérisant les centres-villes (Ponchaut, 2021). Les lignes créées permettent de rallier l'arrière-pays rural et les autres villes ivoiriennes. On compte par ailleurs, des lignes internationales avec pour principales destinations le Burkina Faso, le Mali. Les moyens de transport sont des autocars de compagnies nationales et internationales, ainsi que des minicars et des taxis-brousse.

Ces espaces de transport dans la ville sont aménagés de façon spontanée. En effet, les gares routières servant de cadre de l'offre du service de transport sont des espaces aménagés par des transporteurs ou des responsables des syndicats de transporteurs (Tableau 2), sans toutefois se référer aux dispositions légales encadrant la création et le fonctionnement des gares.

**Tableau 2 : Acteurs de la création des gares routières**

Acteurs de la création des gares routières	Initiative des professionnels du transport	Initiative de la municipalité	Total
Effectif	29	1	30
Proportion (en %)	97	3	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2023

Les transporteurs et/ou les syndicats transforment ici des espaces de fort embarquement et de débarquement en lieu de stationnement, notamment les établissements socio-éducatifs ou les marchés (Soro & Déa, 2022), de même que les emprises des voies de circulation. Sur les 30 gares inventoriées, 29 soit 97% relèvent de l'initiative des professionnels du secteur du transport routier. La gare communale représente dans le tissu urbain le seul espace de transport qui relève d'un aménagement de la municipalité. Il s'agit d'ailleurs de l'aménagement d'un espace accueillant précédemment diverses gares dont les moyens de transport assuraient les liaisons entre la ville et l'arrière-pays rural.

Dans tous les cas, la création des gares dans la ville ne fait au préalable l'objet d'autorisation de la Direction régionale des transports, comme stipulé dans la loi régissant le secteur. La transgression des dispositions encadrant la création, la gestion et le fonctionnement des gares routières amène ainsi la municipalité à s'intéresser à ces espaces de transport qui se créent de façon illégale et qui poursuivent leurs activités après des négociations entre les syndicats et les agents de la municipalité (Soro & Déa, 2022). La finalité est la volonté manifeste de la municipalité d'augmenter leurs recettes fiscales en l'absence d'un véritable projet de transport urbain intégrant la mise en place d'une gare routière dans l'organisation de l'espace urbain. Cette réalité explique par exemple la transformation de jardins publics existants en espaces de transport, notamment celui du quartier Sissoko au Sud de la ville. Le développement des gares routières spontanées repose essentiellement sur l'absence d'espace dédié à abriter un espace de transport dans la ville et sur la volonté des acteurs du transport à maximiser leur profit (Tableau 3).

**Tableau 3 : Motifs des implantations spontanées des gares routières**

Motifs d'implantation des gares informelles	Absence d'espace dédié dans le processus	Quête du profit	Ignorance des textes encadrant la création, le fonctionnement et la gestion des gares en Côte d'Ivoire	Total



	d'urbanisation de la ville			
Effectif	13	5	11	29
Proportion (en %)	45	17	38	100

Source : Les enquêtes de terrain, 2023

À l'analyse, 45 % des chefs de gare interrogés justifient l'implantation spontanée des gares routières dans la ville par l'absence d'espace dédié à accueillir une gare routière dans son processus d'urbanisation, contre 38 % qui soutiennent le développement des activités des gares spontanées sur fond de l'ignorance des textes encadrant la création, le fonctionnement et la gestion des gares en Côte d'Ivoire. La quête du profit fonde la transformation des servitudes publiques en gares routières pour 17 % des chefs de gare. La question relative au manque d'espace dédié à accueillir une gare routière dans la ville trouve sa justification dans la relégation au dernier plan de l'utilité des réserves administratives prévues lors des opérations de lotissement. En effet, ces réserves destinées en réalité à abriter les services et équipements urbains sont pour la plupart morcelées et vendues à des particuliers (Guélé & Eléazarus, 2021). Tel est l'un des signes de la difficile maîtrise du processus d'urbanisation en Côte d'Ivoire, traduisant également le laxisme des autorités locales dans la gestion urbaine. Mues par leurs intérêts, les aménageurs font ainsi fi de l'utilité des réserves administratives et/ou des espaces publics, limitant de facto le fonctionnement de la ville.

Ces gares dites « informelles » sont de deux types, tel que relevé par Zouhoula Bi (2003), cité par Gbanflin & Aloko (2019). Il s'agit d'une part, la gare rue dans laquelle les véhicules stationnent sur les trottoirs et/ou en pleine rue. D'autre part, la gare accotement, située « sur un terrain avec une certaine profondeur permettant aux véhicules de stationner au centre ».

Le caractère informel des espaces de transport dans la ville repose également sur l'absence de confort au bénéfice des voyageurs. Si un minimum d'infrastructures recommandées existe dans les gares relevant de compagnies nationales et internationales, notamment les gares des compagnies UTB (Union des Transporteurs de Bouaké) et SBTA (Société Bonkougou Transport d'Agneby) qui disposent en effet d'une salle d'attente équipée de places assises pour clients, d'une aire de stationnement des autocars, de guichets pour la billetterie, la plupart des gares permettant d'assurer les liaisons entre la ville, son arrière-pays rural et les autres villes ivoiriennes sont des abris sommaires dotés d'équipements précaires (Photo 1).

**Photo 1 : Une baraque abritant une gare routière**



Source : Les auteurs, 2023

Les matériaux de construction utilisés et l'étroitesse des places assises ne garantissent nullement le confort. Cette réalité s'impose aux voyageurs qui en général se tiennent debout ou ont recours à des places assises inappropriées dans l'attente du moyen de déplacement motorisé à eux dédiés.

La ville de Daloa abrite un nombre relativement important de gares routières. Ce sont des gares informelles dont la création marginalise les dispositions légales en vigueur. Il s'en suit une « légitimation » de ces espaces via l'imposition de taxes communales. Une fois créées, les gares présentent un caractère bruyant avec la combinaison des bruits de moteurs de véhicules, des klaxons et des acteurs des activités économiques.

### **3.2. Les gares routières comme siège de développement d'activités économiques aux nombreuses incidences socio-économiques et environnementales**

#### **3.2.1. La recherche du profit, socle d'une gamme variée d'activités économiques associées au fonctionnement des gares routières**

Les sites choisis pour abriter les différentes gares routières dans la ville sont le siège d'une gamme variée d'activités génératrices de revenus. Ces activités sont du type formel et informel. Les stations-services ; les boulangeries, les pâtisseries et les glaciers ; les pharmacies ; les supermarchés composent les activités dites formelles autour des gares. Sans se référer à la grille salariale des employés et à certains critères économiques, l'exercice desdites activités dans des

cadres observant les règles d'urbanisme leur confère le caractère formel. Les activités dites informelles observées aux alentours et/ou au sein des gares se composent des petits commerces, de l'artisanat de production et de service. On y dénombre également les activités informelles de la téléphonie mobile, la vente en détail de produits alimentaires, la restauration, les toilettes publiques. Le cadre d'exercice de ces activités sont les magasins de fortune, les tablettes, les bassines ou étagères, installés sur les emprises des voies de circulation jouxtant les gares et/ou dans l'enceinte de celles-ci. Aussi, des vendeurs ambulants accèdent-ils aux gares dans l'optique de proposer leurs marchandises aux voyageurs et aux professionnels du transport (Photos 2 et 3).

**Photo 2 : Vente d'articles divers dans l'enceinte de la gare municipale de Daloa**



**Photo 3 : Vente ambulante de produits autour de la gare municipale de Daloa**



Source : Les auteurs, septembre 2023

La volonté pour les acteurs de maximiser leur profit et le manque d'espaces aménagés à eux dédiés dans la ville justifient l'occupation des emprises des gares routières (Tableau 4).

**Tableau 4 : Les motifs d'occupation des emprises des gares routières par les activités économiques**

Motifs d'occupation des emprises des gares routières par les acteurs des activités économiques	Quête de rentabilité	Manque d'espaces dédiés à accueillir les activités économiques	Stratégies visant à se soustraire du paiement de taxes diverses	Total
Effectifs	300	31	17	348

Proportions (en %)	86,2	8,8	5	100
--------------------	------	-----	---	-----

Source : Les enquêtes de terrain, septembre 2023

La recherche du profit, le manque d'espaces dédiés à accueillir les activités économiques et les stratégies visant à se soustraire du paiement des taxes conduisent les acteurs des activités économiques à dominance informelle à s'implanter autour des gares. En effet, pour 86,2 % des acteurs interrogés, l'occupation des abords des gares routières a pour objectif de rentabiliser leurs activités à travers le suivi des flux de voyageurs et de professionnels de transport. Il s'agit ici d'une stratégie visant à capter un nombre important de personnes qui s'y drainent quotidiennement. Par ailleurs, 8,8 % des tenanciers des petits commerces aux alentours et/ou au sein des gares routières justifient leur implantation par le manque d'espaces à eux dédiés, surtout que la reconstruction en cours du marché central de la ville devient une aubaine pour l'occupation des espaces jugés propices au développement des activités génératrices de revenus, en particulier les alentours des gares routières. Enfin, l'implantation des activités dans les espaces de transport est une stratégie visant à se soustraire du paiement des taxes diverses pour 5 % des acteurs économiques interrogés. Pour les vendeurs ambulants par exemple, il s'agit d'un lieu de passage dans l'espoir de capter l'attention d'un voyageur sur les produits proposés. Les gares routières sont sous d'autres angles des sites alternatifs permettant aux petits commerçants de rentabiliser leurs activités surtout que leur chiffre d'affaires étroit, ne leur procure pas les moyens conséquents à même de leur permettre de se faire une place au marché urbain.

À Daloa, les emprises des gares routières concentrées dans le centre-ville sont occupées par une diversité d'activités économiques avec pour motif principal la quête de la rentabilité. Cette réalité traduit la mixité fonctionnelle des centres-villes, représentant l'une des caractéristiques majeures des villes et de leurs centres. En effet, la diversité des fonctions des centres-villes attire des utilisateurs dans le cœur de la ville. Ces fonctions dynamisent le centre et profitent aux commerces. Une fois sur place, l'utilisateur sera naturellement enclin à y faire des achats (Ponchaut, 2021). Le développement desdites activités autour des gares n'est toutefois sans effets, tant au plan socio-économique qu'environnemental.

### **3.2.2. Une implantation des activités économiques aux nombreuses incidences socio-économiques et environnementales**

*❖ Le développement d'activités annexes issues du fonctionnement des gares routières, comme une source de revenus et d'emplois*

Le fonctionnement des gares routières induit le développement de diverses activités génératrices de revenus et d'emplois. Les revenus moyens tirés de la vente des produits sont non négligeables, d'autant plus qu'ils permettent aux acteurs de « vivre la ville » (Tableau 5).

**Tableau 5 : Revenus moyens tirés de la commercialisation de produits autour et/ou au sein des gares routières**

Revenu moyen mensuel	Effectif des acteurs des activités économiques	Proportions (en %)
Moins de 25000 FCFA	14	4
Entre 25000 FCFA et 50000 FCFA	108	31
Entre 50000 FCFA et 75000 FCFA	97	28
Entre 75000 FCFA et 100000 FCFA	84	24
Plus de 100000 FCFA	45	13
<b>Total</b>	<b>348</b>	<b>100</b>

Source : Les enquêtes de terrain, septembre 2023

À l'analyse, 65 % des acteurs des activités économiques implantées autour et/ou au sein des gares routières ont un revenu moyen mensuel de plus de 50 000 FCFA (76,23 €), contre 35 % qui en ont moins. Les revenus moyens mensuels tirés de la commercialisation des produits divers aux alentours des gares permettent aux acteurs de se prendre en charge, surtout qu'ils sont supérieurs au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) de la Côte d'Ivoire, fixé à 75 000 FCFA (114,35 €) au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Mme X (32 ans), détentrice d'un restaurant à proximité de la gare de la compagnie UTB révèle à juste titre que : « *J'arrive à subvenir à mes besoins personnels et à ceux de mes trois (03) enfants grâce à ce que je gagne dans le mois* ». Les revenus issus du développement des activités associées au fonctionnement des gares sont sous d'autres angles réinvestis dans des secteurs productifs tel l'immobilier. M. YP (41 ans), acteur des activités informelles de la téléphonie mobile à proximité d'une gare relate que : « *J'ai pu m'acheter une parcelle de 500 m<sup>2</sup> dans la ville sur laquelle je suis en train de me construire une maison de 3 pièces* ».

Par ailleurs, les activités autour des gares routières contribuent au développement de l'économie locale, et ce, avec les ressources issues des taxes municipales. La contribution des activités à la constitution du budget municipal dépend toutefois de leurs modes d'implantation (Tableau 6).

**Tableau 6 : Modes d'implantation des activités économiques autour des gares routières**

Modes d'occupation des alentours des gares routières	Implantation par achat de site	Implantation sous location	Implantation sans frais	Total
Effectif des acteurs des activités économiques	31	258	59	348
Proportion (en %)	9	74	17	100

Source : Les enquêtes de terrain, septembre 2023

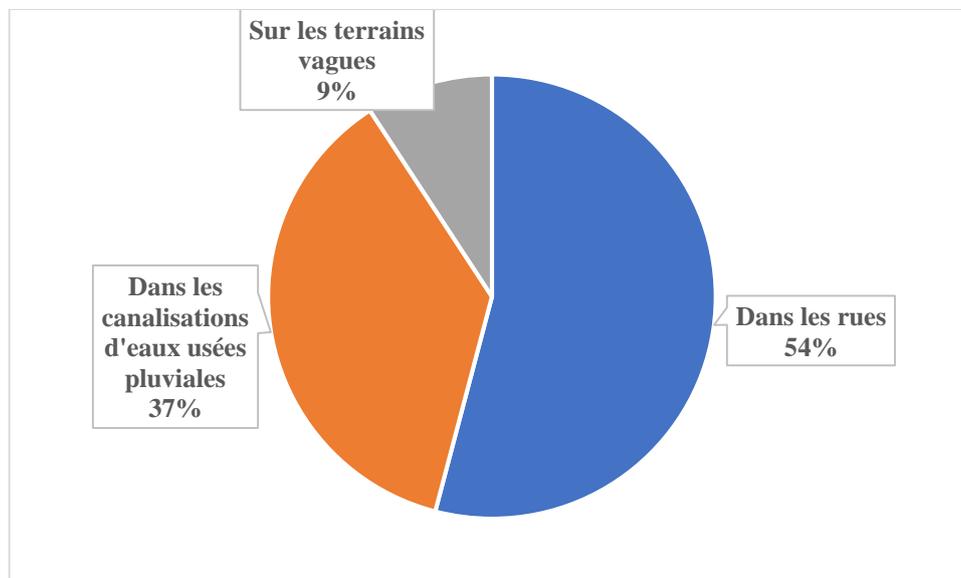
Pour les commerçants offrant leurs produits par fixation, l'occupation des emprises des gares routières se fait sous trois (03) formes. On compte l'implantation par achat de site, représentant 9 % des acteurs, l'implantation sous location de box, la plus sollicitée avec 74 % des acteurs et l'implantation sans frais (17 % des acteurs). Peu importe le mode d'implantation, la commercialisation des activités autour des gares est soumise à une taxe municipale dont le montant va de 100 FCFA (0,152 €) à 500 FCFA (0,762 €), voire plus. La valeur de la taxe appliquée étant fonction de la nature du produit commercialisé et/ou de la nature du cadre d'exercice de l'activité.

De toute évidence, les activités occupent des citoyens en quête d'emplois. De facto, ce sont au moins 348 personnes qui sont occupées par lesdites activités, hormis celles nécessitant une main-d'œuvre journalière. En effet, 62 personnes assistant les principaux acteurs des activités ont été dénombrées. Au total, les activités associées aux gares routières à Daloa sont l'apanage d'au moins 410 personnes. Les assistances sont enregistrées dans toutes les catégories d'activités constituées, notamment le commerce de la friperie et/ou de biens d'équipement ; les petites boutiques ; les buvettes-restaurants ; l'artisanat (production et/ou service) ; le secteur informel de la téléphonie mobile ; les kiosques à café.

***❖ Une dégradation de l'environnement urbain induite par le développement des activités économiques autour des gares routières***

Le développement des activités économiques associées au fonctionnement des gares routières à Daloa concourt à la dégradation de l'environnement. En effet, les activités économiques développées s'accompagnent de la difficile gestion des déchets solides et liquides produits. Le caractère quasi informel des activités donne d'assister au rejet des déchets produits dans les rues, sur les terrains vagues et dans les canaux d'évacuation des eaux pluviales, sans le moindre traitement (Fig. 3).

**Figure 3 : Modes d'évacuation des déchets issus des activités économiques autour des gares routières de Daloa**



Source : Les enquêtes de terrain, septembre 2023

Les rues et les canalisations d'eaux usées pluviales sont les principaux réceptacles des déchets issus des activités autour des gares. En effet, 54 % et 37 % des acteurs affirment rejeter leurs déchets respectivement dans les rues et les canalisations d'eaux pluviales. Cela dénote de l'absence de réseaux de canalisation des eaux usées domestiques dans la ville et de l'inaccessibilité de certains sites requis pour recevoir les déchets solides par les acteurs économiques. Kouamé & Eléazarus (2021) soulignent d'ailleurs que le système d'évacuation des eaux usées à Daloa est essentiellement concentré dans 06 quartiers, soit un taux de couverture d'environ 15 % des prévisions indiquées par le Schéma Directeur d'Assainissement (SDA) initial. Les espaces publics de la ville reçoivent par conséquent 56 % des déchets produits par les acteurs économiques dont 40 % de la quantité produite est déversée dans les caniveaux existants sans le moindre traitement. Ces modes d'évacuation des déchets sont sans effets négatifs dans le paysage urbain (Photo 4).

**Photo 4 : Déchets solides non collectés à l'entrée de la gare municipale**



Source : Les auteurs, septembre 2023

Nonobstant les opérations de pré-collecte et de collecte initiées par les gestionnaires de la ville, le paysage urbain comporte visiblement les marques des déchets issus des activités implantées autour et/ou au sein des gares routières. En plus de l'enlaidissement suscité, les déchets produits sont des nids de moustiques vecteurs du paludisme et qui dégagent des odeurs nauséabondes, portant atteinte à la qualité de l'air. En outre, les produits alimentaires commercialisés sont exposés dans des cadres hygiéniques précaires, surtout qu'ils cohabitent avec les déchets de toute nature. Cet environnement insalubre dans lequel se développent les activités tend à modifier le comportement alimentaire des voyageurs. En effet, la préférence de satisfaire à sa pitance est reléguée ou simplement limitée à des aliments jugés moins risqués. Les propos de Mlle Ap (28 ans) éclairent cette réalité : « *Les espaces dans lesquels sont vendus les repas sont sales. Je préfère ne pas manger durant tout le voyage ou prendre juste une boisson pour éviter de faire la diarrhée* ».

Plus encore, les flux d'individus composés de voyageurs, de professionnels du transport et de commerçants le long des axes routiers et sur les emprises des gares routières donnent lieu à des encombrements. Cette situation fonde le développement de nuisances sonores surtout que pour se frayer un chemin, les conducteurs des véhicules moteurs se voient dans l'obligation de recourir au klaxon.

#### 4. Discussion

Cette étude analyse les effets socio-économiques et environnementaux suscités par le développement des activités économiques autour des gares routières à Daloa, une ville moyenne de la Côte d'Ivoire. Les résultats montrent que le paysage urbain de la ville est marqué par l'insertion de gares spontanées dont la création relève des responsables de syndicats et des transporteurs. Le choix des sites abritant les gares est du ressort de ces acteurs qui considèrent le lieu comme favorable à leur activité (Sigue & Nikiema, 2022 et Gbanflin & Aloko, 2019). Cette réalité dénote du processus d'urbanisation de la ville qui se particularise par l'absence d'espaces dédiés à accueillir les embarquements et débarquements de voyageurs, alors que dans son approche définitionnelle, « les gares routières sont des sites choisis par les autorités compétentes, dans les plans d'urbanisation de la ville, dans le but d'accueillir les cars et autres camions de transport des personnes et des marchandises » (Soro & Déa 2022). Dans un contexte marqué par l'absence d'une véritable politique d'aménagement urbain, la dévalorisation des espaces publics, se manifeste par leur occupation illégale. Ils deviennent ainsi des espaces-supports, servant de cadre de développement d'activités économiques et de services divers qui façonnent les paysages urbains. Erraougui & Daiboun (2021 : 1571), notent à juste titre que la croissance urbaine est marquée par une faiblesse accrue de la prise en charge par les autorités locales de l'espace public, qui associé à sa négligence généralisée de la part des citoyens, ouvre la voie à toutes les formes d'appropriation illégale. Une appropriation qui s'impose comme un nouveau moyen de façonnage des paysages urbains.

Le fonctionnement des gares routières dans les villes est en osmose avec le développement du commerce tel que soutenus par Lombard & Steck (2004 : 5), qui révèlent que la gare est un lieu où « tout ce qui peut servir au passager (...), en attente de son départ, en transit, ou encore à son arrivée, tout ce qui accompagne obligatoirement la marchandise (...) crée de l'activité indissociable de l'acte de transport lui-même ». Aholou et al. (2017) renchérissent pour dire que dans leur configuration spatiale, les gares sont des ressources pour les citoyens qui les approprient de diverses façons, notamment pour d'autres pratiques commerciales. En soutien, Lengue & Ibala (2019) notent que l'ouverture de la gare routière municipale de la ville de Dolisie au Congo a « généré de nombreuses activités commerciales devenant ainsi une zone attractive dans les échanges économiques des populations, en particulier entre commerçants fournisseurs et acheteurs ». L'importance des flux de voyageurs et des professionnels du transport dans ces lieux, fonde l'attractivité des commerces et services dans leurs emprises surtout que le centre-ville, multifonctionnel est la zone urbaine qui abrite ces équipements. Le



dynamisme commercial observé résulte de l'importance des utilisateurs du centre (Ponchaut, 2021). L'étude montre que l'absence d'espaces destinés à abriter les commerces et la recherche de profit justifient la cohabitation gare routière et activités économiques. Wolff (2018), soutient par exemple que « ce métissage entre la gare et la ville répond à un faisceau diversifié mais convergent d'intérêts, portés par les propriétaires des gares, les grands opérateurs de transport et les groupes économiques ».

Associées au fonctionnement des gares, les activités économiques s'accompagnent dans leur développement d'implications socio-économiques et environnementales. En effet, elles sont source d'emplois et génèrent d'importants revenus avec des montants supérieurs à celui du SIMG national. Les recettes fiscales liées participent au développement local. Wouintchoua et al. (2020 : 266) dans leur étude à Yaoundé, soulignent à juste titre que :

« À cause du flux important des personnes et de marchandises qui circulent à la gare routière de Mvan, plusieurs opportunités d'affaires sont visibles. Une multitude d'activités commerciales s'y développe. Les différentes taxes (...) à hauteur de centaines de mille par mois, perçues par la municipalité de Yaoundé IV, participent à l'économie locale, régionale, voire nationale ».

Au-delà, les activités développées autour des gares routières sont des déterminants de la dégradation de l'environnement urbain à travers le difficile traitement des déchets multiples qui sont produits. L'environnement des gares est insalubre en lien avec les eaux usées produites et rejetées principalement dans l'espace urbain sans le moindre traitement. Gozé et al. (2022 : 35) soutiennent d'ailleurs que la présence de la gare routière d'Adjamé à Abidjan « a induit au fil du temps la cohabitation de nombreuses entités (...) qui génèrent un volume très important de déchets, participant à la promiscuité et à l'encombrement des rues ». Le désordre suscité par les installations anarchiques des activités crée de nombreux encombrements, réduisant de facto la fluidité de la circulation.

## Conclusion

Le paysage urbain de Daloa est marqué par l'implantation de nombreuses gares routières à la différence de villes qui dans leur processus d'urbanisation sont dotées d'un espace aménagé pour servir de lieu d'embarquements et de débarquements de voyageurs. Il s'agit en général d'un équipement intégré dans le plan d'urbanisme. Ces lieux de transport qui se catégorisent en gare rue et gare accotement, et qui drainent un flux important de voyageurs, sont des espaces-supports pour le développement de multiples activités. Ces activités ont des implications tant au plan socio-économique qu'environnemental. En s'appuyant sur la documentation et les



enquêtes de terrain, l'étude a montré que les activités développées autour des gares routières de la ville participent au développement local, surtout qu'elles sont sources de richesses et d'emplois. Toutefois, les pratiques des acteurs économiques associés au fonctionnement des gares dans la ville, sont facteurs d'insalubrité et de désordre. L'insertion d'une gare moderne dans le processus d'équipement de la ville contribuerait à réduire les effets négatifs, environnementaux en lien avec le système de transport en cours. Cette recommandation impose la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et de gestion efficiente de l'espace urbain de la ville, dans une perspective de développement durable.



## Références bibliographiques

Aholou, C. Mawussi, A. & Agbemedi, M. (2017). « Les gares routières et les arrêts de bus de Sotral : des non- lieux aux espaces publics ? », *Annales de l'Université de Moundou, Série A - Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines*, Vol. 3(1), 129-145.

Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, (2009). *Cahier de références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières d'Île-de-France*, Paris, 127p.

Eléazarus A. L. M. (2023). « Logiques de la mobilité pédestre spatiale des populations des quartiers périphériques de Daloa (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire) », *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, Volume 5 (1), 193-204.

Eléazarus A. L. M. & Guélé G. P., (2021). « Les formes de mobilité spatiale des étudiants dans la ville de Daloa au Centre-ouest de la Côte d'Ivoire », Actes du colloque international du Groupe de de Recherche Interdisciplinaire pour le Développement du Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire (GRIDCOCI) sur le thème : Gouvernance, Économie et Société, l'Afrique, face aux défis du XXIe siècle, *Nouvelles Éditions Balafons (NEB)*, Volume 2, 27-51.

Eléazarus A. L. M. (2017). *Adzopé : étude de géographie urbaine*, Thèse de doctorat unique en géographie, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 298p.

Erraougui K. & Daiboun T. (2021). « Les impacts de l'étalement urbain : Le cas de Sidi Allal El Bahraoui, province de Khémisset (Maroc) », *Revue Internationale du Chercheur*, Volume 2, n°3, 1556-1574.

Gbanflin, N. A. & Aloko N. J. (2019). « Insertion des gares routières spontanées dans le tissu urbain de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire) », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, Numéro 7, 214-230.

Gozé, T. Kouassi, P. J. & Gogbé, T. (2022). « Influence de la gare routière d'Adjamé sur les populations résidentes », *International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI)*, Volume 11, Issue 2, Ser. II, 27-37.

Guélé, G. P. & Eléazarus A. L. M. (2021). « Dynamique spatio-démographique et répartition des établissements scolaires publics dans la ville de Daloa (Côte d'Ivoire) », Actes du colloque international de géographie du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques



Spatiales, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, *Géovision*, Numéro Hors-série, n°2, Tome 2, 290-304.

Kouamé K. A. & Eléazarus A. L. M. (2021). « Impact environnemental de la gestion ménagère des réseaux d'assainissement et de drainage à Daloa (Centre-ouest Ivoirien) », *Les cahiers de l'ACAREF*, vol. 3/n°7, Tome 3, 26-42.

Koukougnon, W. G. (2020). « Résilience des établissements hôteliers de Daloa à l'inconstance de la desserte en eau potable (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire) », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n°33-34, 289-309.

Lengué, M. A. K. & Ibala, P. (2019). « La gare routière municipale de Dolisie », *Bulletin Villes, transports, développement local*, Numéros 2-3, 35-45.

Lombard, J. & Ninot, O. (2012). « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », *EchoGéo*, consulté le 16 août 2023, URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13126>, DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13126>

Lombard, J. & Steck, B. (2004). « Quand le transport est d'abord un lieu ! », *Autrepart*, Numéro 32, 3-19.

Ministère de l'intérieur et de l'intégration nationale de la Côte d'Ivoire, (2002). *L'économie locale du département de Daloa*, Volume 1 : rapport général, 144p.

Passoli A., Dizewe K., Aholou C. & Mayimbo G (2021). « Pratiques intermodales dans le district autonome du grand Lomé : quelle articulation entre le transport urbain et interurbain pour une mobilité durable ? », *Géotransports*, n°15, 35-50.

Ponchaut A. (2021). « Le commerce dans les centres urbains », *Mouvement communal*, n°957, 12-22.

Sigué, O. & Nikiema, A. (2022). « Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité ? », *Gari. Recherches et débats sur les villes africaines*, Volume 2, Numéro 1, consulté le 21 août 2023, [https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/sigue\\_et\\_nikiema2022/](https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/sigue_et_nikiema2022/), pp. 61-88. DOI : 10.46711/gari.2022.2.1.4



Soro, D. F. & Déa, L. A., (2022). « La Problématique du secteur du transport urbain dans la commune de Daloa en Côte D'ivoire (1990-2020) », *International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI)*, Volume 11, Issue 11, 102-109.

Wolff J-P., (2018). « Les gares au cœur de la ville et de la vie », *Revue Belveder*, n°4, 12-16.

Wouintchoua F. G., Bomono Y. H. & Tanga D. M. S. (2020). « Impacts environnementaux et socioéconomiques de la principale gare routière de Yaoundé », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n°41/42, 253-271.

Yemmafouo A., Samba G. & Lamnyam N. D. (2019). « Transport et aménagement urbain à Bamenda (Cameroun) : l'Etat, la Municipalité et les transporteurs à l'épreuve de la gouvernance urbaine », *European Scientific Journal*, Vol.15, n°11, 78-98.