

COLONISATION DES ESPACES PUBLICS DANS LA METROPOLE ABIDJANAISE : LE CAS DE LA RUE AU PLATEAU

Frédéric Armel MEMEL⁽¹⁾Johachim Bohou Konan KOFFI⁽²⁾ Ange Jocelyne N'guessan KOFFI⁽³⁾

¹E-mail:mfredericarmel@yahoo.fr

²E-mail:konanshino@gmail.com

³E-mail:koffiange08@yahoo.fr

Résumé :

La question de la colonisation des rues dans la ville d'Abidjan est l'un des défis auxquels sont confrontées les autorités en charge de la gestion de ces espaces publics. Dans les communes de la métropole, l'occupation de la rue s'observe différemment tant les logiques et les acteurs sont variés. La commune du plateau, subit ce phénomène de privatisation de l'espace passant. L'affectation d'usage de la rue se pose et est visible dans l'espace. Cette contribution vise à analyser les facteurs et les répercussions de la privatisation de la rue dans la commune du plateau. La méthodologie consiste en une enquête qualitative par l'administration de guide d'entretien à des groupes cibles tels que les responsables du service technique de la Mairie du plateau et les surveillants des véhicules "djosseurs de naman". Des observations directes ont eu lieu dans l'espace communal du plateau.

Les résultats indiquent qu'au plateau, la rue en plus de sa fonction circulatoire cumule les fonctions de parking et économique. Les lieux passants du plateau servent de lieu de parking. Le stationnement des véhicules crée l'encombrement du trottoir et de la chaussée provoquant des embouteillages et un ralentissement de la circulation.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, Plateau, la colonisation, la rue, fonctionnalité de la rue.

Summary:

The issue of street privatization in the city of Abidjan is one of the challenges facing the authorities in charge of the management of these public spaces. In the municipalities of the metropolis, the occupation of the street is observed differently as the logics and actors are varied. The commune of the plateau undergoes this phenomenon of privatization of the passing space. The assignment of use of the street arises and is visible in space. This contribution aims at showing the factors and the repercussions of the privatization of the street in the commune of the plateau. The methodology consists of a qualitative survey by the administration of interview guide to target groups such as technical service managers of the Plateau City Council and the supervisors of vehicles "djosseurs de naman". Direct observations took place in the communal area of the plateau.

The results indicate that on the plateau, the street in addition to its traffic function to a parking function. The places passing by the plateau serve as parking. Vehicle parking creates clutter and pavement congestion causing traffic congestion and slowing traffic.

Key words: Ivory Coast, Plateau, privatization, street, street functionality, public.

INTRODUCTION

Le Plateau fait partie des dix quartiers de la ville d'Abidjan. Le vaste mouvement de communalisation des années 1980 permet au Plateau et aux autres quartiers d'Abidjan (Treichville, Adjamé, Port Bouët, Attécoubé, Koumassi, Marcory, Cocody, Abobo et Yopougon) d'être érigés en commune de plein exercice par la loi N° 80-1182 du 17 octobre 1980, portant statut de la ville d'Abidjan. La commune s'étale sur une superficie de 7 745 ha. L'espace communal est une presqu'île qui a une limite terrestre avec les quartiers d'Adjamé et d'Attécoubé. Quartier des affaires et administratif situé

au cœur de la ville, il se distingue par son architecture verticale (Kaufmann V, et al, 2008 p21).

Le Plateau est la vitrine de l'implantation occidentale dans la ville d'Abidjan. L'histoire de ce quartier se confond avec celle de la métropole. C'est l'administration coloniale qui a entrepris l'aménagement de cet espace. La vision de faire du plateau le siège et le pouvoir de l'administration coloniale de Côte d'Ivoire va être le moteur de l'urbanisation de cet espace. Avant sa mise en valeur et l'installation des européens, cet espace était le territoire des autochtones ébrié. Dans l'optique de la modernisation du site, des lotissements sont projetés. La réalisation de ce projet de lotissement a entraîné l'expulsion des populations ébriés du Plateau (Locodjro, Abidjan-Santey du bas du plateau à la rive opposée du banco, Anoumabo à la rive opposée de Petit-Bassam, Cocody au bas du plateau, Adjamé plus au nord) vers Cocody, le banco, Adjamé et Treichville (Kouassi et Delanne, 2014, p.101). L'espace produit et aménagé sera protégé des quartiers indigènes au Sud par la lagune ébrié, à l'Est par la baie de Cocody, à l'Ouest par la baie du banco et au Nord par les camps militaires Mangin et Gallieni. Le plan Badani de 1952a renforcé la structuration du plateau en centre administratif et commercial.

Au lendemain de l'indépendance, le plateau a continué à bénéficier des attentions des autorités ivoiriennes. Le boom économique des deux décennies après l'indépendance a permis la réalisation de projets d'envergure dans l'espace abidjanais. La commune du plateau a bénéficié de divers projets qui lui ont permis d'être le pôle économique et administratif de la métropole abidjanaise. Le rayonnement du plateau est renforcé par la présence de nombreuses banques, (la BNP Paribas, le Crédit lyonnais et la Citibank, ainsi que des banques régionales), de nombreuses ambassades, de sièges régionaux de grands organismes internationaux, (l'UNICEF, le PNUD, le FMI, l'ONU et la BAD), des multinationales (le groupe Bolloré, Nestlé, Orange ou Canal+, Setao, Colas, ou Bouygues) situés dans les tours du Plateau (Kaufmann V, et al, 2008 p21).

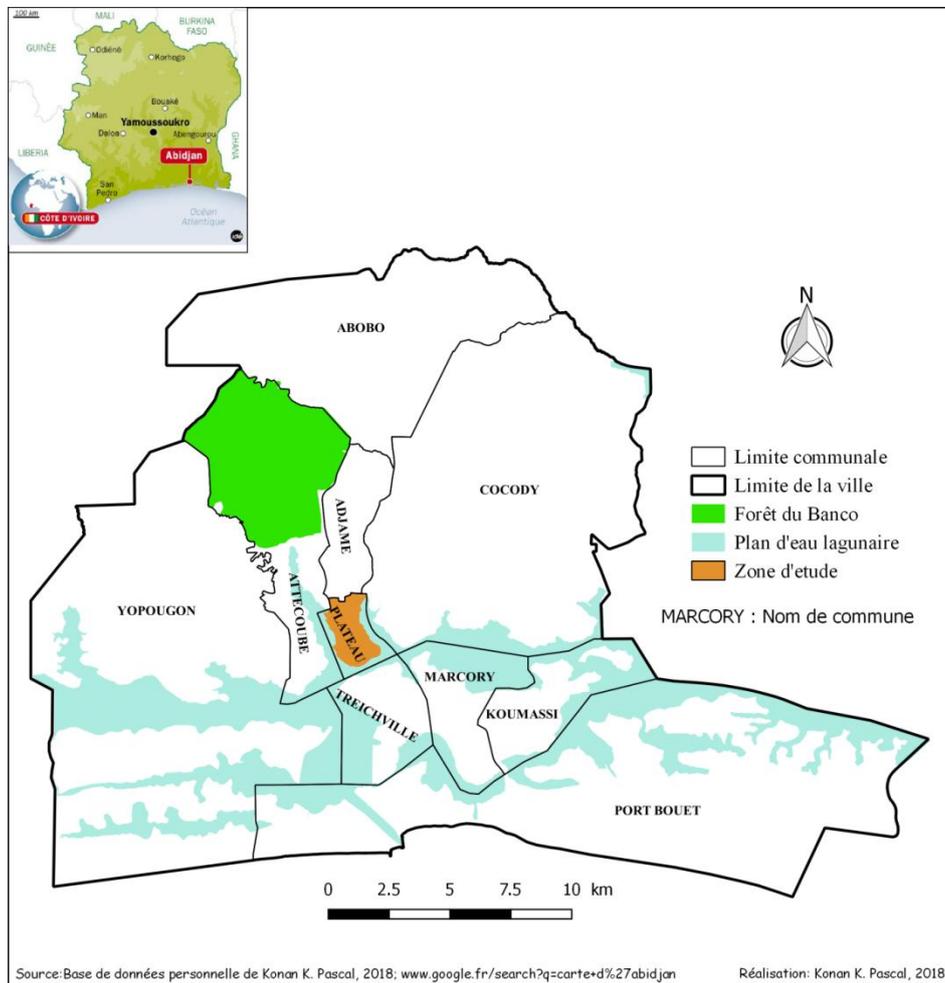
Le Plateau se distingue des autres communes de par sa planification urbanistique unique réalisée de 1960 à 1970. Cette commune est l'exemple réussi d'une urbanisation verticale. Pôle économique et des affaires, cet espace attire chaque jour des travailleurs et des visiteurs.

Le déferlement de cette population vers ce centre administratif entraîne de réels problèmes de congestion dans la commune. Malgré la densité de son réseau viaire hérité de l'administration coloniale et complété par les autorités du pays, la circulation dans les rues du plateau est un parcours de combattant. Dans la commune, les espaces passant font l'objet de colonisation. La question de l'appropriation des rues est une réalité qui mérite d'être étudiée tant elles constituent l'un des défis auxquels sont confrontés les autorités en charge de la gouvernance de ces espaces publics.

L'affectation d'usage de la rue se pose et est visible dans l'espace. Ce constat soulève l'épineux problème de la perte de la fonctionnalité première de la rue. La juxtaposition ou le cumul de fonctionnalité de la rue rend compte de leur appropriation. Au regard de ce problème, les préoccupations suivantes méritent d'être soulevées : quels sont les indicateurs à la base de la colonisation des rues du Plateau ? Et quelles sont les répercussions de la colonisation de la rue dans la commune du plateau ? L'objectif poursuivi par cette étude est d'analyser les facteurs à l'origine de la

colonisation des rues dans la commune du plateauainsi que les effets induits de cette colonisation.

Figure 01 : Localisation du plateau dans la ville d'Abidjan



1. METHODOLOGIE

La méthode de travail utilisée pour mener cette contribution s'est appuyée sur l'exploitation de données primaires et secondaires. Nous avons eu recours à une littérature traitant de la question de l'occupation des espaces publics, des documents de planifications de la ville d'Abidjan, ainsi que des articles se rapportant à la problématique. Les données démographiques ont été collectées à l'Institut National de la Statistique (INS). Ces informations statistiques sont issues des recensements généraux de la population et de l'habitat de 1998 et 2014. Ces données ont permis de confronter la croissance démographique des dix communes de la ville d'Abidjan. La dynamique démographique enregistrée dans la commune du Plateau permet de consolider son statut de centre des affaires et d'administration de la ville d'Abidjan.

Cette recherche documentaire a été complétée par une série d'enquêtes de terrain dans la commune. Des entretiens ont eu lieu avec les acteurs intervenant dans la

privatisation des espaces passants et dans la gestion de l'espace communal. Les directeurs des services techniques de la mairie du Plateau et du district autonome d'Abidjan ont permis de comprendre la procédure d'obtention de l'Occupation du Domaine Public (ODP) et son utilité dans la gestion des rues qui sont des espaces publics dont la gestion relève des autorités locales. Ces derniers nous ont aussi entretenus sur la politique de leur structure par rapport à la question de la gestion de l'espace communal et particulièrement de la problématique de la circulation au Plateau.

Un questionnaire a été adressé à 5 jeunes "Djoseurs de Naman" dans chaque rue de la commune qui ont fait du stationnement des véhicules leurs activités. Ce sont au total 115 Djoseurs de Naman qui ont été enquêtés dans les rues internes de la commune qui forme le maillage des 17 sous quartiers: Cité policière, Camp Galliéni, Camp Gendarmerie, RAN défense- Sodeci, RAN Garage, Plateau centre, 6 Bâtiments-Bélini, 6 Villas-Banco, 40 logements, 4 Villas FSUP (Formation Sanitaire Urbaine du Plateau), Caréna, Gare Lagune, Commerce, Port et Douane, Cité Esculape, Chiens Méchants, KM. Le questionnaire a porté sur l'organisation et la pratique de l'activité de stationnement de véhicule. Des données proviennent également des observations faites sur le terrain. Des visites dans les rues de la commune du plateau ont permis d'observer les acteurs de ce système et les logiques de ces derniers. Au cours de nos visites de terrains, un inventaire des rues a été fait en fonction de leur niveau d'occupation à l'aide de fiche d'observation et d'inventaire.

Les investigations ont permis d'obtenir des informations sur la problématique de la privatisation des lieux passants du Plateau. Elles ont permis de structurer notre travail en deux axes d'analyses à savoir : les indicateurs de la privatisation des lieux passants et les effets induits de la privatisation de la rue.

2. RESULTATS

2.1. LES INDICATEURS DE LA COLONISATION DES LIEUX PASSANTS

2.1.1. Les effets de la croissance démographique

La commune du Plateau est l'une des communes centrales de la ville d'Abidjan. C'est à la fois le centre-ville, le quartier des affaires et le cœur de l'appareil politico administratif d'Abidjan et du pays. Originellement quartier européen, la commune abrite les services publics de l'administration centrale des entreprises publiques, parapubliques et des entreprises privées sur près de 330 hectares soit 0,9 % de l'agglomération abidjanaise.

La commune est victime de son progrès et son niveau de développement. En effet, son niveau d'urbanisation est remarquable et différent des autres communes de la capitale économique. Les différents gouvernements l'ont rendu tellement performant qu'elle a fini par être victime de son succès. Les aménagements entrepris dans cet espace constituent les vecteurs d'attraction de cette commune. Le plateau est un lieu de convergence de la population. Vu que l'essentielle des services et ministères, des organismes et représentations internationales soient représenté dans son espace, elle occasionne un exode insoutenable. Ce sont une foule de travailleurs et de visiteurs qui déferlent dans les rues du plateau.

Le poids démographique journalier est tel qu'il constitue un défi de taille qui se

résume à la problématique de circulation dans cet espace. La population journalière du fait du déplacement de travailleurs et visiteurs reste élevée par rapport à la population recensée par l'INS dans cet espace. Pour résoudre l'obstacle que constituent les mouvements de population, les acteurs institutionnels ont proposé la délocalisation des activités et services dans les autres services. Cette stratégie devrait permettre de réduire l'emprise spatiale de la population des rues. Le tableau 01 présente l'évolution démographique des communes d'Abidjan.

Tableau01: Croissance démographique de la ville d'Abidjan

Commune	1988	%	1998	%	2014
Abobo	401 000	20,73	638 327	22,17	1 030 658
Adjamé	200 000	10,34	254 290	8,83	372 978
Attécoubé	164 000	8,50	207 586	7,20	260 911
Cocody	129 000	6,67	251 741	8,70	447 055
Koumassi	230 000	11,89	317 562	11	433 139
Marcory	146 000	0,62	177 748	6,17	249 858
Plateau	12 000	0,62	10 365	0,38	7 488
Port-Bouet	168 000	8,70	211 658	7,35	419 033
Treichville	110 000	5,70	120 526	4,18	102 580
Yopougon	374 000	19,30	688 235	23,91	1 071 543
Total	1 934 000	100	2 878 038	100	4 395 243

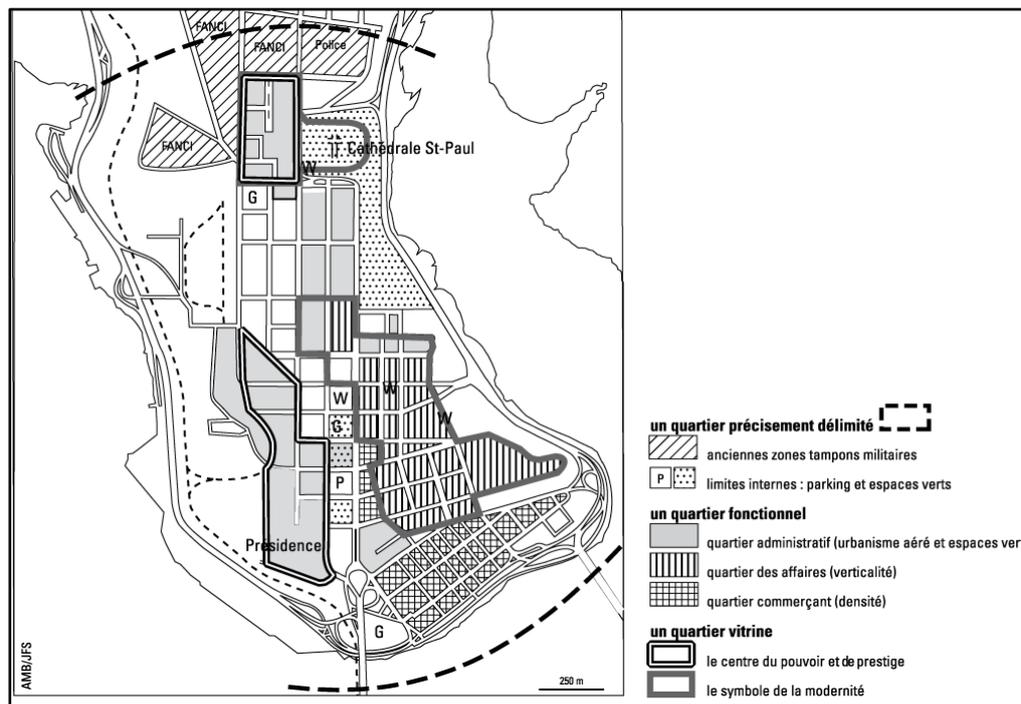
Source : INS – RGPH 1998, 2014

L'analyse du tableau révèle que le Plateau est la commune la moins peuplée de la ville d'Abidjan. Estimée à 0,62% de la population totale d'Abidjan en 1988 et 0,38 en 1998, depuis 2014, la population se situe à 0,17 de la population abidjanaise. Cette population ne représente que 0,2 % de la population du District d'Abidjan. En effet, le Plateau, centre des affaires économiques et commerciales, connaît le phénomène classique de dépeuplement et délocalisation des activités au profit des communes périphériques notamment la commune de Cocody qui a vu sa population doublée en 10 ans. (Ministère d'État, Ministère Du Plan et du Développement, 2015, 44 p). Malgré les mesures prises la population continue de migrer vers ce centre administratif.

2.1.2. Le manque d'espace de stationnement

La commune a bénéficié d'un aménagement exceptionnel de la part des différentes autorités. L'aménagement de cet espace date de l'époque coloniale et est lié au choix d'Abidjan comme capitale de l'administration coloniale. A cette époque, le Plateau était le quartier européen. Les plans d'urbanisme ont permis de structurer l'ancien quartier colonial en centre-ville. En effet, ce quartier a fait l'objet d'opérations de rénovation commandées par une volonté de densification et d'utilisation plus rationnelle du sol urbain (ONU-Habitat, p.9, 2012). Cette opération de rénovation a permis la structuration de l'espace communal comme l'indique la figure 02.

Figure 02 : La structuration du quartier du plateau



L'administration coloniale a déterminé les formes d'organisation et d'occupation du quartier. L'espace était structuré en trois zones distinctes : le quartier administratif, le quartier des affaires et le quartier commerçant. Cette planification n'a pas mis l'accent sur les espaces de stationnement. La place réservée au parking se situe aux alentours de l'hôtel de ville.

À l'époque florissante du miracle ivoirien, Abidjan était appelée « la perle des Lagunes » en raison de sa situation géographique et de ses constructions ambitieuses. La ville a connu un développement architectural impressionnant dans les années 60 et 70, qui s'est traduit notamment par un florilège de constructions modernes au quartier du Plateau (Ministère d'État, Ministère Du Plan et du Développement, 2015, p.314). Les différents plans d'urbanisation qui devaient permettre l'organisation de l'espace communal en rapport avec son statut administratif sont déphasés du fait de l'urbanisation rapide et spectaculaire de la ville d'Abidjan. Les actions menées en 1970 dans la ville visaient à recentrer la composition générale de la ville sur le plateau dont le site se prêtait à sa vocation de cœur de la capitale. Ce plan prévoyait une voie triomphante Nord-Sud de 4m. De grandes voies Nord-Sud sont tracées en bordure du plateau à l'Ouest et à l'Est et permettent d'éviter le plateau (Kouassi et Delanne, 2014, p.162).

Les grands équipements sont positionnés sur un axe nord-sud : locaux administratifs (Présidence, Primature, Ministères), culturels (Cathédrale St Paul) et culturels (bibliothèque nationale, musée des civilisations). Dans la partie sud-est sont localisés des immeubles collectifs mixtes (habitats et bureaux). Dans le nord-est de la commune se situe une zone d'habitat résidentiel et de logement de la police. Ces zones sont entourées d'une frange de berges lagunaires à l'est, et d'une frange de zones d'activités modernes à l'ouest.

Les équipements occupent 129 hectares, soit 39% de la superficie de la commune. Ces équipements sont des locaux administratifs (28%), les infrastructures de transports (19%), zones SICF, les équipements pour la sécurité (17,7%, camp militaire), de loisirs (14 %, stade Félix Houphouët-Boigny et parcs publics) et cultes (11%, cathédrale). Les activités s'étendent sur 95 hectares, soit 29 % de la commune.

Celles-ci sont des activités modernes à dominante industrielle (32%), de bureaux (36%), et d'immeubles mixtes habitat-bureaux (21%). Les espaces naturels, composés de 94% de berges lagunaires, occupent 48 hectares (14,5% de la superficie), alors que les terrains urbains équipés pour l'habitat, couvrent 2 hectares, soit moins de 1 % de la superficie de la commune. (Ministère d'État, Ministère Du Plan et du Développement, 2015, 219 p).

2.1.3. Libéralisation des véhicules de type occasion

Le fait novateur à la base de la colonisation des lieux passants dans la commune des affaires ivoirienne est attribué à la libéralisation des véhicules de types d'occasion en Côte d'Ivoire. Depuis l'indépendance jusqu'au milieu des années 1990, la vente des véhicules automobiles était du ressort des concessionnaires. C'étaient la période d'approvisionnement en véhicules neufs des administrations publiques et privées ainsi que de quelques privilégiés collectifs et particuliers de la société. Mais avec la multiplication des activités économiques et l'accroissement des distances entre les lieux de résidence et de travail, les déplacements sont devenus plus variés et plus fréquents (DUPUY, 1996).

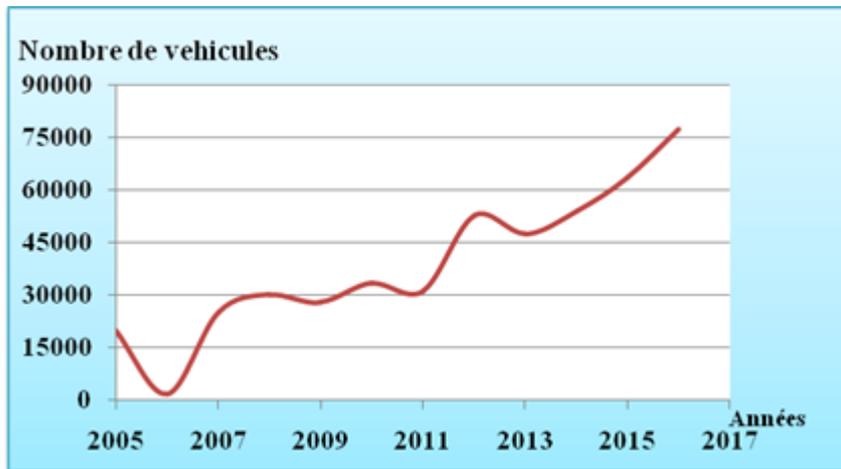
Cette situation a amené l'État Ivoirien à la libéralisation de l'importation des véhicules de type d'occasion en 1996 par le Décret 96-01 du 03 janvier 1996 portant libéralisation à l'importation des voitures usagées et l'Arrêté 0178/MC/MEF/MET/ du 29 mars 1996 déterminant les modalités d'application du décret 96-01 du 03 janvier portant libéralisation à l'importation des voitures d'occasion (DGUA, 2017).

Ainsi, de plus en plus de véhicules déjà usités des pays du Nord connaissent leur fin de parcours dans ceux du sud. L'offre en voitures d'occasion vient satisfaire une demande croissante d'une population gagnée par la paupérisation (DSRP, 2009).

Ces véhicules appelés communément « France au revoir » ont envahi les routes africaines au sud du Sahara depuis près de deux décennies. Elles constituent environ 80 % du parc automobile (KABLAN, 2010). Depuis la libéralisation de ce secteur, près des deux tiers des véhicules vendus en Côte d'Ivoire sont de types d'occasion.

L'importation des véhicules d'occasion représente un enjeu important tant au plan socio-économique que spatiale nécessitant un aménagement particulier dans les centres urbains où le stationnement de nos jours de toutes ces auto est devenu un véritable phénomène auxquels les gestionnaires de la ville doivent apporter des réponses pour assurer une ville durable.

Figure 03 : L'évolution du nombre de véhicules de type occasion



L'analyse de la figure révèle une croissance du nombre de véhicule de type d'occasion. La libération a permis une flambée du transport informel. La filière a connu un boom en 1997, un an après l'adoption dudit décret avec 24 200 véhicules « France au revoir » vendus contre, 9 216 neufs. L'essor incontrôlé des importations a entraîné une augmentation rapide du nombre de véhicules notamment à Abidjan. En 2007, ce chiffre a évolué passant de 12 798 à 18 912, soit une hausse de 47,77 %.

2.2. LES EFFETS INDUITS DE LA COLONISATION DE LA RUE

2.2.1. Changement de fonctionnalité de la rue

La fonction de la rue dans la commune du Plateau est tributaire de l'usage que les populations font de celle-ci. Les mouvements de population en direction de ce centre des affaires et l'indisponibilité d'espace de stationnement donnent à la rue de jouer de multiples fonctions. Les rues perdent de leur fonctionnalité première. Le trottoir et la chaussée qui constituent les composantes de la rue subissent une mutation de fonctionnalité.

Ces espaces publics au-delà de leur fonction de circulation servent de lieux de parking des automobilistes travaillant ou en visite dans ce milieu. La colonisation de ces lieux passants paraît comme une solution à l'absence des lieux de parking au cœur de la capitale économique de la ville d'Abidjan. Ce phénomène qui a débuté avec la libération des véhicules d'occasion a pris de l'ampleur avec la crise économique et sociale que traversent le pays.

La privatisation des lieux passants est le fait de plusieurs acteurs aux logiques variées qui s'approprient ces espaces publics. Dans un contexte d'urbanisation achevée, le Plateau ne dispose plus d'espaces constructibles. La création de parking ou d'espace de stationnement n'est plus possible au regard de la cherté du coût du m² de terrain, mais aussi du coût de réalisation d'un tel investissement.

Dans ces conditions, la privatisation des lieux passants demeure un fait logique pour le conseil municipal. A la demande des services et des structures installés sur le territoire communal, les autorités municipales qui ont la responsabilité de la gouvernance de l'espace, procèdent à la délivrance de l'ODP (Occupation du Domaine Public) à tout demandeur. Le document qui autorise l'occupation provisoire de l'espace public est cependant attribué pour une durée indéterminée.

Au regard de ce document administratif, les établissements transforment les espaces publics en bordure de leurs services en espaces privés. Cette appropriation est visible dans l'espace au travers de marqueurs spatiaux (des panneaux ou des inscriptions sur la chaussée ou le trottoir) qui indiquent les limites de leur territoire. L'enquête a révélé que les services occupent, pour des raisons de stationnement de leurs agents et visiteurs, 70 % de la proportion des rues privatisées du plateau.



Photo 2: Pose de panneaux par un établissement de bijouterie



Photo 1: Inscription de la valeur marchande de la chaussée

Ces images présentent l'état d'appropriation des rues. La pose de panneaux et l'inscription du mot payant sur la chaussée mettent en relief la colonisation des rues mais bien plus leurs valeurs marchandes. La gestion et la sécurisation des espaces privatisés sont la charge des vigiles de la structure. Ces derniers monnaient le stationnement à ces espaces réservés au prix de 100 à 200 F CFA.

Le stationnement de véhicules est une activité génératrice de revenus. Les retombées pécuniaires liées à la transformation et à la gestion des rues font intervenir une catégorie d'acteur (Les Djosseurs de Nama).

Ce sont des jeunes dont l'âge est compris entre 15 et 45 ans qui s'abonnent à cette activité de stationnement des véhicules. Ils constituent des acteurs qui contrôlent et marchandent le stationnement des automobiles des espaces passants. Ces jeunes ont fait du stationnement des véhicules leurs activités. Ils proviennent des autres communes de la ville d'Abidjan. Sans une autorisation administrative, les Djosseurs de Nama se partagent des portions de la rue qu'ils transforment à des fins économiques.

La rémunération du parking apparaît comme un pourboire qui est laissé au bon vouloir du client. Cette forme de rémunération est une forme de stratégie développée

pour toucher la sensibilité des automobilistes. Selon leur logique, fixer un prix de stationnement attirera les regards des autorités municipales mais aussi limitera la capacité du don des clients .

Cette manœuvre s'avère payante dans la mesure où ils reçoivent 100 F à 2 000 F. Le gain journalier d'un Djosseurs varie alors entre 3000 et 12 000 f CFA selon la position géographique de l'espace qu'il gère et l'affluence de véhicules à parquer.

Dans le Plateau, 70 % des rues sont des domaines privés de certaines structures, 25% des rues sont sous la gestion des particuliers appelés communément les Djosseurs de Nama et seulement 5% des rues occupent leur réelle fonction d'espace public. Activités génératrices de revenus

2.2.2. L'encombrement des voies : source de désordre urbain

La privatisation de la rue dans la commune du plateau va à l'encontre des normes urbanistiques. Les espaces passants sont des lieux publics qui doivent permettre la fluidité de la circulation.

Mais leurs occupations créent des désagréments dans la structuration de la commune. L'activité de stationnement des véhicules le long des chaussées et trottoirs est à la base de l'encombrement des rues.

Les voies sont régulièrement bouchées surtout aux heures de pointe. Cet état de fait remet en cause la problématique de la fluidité de la circulation dans ce territoire communal.



Photo 3: Utilisation de la chaussée par des piétons



Photo 4: Un embouteillage à la rue du commerce

L'encombrement des véhicules du trottoir et de la chaussée réduit la voie occasionnant le ralentissement de la circulation. L'absence de trottoir oblige les piétons à se faufiler entre les véhicules pour se frayer un chemin. Le quotidien des automobilistes les jours ouvrables rime avec de longues heures d'embouteillages infernaux. Dans ces conditions, les distances sont de plus en plus allongées en termes de temps perdu.

Figure 04 : l'occupation des rues du Plateau



A l'exception des rues localisées en face des bâtiments des institutions (BAD, BCEAO, Union européenne, l'assemblée nationale) et de certaines administrations (présidence, police économique) qui ne sont pas utilisées comme lieu de parking, le reste des rues est colonisé par les usagers sans aucune règle de l'art.

Le désordre observé dans ces rues limite l'accès et la desserte dans le centre des affaires. Cette situation impacte sur la présence et le rendement des travailleurs et des élèves qui accusent du retard pour accéder à leur lieu de travail et établissements. Les conséquences économiques de l'embouteillage des voies dues aux désordres causés par le stationnement des véhicules sont aussi à relever. Pour les transporteurs les longues files d'attente et de ralentissement de la circulation sont des pertes en carburant qu'il faudra faire face.

La transformation de la rue en lieu de stationnement et le désordre qui en découle remettent en cause la capacité des acteurs institutionnels à maîtriser la croissance urbaine de la ville d'Abidjan. La circulation dans les rues intercommunales est une fonction nécessaire à la ville que les autorités décentralisées et déconcentrées doivent prendre en compte dans la gestion de l'espace urbain.

3. DISCUSSION

3.1. La valeur marchande des rues

L'un des résultats de notre étude est l'utilisation de la rue comme lieu de stationnement. Cette pratique participe à la valorisation économique de cet espace public. L'acquisition du permis d'occupation du domaine public (ODP) et la tarification du stationnement des véhicules des lieux passants donnent de la valeur marchande aux rues. L'étude menée par Couret (2001, p.443) sur la ville d'Abidjan confirme cette réalité. Pour elle, « du fait de leur nature passante ou de leur localisation particulière, les rues s'avèrent acquérir une valeur marchande recherchée

et disputée ».

En l'absence de politique urbaine forte, les espaces passants sont considérés comme des lieux de promotion de l'auto-emploi. Le stationnement de véhicules est une activité génératrice de revenus qui fait intervenir une population jeune dont l'âge est compris entre 15 et 45 ans.

Cette catégorie d'acteur marchande le stationnement de véhicules. L'idée de l'auto-emploi est soutenue par Bouquet et Kassi-Djodjo (2014, p.5) qui affirment que « la montée en puissance de la corruption et du clientélisme dans la gestion de l'occupation de l'espace urbain a encouragé les citoyens économiquement vulnérables (mais pas seulement) à investir ces espaces considérés dès lors comme lieux de promotion de l'auto-emploi ».

Les travaux de Nyassogbo (2011, p.30) portant sur la ville de Lomé au Togo traitent de l'un des indicateurs qui a donné de la valeur marchande à la rue. Pour lui, « l'aggravation de la pauvreté pour la majorité de la population urbaine explique aussi cette situation. Les mesures draconiennes de redressement économique des années 1980 sont souvent évoquées pour rendre compte de ce foisonnement d'activités très variées exercées sur les trottoirs ».

On se rend compte que les nouvelles utilisations des espaces passants caractérisent l'intérêt et la valeur que prennent ceux-ci dans des pays où le secteur informel prend le pas sur celui du formel. Cette situation donne à la rue d'autres fonctions que celle qui lui est dévolue.

3.2. Une juxtaposition de fonctionnalité

L'autre axe des résultats de notre étude montre que les rues de la commune du Plateau perdent de leur fonctionnalité première. A la fonction de circulation se juxtapose d'autres fonctions qui découlent de l'usage que les populations font de la rue. Cette multiplicité de fonction de la rue est aussi vraie pour les rues du plateau. Les espaces passants de cette commune huppée de la métropole abidjanaise ont en plus de leur fonction de circulatoire, une fonction de stationnement. Ce résultat est confirmé par l'étude de ONU-Habitat (2012, p.36). En effet, les trottoirs et les chaussées qui sont des infrastructures dédiées à la circulation des personnes et des biens sont devenus un véritable lieu de stationnement des véhicules pour des usagers. Mais la tarification du stationnement de ces lieux passants confère la fonction économique à ceux-ci. Ce résultat est identique à ceux de (Bouquet, Kassi-Djodjo, 2014, p.3 ; Nyassogbo, 2011, p.27). Pour ces auteurs, les espaces passants au lieu d'assurer la fonction circulatoire des biens et des personnes acquièrent une fonction économique. Cette nouvelle fonctionnalité découle du fait que ces espaces publics abritent une diversité d'activités économiques.

Pour Couret (2001, p.444) et Kaufmann (2008 p.47), le trottoir composante de la rue est devenu le lieu de transactions commerciales. Les trottoirs, quand il y en a, subissent de multiples appropriations personnelles pour la pratique d'activités relevant du secteur informel. Ces activités privatives de l'espace sont détenues par les femmes comme les hommes. Bouquet et Kassi-Djodjo (2014, p.5) confirme cet état de fait en affirmant que « le commerce, la restauration de rue, les transports populaires, les ateliers en tous genres et bien d'autres petits métiers se sont multipliés sur les espaces

publics.

L'ensemble des résultats des auteurs atteste que les espaces passants dans les capitales africaines cumulent de multiples fonctions. Cette juxtaposition de fonction est tributaire de l'utilisation que chaque acteur fait de ce lieu. Comme le souligne Leimdorfer (1999, p.52-53), « l'usage de l'espace public physique à Abidjan m'a semblé être l'indicateur d'une citadinité et d'une citoyenneté en transformation, dans la mesure où les conceptions et les pratiques des acteurs s'y révèlent diverses, mais évolutives ». Pour Couret (2001, p.445), la prolifération de fonction de la rue est un détournement de la fonction première de la rue.

3.3. Les séquelles de la privatisation des rues

L'étude sur la privatisation des espaces publics d'Abidjan en occurrence le cas de la rue au Plateau fait ressortir la problématique de la fluidité du trafic l'une des conséquences de cette colonisation des espaces passants. Ce problème aux multiples corollaires est source de désordre qui entrave les liaisons intercommunales. Ce résultat est confirmé par les conclusions de Bouquet et Kassi-Djodjo (2014, p.3).

Pour ces auteurs, le fait que la rue abrite une activité économique est susceptible de compromettre la fluidité de la circulation et l'esthétique paysagère.

Les difficultés de circulation est l'une des conséquences du détournement de la fonction circulatoire de la rue. Cette assertion est soutenue par Nyassogbo (2011, p.31) et Bouquet et Kassi-Djodjo (2014, p.5) qui affirment que la conséquence première est liée aux difficultés de circulation aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons et tous ceux qui empruntent la rue. L'encombrement des espaces publics en l'occurrence les trottoirs complique leur passage.

Dans ces conditions, Les piétons sont donc amenés à utiliser l'espace des véhicules pour se déplacer, ce qui ne facilite pas la fluidité du trafic et en augmente l'insécurité (Kaufmann, 2008, p47).

La situation vécue dans les espaces abidjanais est comparable à celle que rencontrent les usagers dans la capitale Lomé au Togo. NYASSOGBO (2011, p.31) relate que « dans une ville où le transport à moto s'est particulièrement développé, la chaussée est donc très encombrée, entraînant de nombreux accidents de la circulation. La circulation aux heures de pointe est devenue très dangereuse et la sécurité des usagers de moins en moins assurée.

CONCLUSION

L'occupation des rues du plateau est l'un des défis auxquels doit relever les autorités institutionnelles ayant en charge la gestion et la gouvernance de l'espace urbain. Le stationnement des véhicules sur les trottoirs et chaussées s'explique par un manque de parking et de la libéralisation de l'importation de véhicules d'occasions.

Du fait de l'absence de parking, les rues sont prises d'assaut par les automobilistes pour le stationnement de leur véhicule. La prolifération d'automobile en stationnement donne de la valeur marchande à la rue. La rue est le lieu de réalisation d'un emploi qui tient compte de la retombée pécuniaire de l'usage de la rue. Cette situation met en

compétition des acteurs qui s'approprient ces espaces publics pour des fins commerciaux. La gestion du stationnement des véhicules de ces espaces passants pose le problème du détournement de la fonction première de la rue. L'occupation des rues est source d'encombrement des trottoirs et chaussée. Cette privatisation crée un désordre urbain à la base des ralentissements et des embouteillages observés dans ce quartier des affaires. Les embouteillages vécus rallonge la durée des distances à parcourir dans ce centre administratif. Aux heures de fortes affluences, la durée des distances dans les zones embouteillées est multipliée par trois (3) voir cinq (5).

La valorisation économique des lieux passants alimente la privatisation de la quasi-totalité des rues. Les rues qui échappent à ce changement de fonctionnalité sont celles situées devant les institutions et bâtiments de certains services administratifs. La croissance démographique et le manque de parking vont alimenter cette tendance de détournement de la fonction première de la rue. La limitation d'âge d'importation de véhicules d'occasions et la lutte contre le transport informel pourront atténuer l'occupation excessive de la rue.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bouquet C et Kassi-Djodjo I,(2014), *Déguerpis » pour reconquérir l'espace public à Abidjan*, In L'Espace Politique, Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, 22 | 2014-1, Déplacements forcés dans les villes du Sud : les déguerpissements en question, URL:<http://journals.openedition.org/espacepolitique/2963>; DOI:10.4000/espacepolitique.2963, pp
- Couret D, (2001), *Territoires urbains et espace public à Abidjan, Quand gestion urbaine et revendications, citadines composent...*, In le modèle ivoirien en questions, pp 429-458.
- Chenal J, (2009), *Abidjan la métropole, In quelques rues d'Afrique : Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, éditions Lasur, pp113-128.
- Kaufmann V., Jaccaud J-P, Chenal J., (2008), *Abidjan en mouvement, Etude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain Abidjan, Côte d'Ivoire*, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 219 p.
- Kouassi K. S. Et Delanne P.,(2014), *Histoire des Capitales Ivoiriennes d'hier à Aujourd'hui*, Editions Sépia, 374 p.
- Leimdorfer F,(1999), *Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan*, In Politique Africaine n° 74, pp51-75.
- Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement, (2015), *Etudes monographiques et économiques District d'Abidjan des Districts de Côte d'Ivoire*, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire et du Développement Régional (DGATDR), 314 p.
- Nyassogbo K G, (2011), *Les activités informelles et l'occupation des espaces publics : les trottoirs de Lomé au Togo*, In GEOTROPE, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n°2, EDUCI, pp22-33.

