

Article original

Les gares routières et les arrêts de bus de Sotral : des non- lieux aux espaces publics ?

AHOLOU Cyprien C¹, MAWUSSI Ayité C. ², AGBEMEDI Makafui Y³.

Université de Lomé, Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société, Département de Sociologie, BP : 1515 Lomé

¹ Email: caholou@gmail.com, 23 BP: 57 Lomé-Togo

² Email: Mac3lachance@gmail.com, BP: 02 S/c EEPT

³ Email: vagbemedi@gmail.com, BP : 4825 S/c AGBEMEDI Kossi Lébéné

Résumé. Les trois gares principales (Bia, Rex, Attikpodì) et les arrêts de bus de la Sotral constituent des scènes de pratiques citadines. À l'origine des non-lieux, ces espaces urbains se revêtent de nouveaux sens et de pratiques au quotidien. L'objectif de cette contribution est d'identifier les autres modes d'appropriation des gares et des arrêts de bus. La posture méthodologique adoptée pour l'atteindre est qualitative et axée sur l'entretien et l'observation. Cette méthodologie a permis de voir qu'hormis les usages premiers prévus par les concepteurs tels que l'attente des bus, la vente des billets et le stationnement des bus ; les citadins réinventent ces espaces à travers la commercialisation de produits de tout genre, le squat, le repos et la rencontre. Ces formes d'appropriation des arrêts de bus et des gares principales s'expliquent par certains déterminants dont la recherche d'un lieu de repos ou de clients potentiels par les revendeurs ambulants. La pluralité des horizons de provenance des usagers en fait des lieux de rassemblement, de diversité et de communication. D'où sa considération comme un espace public. Les différentes interactions dont ces lieux sont le théâtre peuvent être analysées sous l'angle de proximité spatiale et distance sociale.

Mots clés. Gare routière, Lomé, Sotral, appropriation, espace public.

Abstract. The three main stations (Bia, Rex, and Attikpodì) and the bus stops of the Sotral constitute scenes of urban practices. At the origin of dismissals, those urban spaces put on sense and else practices. The objective of this contribution is to identify the other ways of stations and bus stops appropriation. The methodological posture adopted to reach this objective is qualifying and centered on interview and observation. Except the prime usages foresaw by the inventors including the bus waiting, the tickets selling and the bus parking, It concerns the commercialization of all kinds products, squat, rest and meeting. Those forms of bus stops and main stations appropriation are explained by some determinants among which the search of shade to rest or of potentials clients by merchants. The plurality of passengers origin horizons make a place of assembling, of diversity and of communication. Whence its consideration like a public space.

Keys Words. Lomé, station, bus stop, appropriation, public space.

Introduction

« Faire le transport public c'est avoir un projet d'espace public »⁹. Cet extrait de la communication de Jérôme Chenal¹⁰ lors du séminaire de lancement du Master mobilité à l'EAMAU¹¹ le 13/09/2016 dit long sur le rôle de l'espace public dans la promotion et le développement des transports publics urbains. En effet, faire du transport public, c'est prévoir des gares, des arrêts de bus, la construction de réseau viaire, etc. Le développement des transports publics est devenu une priorité pour les municipalités et les Etats car il est considéré comme un pilier important de la ville durable (Tanguy et Fayolle, 2011, cité par Aholou C., 2015a). Depuis 2010, la Sotral¹² a commencé une expérience de transports publics collectifs dans le grand Lomé (SDAU, 2015). L'offre de transport de la Sotral est aujourd'hui bien intégrée au système de transport de l'agglomération. Sur les principales artères de la ville, on observe les arrêts des bus de la Sotral où les usagers attendent le bus tout en s'appropriant autrement ces "lieux". Aux gares routières du centre-ville (BIA, REX, ATTIKPODI) qui sont des nœuds centraux de tout le système de transport de la Sotral, d'autres activités s'y développent. Quels sont les modes d'appropriation de ces espaces et les types de sociabilités qui s'y développent ? S'agit-il de l'invention/production d'un espace public atypique ou d'un non-lieu/espace transitoire comme l'entend Agier M., (1999) ? En quoi sont-ils à la fois des non-lieux et des espaces publics ?

⁹ Extrait de la communication de Jérôme Chenal lors du séminaire de lancement du Master Mobilité à l'EAMAU

¹⁰ Jérôme Chenal est docteur ès sciences de l'Epfl (Faculté Enac), architecte et urbaniste. Il travaille actuellement au Laboratoire de sociologie urbaine (Lasur) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (Epfl). Ses recherches — en Suisse et en Afrique principalement — questionnent les relations entre transformations spatiales et mutations sociales, entre architecture et modes de vie, entre planification urbaine et pratiques de la rue.

¹¹ Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'urbanisme

¹² Société de transport de Lomé. Le projet a été initié en 2002 et exécuté en 2010.

La posture méthodologique retenue pour appréhender ces questions est qualitative. L'entretien et l'observation ont été mobilisés pour collecter les données de terrain qui ont servi à la rédaction de cette contribution. Le guide d'entretien et la grille d'observation ont été les outils utilisés. Les observations ont été faites à une vingtaine d'arrêt de bus sur les principaux axes de la ville et aux trois principales gares du centre-ville de quatre (4) heures du matin à minuit durant une semaine. La photographie a été utilisée comme un prolongement des observations (Aholou C., 2015b) faites à la fois de façon participante et non participante. Les entretiens ont été réalisés aux arrêts de bus avec les passagers autour d'une dégustation de café ou de thé servie par des vendeurs ambulants. L'effet saturation a été atteint à (30) personnes. Préalablement aux travaux de terrain, nous avons constitué une bibliographie qui porte sur l'espace public et son appropriation. C'est cet ensemble de matériaux qui constitue notre corpus d'analyse. La structuration du texte répond aux questions posées plus haut. D'abord nous présentons la Sotral, ses gares principales et ses arrêts de bus. Ensuite nous analyserons leurs modes d'appropriation. Enfin, notre argumentaire permettra de voir à l'aune des formes d'appropriation et des acceptions de certains auteurs le lien entre non-lieu et espace public.

1. Sotral, ses gares et arrêts de bus

La déclaration du deuxième sommet de la CODATU¹³ qui a eu lieu à Lomé sous le thème "la Mobilité urbaine pour tous" évoque l'intermodalité que doivent développer les villes en vue d'offrir aux citoyens de meilleures conditions de déplacement et à un coût accessible. Dans sa communication lors de cette rencontre, Guézéré déclare ce qui suit :

« L'intégration de tous les modes de transport est un préalable à la réussite d'une politique d'amélioration de la mobilité. Les modes à forte capacité doivent être limités aux couloirs à forte demande et une priorité

¹³ Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périphériques

doit être donnée au meilleur rapport capacité/coût » (CODATU X., cité par Guézéré A.,)¹⁴.

Consciente du rôle prépondérant des transports publics collectifs dans l'atteinte de la ville durable, la municipalité de Lomé a initié un projet pour s'en doter. Démarré le 25 septembre 2007, la société de transport de Lomé (Sotral) a lancé sa ligne expérimentale en 2010. La Sotral a aujourd'hui un large réseau de transports sur plus d'une dizaine de ligne desservant les principaux territoires périphériques de l'agglomération. Selon les enquêtes statistiques réalisées dans le cadre du SDAU Grand Lomé, « la fréquentation a augmenté de 109% entre janvier et décembre 2013, passant de 4620 passagers à 9665 passagers par jour. Fin 2014, le réseau transportait 12000 passagers par jour », (2015 : 213). Au regard de ces chiffres, il ressort que la Sotral est très utilisée par les Loméens surtout ceux des périphéries du Lomé. Pour une exploitation efficiente, la société a construit des gares et des arrêts de bus sur les principaux axes de ces lignes. La figure ci-après présente le réseau de la Sotral.

¹⁴ Le texte dont il est question est disponible sur le lien qui suit : <http://docplayer.fr/5458164-Les-taxis-motos-de-lome-un-mode-de-transport-urbain-accessible-a-tous-quelle-planification-pour-un-service-de-qualite.html> généré le 17/11/2016

De la lecture du plan ci-dessus, on peut observer que le réseau de transport de la Sotral est structuré en 12 lignes qui desservent les différents territoires périphériques de la ville. Ce système, même s'il rend accessible et à moindre coût le centre-ville de l'agglomération, ne permet pas d'en relier les points. A ces lignes, s'ajoutent six (6) lignes secondaires qui permettent de transporter les étudiants de : Adétikopé, Agoè Assiyeyé, lycée technique d'adidigomé, Wonyomé, Adjololo et Bè-Kpota vers le campus universitaire de Lomé.

Les lignes principales sont organisées en terminus centraux, correspondances, arrêts de bus et en terminus périphériques. Les trois principales gares centrales du réseau de la Sotral se situent en plein centre-ville constituant ainsi une centralité en termes d'emplois et d'activités commerciales dans l'agglomération. Il s'agit de la gare de BIA, de REX et d'ATTIKPODI. Cette localisation centrale fait de ces trois terminus des nœuds multimodaux. La gare de la BIA se situe dans l'emprise du grand Marché d'Adawlato. Ces gares sont faites de rangées de bancs où les passagers s'asseyent pour attendre les bus, d'un bureau où se font les opérations de billetterie (vente de tickets) et d'un espace de stationnement sur le trottoir pour les bus en attente de passagers. Les terminus périphériques sont les derniers points d'arrêts des bus. Ils se situent dans les principaux territoires que dessert la Sotral que sont : les cantons d'Agoè-nyivé, Togblékopé, Adétikopé (pour ce qui est des banlieues Nord), Baguida, Avékpozo et Kpogan (banlieues Est), Aflao-Gakli, Aflao-Sagbado et Sanguéra (banlieues Ouest). Tous ces cantons périphériques sont reliés non seulement au centre-ville de Lomé, mais également aux centralités dispersées sur le territoire de la commune de Lomé. Quant aux arrêts de bus, ils sont inséminés sur toutes les lignes et servent d'espace d'attente des bus. Ils sont soit aménagés sous forme de hangars métalliques ou tout simplement indiqués sur une plaque sans abri. Les arrêts de bus dont nous traitons dans ce texte sont ceux qui abritent des hangars métalliques sous forme de reposoir installé sur les trottoirs (cf, Planche de photos qui suit). Ces hangars sont des espaces de publicité et de visibilité pour des sociétés de

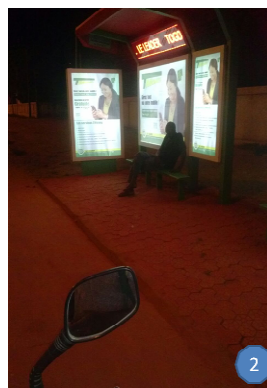
la place. “Togo cellulaire” est la principale société dont le logo se retrouve sur la plupart des hangars des arrêts de bus où nous avons menés nos enquêtes. Ces équipements permettent une exploitation efficiente du réseau de transport et favorisent l’inter-modalité. Mais, ces lieux sont-ils toujours utilisés comme l’ont prévu les aménageurs ? Ne sont-ils pas au contraire des lieux où s’inventent au quotidien des espaces qui ont du sens pour les citadins ?

2. Autres modes d'appropriations des gares et des arrêts de bus de Lomé

L'appropriation consiste à faire sien la propriété d'un objet, d'un espace, d'une personne. Perla Serfaty-Garzon (2003) soutient que cette notion renvoie à deux idées essentielles. D'une part, celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini ou à une destination précise ; et d'autre part, l'action visant à rendre propre quelque chose. Adapter un objet à un usage particulier sous-tend de faire correspondre ou de créer une harmonie entre l'objet et l'usage auquel on le prédestine. Au-delà de leurs fonctions premières, les gares et les arrêts de bus de Lomé sont utilisés autrement par les habitants de la ville. Selon Rémy J. (2015), l'espace est une ressource pour les acteurs. Il est un levier sur lequel se base tant les concepteurs de la ville que les citadins à travers des stratégies d'appropriation. Dans ce sens, les gares sont des ressources pour les citadins qui se les approprient de diverses façons.

L'un des modes d'appropriation qui s'inscrit dans la logique des concepteurs est leur usage comme lieu d'attente des taxis collectifs. C'est le cas de certains étudiants de l'université de Lomé qui s'assoient sous les hangars des arrêts de bus en attendant de trouver un taxi-collectif qui les amène à destination. Outre ce mode d'appropriation, les gares routières centrales sont le théâtre d'autres pratiques commerciales. Selon Steck J-F, « l'articulation entre transport et activités commerciales n'est en rien originale ». En effet, les gares routières en Afrique subsaharienne ont souvent si ce n'est toujours des fonctions commerciales (Steck J-F., (2004 :

100). Aux gares principales de la Sotral, les activités commerciales qui se développent sont nombreuses. Ces activités vont du commerce de condiments, à la vente de nourritures consommables sur place (thé, café, galettes, amuses gueules, pain, boissons, eau, etc.) en passant par celui des appareils électroniques et d'autres types d'articles comme les chaussures et habits de friperies. « Chaque matin entre 5h 30 et 9h et toutes les fins d'après midi entre 15h30 et 19h30minutes je viens servir mes clients ici à la gare ». (Entretien de terrain réalisé à la gare de Bia).



Copyright Photo 1&2, cliché @ C. Mawussi, 1^{er} et 02/10/2016.

Copyright Photo 3, cliché @ C. Aholou, 02/10/2016.

Copyright Photo 4, cliché @ M. Agbémédi, 02/10/2016.

Photo 1. Des étudiants attendent les taxis collectifs sous un abribus localisé à l'entrée de l'université de Lomé. **Photo 2 :** Un squatteur endormi à l'arrêt de bus. **Photo 3 :** Une revendeuse de bouillie de pistache moulue entre deux bus à la gare principale de la Bia au grand marché

d'Adawlato. Enfin **Photo 4** : Un Nigérien se rafraîchit à l'ombre d'un arrêt de bus avant de reprendre son commerce ambulante.

Ce propos met en scène un ensemble de réseaux et d'acteurs qui sont dans une relation de côtoiement. En tant que lieu de commerce, la gare fait naître également la consommation. En effet, dans le quotidien des citadins qui rime avec « boulot-transport-dodo », les temps d'attente de transports sont, pour la plupart, mis à profit pour faire les achats qu'ils n'ont pas pu faire en journée dans leurs lieux de travail. C'est ce qu'illustrent si bien les propos ci-dessous :

« Moi j'achète du poisson fumé ici pour faire la sauce à la maison (...). Je n'ai pas le temps après le boulot pour aller faire mes achats à Assigamé¹⁵ (...). J'achète aussi les autres condiments ici comme ça je n'ai plus à sortir pour faire des achats une fois que j'arrive à la maison ». A un autre d'ajouter : « Comme je quitte la maison tôt pour pouvoir prendre le premier tour, je m'arrête ici à la gare pour prendre du thé avec du pain avant d'aller au service ».

Ces propos qui ne sont pas isolés confirment l'appropriation des gares comme des espaces de commerce et de consommation. Rationnellement, ces acteurs érigent des stratégies d'adaptation pour mettre à profit le vide temporel qu'ils sont obligés de subir en attendant le bus (Boudon, 1973). Cette fonction secondaire a été développée par les travaux de Steck J-F (*ibid*) dans le cas de la gare de Yamoussoukro et de Tillons et al, (2008) pour les gares Parisiennes. Tillons M., et al identifient quatre idéals types de consommateurs que sont :

(i)Le consommateur assiégé(mode lieu ; temps délimité) évolue dans un espace dont il conçoit la matérialité, mais qui constitue pour lui une menace. Lorsqu'il emprunte une station souterraine, il décrit cet espace de façon négative. La sensation « d'étouffement » est très prégnante. Le consommateur « assiégé » associe les produits qui peuvent être achetés dans le pôle d'échanges à sa perception de l'espace : de mauvaise qualité, malsains, sans intérêt.

¹⁵ Grand marché d'Adawlato

(ii) **Le consommateur cartographe** (mode lieu ; temps fluide) évolue dans un espace isotrope (qui possède les mêmes caractéristiques quelle que soit la station considérée) et instable (les publicités qui « habillent » les murs des stations sont à la fois toutes identiques d'une station à l'autre et fugitives dans le temps). Pourtant, le consommateur « cartographe » possède une compréhension de l'espace qui lui permet, avec de la pratique ou à l'aide d'une représentation cartographique, de pouvoir évoluer sans l'aide de la signalisation à l'intérieur d'une station.

(iii) **Le consommateur désorienté** (mode flux ; temps délimité) est en permanence confronté à un code, celui du langage réseau. Pour déchiffrer ce code et se déplacer dans le réseau, il n'utilise que son intellect. Il n'utilise pas l'espace du pôle d'échanges pour se repérer, car il ne perçoit pas sa matérialité ; il utilise donc exclusivement les panneaux de signalisation qui le renseignent sur sa position au sein du plan de réseau.

(iv) **Le consommateur exégète** (mode flux, temps fluide) est un consommateur « désorienté » qui ne se contente pas de déchiffrer un code mais le met à profit pour devenir de plus en plus performant. Le comportement de consommation de ce type de voyageur n'est, pas plus que pour le consommateur « désorienté », affecté par sa perception du pôle puisqu'il ne prête aucune attention à sa configuration spatiale. Sa recherche d'efficacité le conduit à être sensible aux rapports qualité-prix des produits proposés, mais la notion de plaisir n'entre pas en jeu dans cet arbitrage (Tillons M. et Al, 2008).

La gare, lieu de proximité spatiale mais aussi de distance sociale entre les clients des sociétés du transport (Aholou C., 2008), met en scène différentes catégories de personnes qui représentent les figures de consommateurs. Ainsi, le consommateur assiégé fait allusion à ces passagers qui ne font pas de la gare un espace de consommation mais d'attente du bus. Il se réfère simplement à la fonction première d'une gare routière. Le consommateur cartographe associe la gare à un espace publicitaire, donnant un même sens aux lieux. Le consommateur désorienté dans notre cas,

fait référence à l'utilisateur qui se sert des signalisations pour se situer et ou reconnaître la direction qu'il veut prendre (bien connaître là où il est pour savoir où aller). Enfin, le consommateur exégète est celui qui se prête bien au jeu de la consommation dans les gares routières.

Outre cette appropriation commerciale, les gares sont investies par les citoyens comme des espaces de rendez-vous : *« je ne suis pas venu pour prendre le bus. J'attends mon frère (....) il viendra prendre le bus ici pour rentrer à Sanguéra où il vit avec notre maman(...) je vais lui donner des médicaments pour notre mère »*. Certains habitants de la ville de Lomé choisissent ce mobilier urbain comme une destination. Une fille a avoué lors de l'entretien que c'est un espace agréable pour une sortie. On peut s'asseoir le temps qu'on veut avec un ami, y manger aussi. Car d'après elle, l'espace est vide à partir de 19 heures. Ainsi l'arrêt de bus est un espace de loisirs et d'échanges. En tant qu'espace urbain il est au même titre qu'un marché par exemple, un espace de rencontres, de repère et d'indication. Souvent à partir de 19 heure des que les gares sont vidées de leurs passagers, les abribus installés par Sotral sur les voies publiques de la capitale togolaise ont une autre fonction, celle de dormir les nuits pour les sans domiciles et les enfants de rues. En effet, à part la plage, les marchés, la devanture des boutiques, les gares et les arrêts de bus constituent pour les SDF, des abris de fortune. Ces squatteurs s'y sentent en sécurité à cause de l'éclairage.

Hormis ces modes d'appropriation, les gares et les arrêts de bus, constituent des lieux de repos. Cette fonction s'observe bien en journée avec les marchands ambulants étant donné que les mobiliers des arrêts de bus comportent des bancs publics. Généralement ce sont des personnes qui marchent sur une longue distance. Cela dénote de l'absence ou de l'insuffisance d'espaces publics dans la ville de Lomé et entraîne la mutation des non-lieux en espaces publics. Avant tout, ces modes d'appropriations ont la temporalité en commun. Ainsi le SDF s'approprie les gares et arrêts la nuit pour dormir, le vendeur la journée pour écouler ces

produits. Certains citadins y viennent les jours fériés ou les dimanches et d'autres exclusivement la nuit ou les jours ouvrés.

Les différents modes d'appropriation peuvent aussi être interprétés à l'aune de la conception du lieu et des espaces, développée par Martina Löw (2015) et la théorie interactionniste d'Isaac Joseph (1982). Selon Löw, le lieu (gares et arrêts de bus) est un support physique où se développent et se réinventent par la co-construction des acteurs plusieurs micros espaces, qui se chevauchent et s'entremêlent. De ce point de vue, les fonctions variées des gares en font des micros espaces écologiques au sens des chercheurs de l'école de Chicago (Park, 1926) et des scènes citadines. Pour sa part, Isaac Joseph à travers l'interactionnisme s'intéresse aux comportements significatifs des individus en situation. Ces derniers produisent une pluralité d'espaces grâce à leurs interactions au quotidien. Allant dans le même sens que son prédécesseur, Eloi Le Mouél (2008) analyse les relations interindividuelles qui lient le lieu à travers les usages qui s'y déroulent. Ainsi les espaces publics entrent en dialogue intime avec les usagers (Le Mouél, 2008). Cela rejoint le « *spatial turn* » (Löw, 2015) qui conçoit l'espace non comme contenant indépendant des choses mais comme espace n'existant qu'à travers les imbrications entre le contenant (espace physique) et contenu (choses, acteurs, usages).

3. Les gares centrales et les arrêts de bus de Lomé : des non-lieux aux espaces publics

Les arrêts de bus sont des espaces aménagés pour l'arrêt des véhicules automobiles de transport en commun. Ce sont des aménagements placés sur les trottoirs au niveau desquels des bus s'arrêtent pour permettre aux usagers de monter et de descendre ; des lieux où se développent des sociabilités diverses. Il ne s'agit pas seulement d'une relation passager-chauffeur, mais d'échanges de toute sorte. En outre, ils sont des espaces appropriables tantôt par les passagers eux-mêmes, tantôt par les non passagers. Les arrêts de bus de la compagnie Sotral constituent des espaces d'actions pour les citadins (Agier M., 1999 :179) de Lomé. A

l'origine des non-lieux, ils sont aujourd'hui l'expression de manières de faire ville, d'ancrer des pratiques sociales selon des tempos divers. Chaque usager y marque ses propres circulations (*Id*, 1999 : 41). Un agir urbain y est né pour s'inventer des usages liés à l'espace en question. Ces divers modes d'appropriation leur confèrent le titre d'espace public.

Notion anthropologique forgée par Augé M. (1992), le non-lieu fait partie intégrante du quotidien urbain. Un lieu et un non-lieu dépendent du temps de l'espace et des perceptions du citadin. L'auteur l'associe à une surmodernité. Le non-lieu est à la fois un espace conquis et un espace vacant, un plein et un vide. C'est un territoire sans ancrage réel. Ainsi, l'espace du voyageur serait l'archétype du non-lieu (Augé M., 1992 : 110). Mais cette expression doit être nuancée. Certains commerçants et passagers vu la fréquence de leurs passages dans les gares et les arrêts de bus de Lomé, s'y attachent. Or, celui dont l'itinéraire journalier est changeable, l'enracinement est évitable. De ce fait, ces espaces sont des lieux intermédiaires et d'ancrage. Chaque gare ou arrêt de bus devient un lieu intermédiaire et éphémère exempt d'attachement et de fixation. C'est en cela qu'il faille dire la différence entre un lieu et un non-lieu. Le premier porte les signes d'appartenance singulière de l'individu alors que le second n'en porte pas. Néanmoins, l'un ou l'autre l'est à cause des perceptions et des usages (*id*, 1992). Les gares et les arrêts de bus de Lomé sont conformément à ce qui précède des non-lieux, mais aussi des espaces publics.

Les espaces publics sont des espaces de convivialité, d'interactions permanentes et éphémères. Ils autorisent tout individu à aller et venir sans avoir à se justifier sur sa présence (Urbain J-D., 1994). Les arrêts de bus sont des espaces accessibles à tous, potentiel passager ou non. On peut s'asseoir le temps que le bus n'accoste, on peut échanger avec le voisin de banc (ou co-banc), etc. C'est un espace de rencontre, et ce contact avec l'autre usager, quel qu'en soit son origine sociale, peut continuer ou non dans le bus ou dans la vie citadine.

De la publicisation se construit autour de ces espaces publics créant l'opportunité à quiconque s'y assoit de trouver éventuellement du travail ou trouver satisfaction à un problème. Les formes d'appropriation divergent selon l'intentionnalité qu'on y met. Certains s'allongent sur le banc¹⁶, d'autres s'y affaissent le temps de reprendre des forces à l'ombre et de continuer leur chemin. Les lieux publics ont été aménagés en fonction d'une certaine vision, toujours politique (Korosec P., 1988). Cette vision est celle du maître d'ouvrage, du concepteur, des aménageurs, des architectes (espace conçu). A côté de celle-ci, coexistent les représentations sociales liées à l'espace (l'espace vécu) des usagers de la ville. De ce fait, les pratiques sociales ne sont pas toujours en conformité avec celles prévues par la Sotral. La connaissance, la maîtrise et donc l'appropriation des normes d'usage d'un espace public équivaut à l'appropriation de sa culture ou du contexte culturel dans lequel il s'insère (Korosec P., 1988). Cela veut dire que chaque société produit son espace (Lefebvre, 1974). A Lomé, hormis les passagers qui attendent l'arrivée des bus, les commerçants ambulants, les squatteurs etc. sont ceux qui occupent les bancs publics des arrêts de bus. La principale raison donnée par ces usagers particuliers est la recherche d'un espace de fraîcheur pour le repos. Cette situation peut s'expliquer par le fait que Lomé est une ville marchande. On ne peut l'évoquer sans insister sur l'importance de sa fonction commerciale (Steck J-F., 2007). Ainsi le temps du repos qui peut être compris en moyenne entre 15 minutes et 2heures peut être utilisé de diverses manières. Les commerçants que nous avons observés font plusieurs choses de ce temps libre. Habituellement, ils arrivent très assoiffés et fatigués par le trajet. D'abord, ils se débarrassent de leurs marchandises. Ensuite, s'en procurent de poches d'eau auprès des vendeurs ambulants, enfin, certains jettent un coup d'œil à leur portable et somnolent un moment. Le temps le plus court observé est 15 minutes, une manière de reprendre de l'énergie avant de repartir à la conquête d'autres clients. Ainsi est le quotidien des vendeurs

¹⁶ Certains arrêts de bus sont constitués de deux bancs, d'autres d'un seul.

ambulants. De ce fait, les arrêts de bus sont des espaces de transition.

L'espace produit est essentiellement social car il ne subit pas de modification pour affirmer qu'il est aussi produit spatialement. Les usagers des arrêts de bus agissent sur cet espace transitoire pour qu'il réponde à leur besoin de repos. C'est une forme d'appropriation éphémère qui met en scène divers acteurs : revendeurs, badauds, passant, passagers en attente de bus, etc. Des interactions de proximité spatiale et de distance sociale voire même d'évitement y apparaissent (Aholou C., 2008). De proximité puisqu'on partage le même espace pendant un laps de temps avec un parfait inconnu. C'est de ce voisinage apparent et de cet anonymat que peut surgir la peur de l'autre. De plus, ces espaces étant ouverts à tous, la sécurité des personnes et des biens est à repenser. On peut se faire agresser facilement, l'endroit s'y prête d'ailleurs. L'espace public produit est donc un territoire collectif de forme, de style et de taille variable, sans "possesseur" unique, en principe ouvert à tous les membres de la société (Korosec-Serfaty, 1988). C'est un espace de liberté, de circulation et d'action conditionné non seulement par les aspirations sociales mais aussi par des représentations individuelles et collectives.

Conclusion

Que retenir au terme de cet article ? D'abord que les arrêts de bus et les gares sont en priorité destinés à être des lieux d'attente, de vente de billets et de correspondance (équipements fonctionnels). Mais dans les faits, comme pour créer une "ville du citadin" opposée de celle des aménageurs, ces espaces sont appropriés par les citadins d'autres manières. Pour les citadins, les temps d'attentes sont des temps pour faire des achats et pour consommer. Cela transforme temporellement les gares et dans une moindre mesure les arrêts de bus en de véritables lieux de commerce. Outre cette appropriation, les gares et les arrêts de bus sont squattés par les enfants de rues et les sans abris. Ils sont aussi des espaces de rencontres et de rendez-vous. Ces appropriations qui détournent les gares et arrêts de bus de leurs

fonctions premières attestent de la liberté qui sert à définir l'espace public. La vie de ces espaces n'étant que le produit des rencontres que ces lieux permettent, ils sont considérés par Michel Agier (1999) comme des non-lieux, des espaces transitoires.

Références bibliographiques

Agier M., 2015. *Anthropologie de la ville*, PUF, Paris.

Agier M., 1999. *L'invention de la ville : Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris, Editions des Archives contemporaines.

Aholou C., 2008. *Proximité spatiale, distances socio-culturelles à Cotonou (bénin) et à Lomé (Togo). Étude comparative*, Thèse pour l'obtention du doctorat unique en anthropologie, Université de Paris 10 Nanterre.

Aholou C., 2015a. « De la "ville inachevée" à la "ville durable" ? Analyse des villes ouest-africaines à travers le prisme du développement durable », *Mosaïque* n°17, pp.215-228.

Aholou C., 2015b. « Éducation à la recherche et à la production de savoirs sur les villes d'Afrique francophone : Question d'approche comparative ? », *Educom*, n°005, (CEROCE), l'Université de Lomé, pp 95-119.

Augé M., 1992. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, p149.

Boudon R., 1973. *L'inégalité des chances. La mobilité sociale dans les sociétés industrielles*, Paris, A. Colin.

Guézéré A., (SD). Le texte dont il est question est disponible sur le lien qui suit : <http://docplayer.fr/5458164-Les-taxis-motos-de-lome-un-mode-de-transport-urbain-accessible-a-tous-quelle-planification-pour-un-service-de-qualite.html> généré le 17/11/2016.

Korosec-Serfaty P., 1988. « La sociabilité publique et ses territoires – Places et espaces publics urbains » in *Architectures et Comportements*, Vol. 4, N°2, pp 11-32.

Lefebvre H., 1974. *Production de l'espace*, Paris, Anthropos.

Löw M., 2015, *Sociologie de l'espace*, Paris, Maison des sciences de l'homme.

Le Mouël E., 2008. « Perception et récits de trajet au sein des espaces de transport de la Ratp » in 1st International Congress on ambiances.

Paquot, T., 2009. *L'espace public*, Paris, La découverte.

Perrot M., et Pétonnet C., 1982. « Anthropologie culturelle dans le champ urbain » in *Ethnologie française*, Paris, PUF, T.12, N°2.

Quéré L., 1992. « L'espace public : de la théorie politique à la métathéorie sociologique » in *Quadermi*, N°18, pp75-92.

Rémy J., 2015. « L'espace, un objet central de la sociologie », Toulouse, Erès.

Serfaty-Garzon p., 2003. « Le chez-soi : habitat et intimité », in Segaud M., Brun J., Driant J.-C., (sous la dir. de), *Dictionnaire critique de l'Habitat et du Logement*, Paris, Armand Colin, pp. 65-69.

Steck J.-F., 2007. « Activités commerciales, dynamiques urbaines et encadrement de l'informel à Lomé : principales questions » in Gervais-Lambony P., Gnyassogbo K., *Lomé. Dynamiques d'une ville africaine*, Paris, Karthala, pp97-120.

Steck J.-F., 2004. « Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro », *Autrepart*, n° 32, p. 95-114.

Tillous M. et al., 2008. « Consommer dans le métro, une question d'engagement dans le temps et l'espace », *Espaces et sociétés* n° 135, p. 99-115.

Urbain J.-D., 1994. *Sur la Plage. Mœurs et coutumes balnéaires*, Paris, Payot.