



HAL
open science

La métropolisation d'Abidjan, opportunités et vulnérabilités : les conditions du passage de la ville à la métropole

Mohamed Tajjedine

► **To cite this version:**

Mohamed Tajjedine. La métropolisation d'Abidjan, opportunités et vulnérabilités : les conditions du passage de la ville à la métropole. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01180653

HAL Id: dumas-01180653

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01180653v1>

Submitted on 27 Jul 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



LA METROPOLISATION D'ABIDJAN :

• Opportunités et vulnérabilités

Les conditions du passage de la ville à la métropole

Tajjeddine
Mohamed

Sous la direction de : Sophie Descat

Ensa-V (Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles)

Mémoire de master 2

Juin 2015

«Il y a nécessité aujourd’hui d’introduire des règles d’urbanisme claires et de proposer une méthode permettant d’aboutir à des modèles africains pour des villes africaines... Le modèle néolibéral ne permet pas sa mise en place. Il est donc nécessaire de changer de modèle pour les villes africaines – et pour cela, il faut s’introduire dans la fabrication même de la ville.»

Jérôme Chenal, *La Ville ouest-africaine. Modèles de planification de l'espace urbain*, Genève : MétisPresses, 2013.

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner de ma reconnaissance

Je voudrais remercier tout particulièrement **Sophie DESCAT**, directrice de ce mémoire.

Je voudrais aussi adresser toute ma gratitude à **Daniel CHARLOU**, consultant en urbanisme à l'agence Nouveaux Territoires Consultants pour son aide précieuse tout le long de ce mémoire.

Je voudrais aussi adresser ma reconnaissance à toutes les personnes rencontrées à Abidjan et qui m'ont aidé à obtenir des informations sur la ville :

- **Ketty-Lina LIGUER-LAUBHOUE** : ancienne directrice de la bibliothèque nationale de la Côte d'Ivoire

- **Lionel LABARRE** : regional manager West Africa, Bolloré Africa Logistics Côte d'Ivoire

- **Jean-Philippe ZEIA TIZIE** : documentaliste au Centre Suisse de Recherche Scientifiques en Côte d'Ivoire

- **Severin DATOLOMAN** : conservateur documentaliste au Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement

- **Roland BINI K** : sous directeur de la planification urbaine au ministère de la construction, du logement, de l'assainissement et de l'urbanisme

- **Sylvain KOFFI** : Centre Suisse de Recherche Scientifiques en Côte d'Ivoire

- **Porna-Idriss TRAORE** : professeur à l'université de Cocody

- **Koffi ATTAHI** : ancien directeur du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement

- **Estelle ZUO** : doctorante à l'université de Cocody sur l'étalement de la ville d'Abidjan en direction du sud-est (Grand Bassam)

SOMMAIRE/

AVANT PROPOS ● 10

I INTRODUCTION ■ 13

1-La métropolisation ● 14

2-Des métropoles en Afrique ? ● 15

3-Abidjan, un exemple emblématique ● 17

II ABIDJAN DECHIFFRE ■ 22

1-Abidjan, un site remarquable pour l'implantation d'une capitale ● 23

2-Après l'indépendance ● 28

3-Abidjan capitale ! ● 29

4-Abidjan, ville région ? ● 35

III METROPOLISATION, UNE REALITE PLURIELLE ■ 43

1-Abidjan, un héritage colonial ● 44

2-«la ville pensée» : spécialisation des zones ● 50

3-«la ville diffuse» d'aujourd'hui : conséquence d'une urbanisation inachevée ● 54

IV IMPACTS D'UNE METROPOLISATION NON MAITRISEE ■ 61

1-Des fonctions économiques métropolitaines émergentes ● 62

a- Une économie à dimension sous-régionale ● 62

b- Le port et l'aéroport ● 63

c - Le quartier d'affaires et les fonctions administratives ● 68

d - Culture et tourisme ● 68

2 -Des fonctions économiques fragilisées par l'urbanisation diffuse ● 82

a- Le développement portuaire perturbé ● 82

b- le fonctionnement chaotique du marché d'Adjamé ● 84

3 -Une fragmentation sociale des quartiers d'habitations ● 94

a- Yopougon // Cocody ● 95

b- La prolifération des bidonvilles ou logements insalubres à Abidjan ● 100

c- Les opérations immobilières en frange urbaine ● 109

4 -Une mobilité difficile ● 115

5 -Une gouvernance ambiguë ● 128

V CONCLUSION ■ 141

Sources ● 146

Avant-propos

COMPRENDRE/ABIDJAN

Ce mémoire émane de réflexions personnelles sur les villes africaines et plus particulièrement sur la ville d'Abidjan - autant de questions qui m'interpellent depuis que j'ai commencé des études d'architecture et d'urbanisme. En effet la particularité de ces études est qu'elles m'ont conduit à interroger de façon constante mon territoire d'origine. Pourquoi Abidjan n'a-t-elle pas identifié l'ensemble des œuvres qui constituent son patrimoine ? Pourquoi la ville présente-t-elle de telles inégalités entre différents quartiers ? D'où proviennent ces disparités ? Pourquoi bien des quartiers restent monofonctionnels sans que des commerces ne s'y développent pas ? Pourquoi les transports publics et les services de proximité ne s'étendent pas au delà du quartier historique ? Quelle est la véritable centralité de la ville ? etc.

Ces questionnements qui restaient trop généralistes et très diversifiés ont pris sens à travers le concept de métropolisation de la ville. Comment Abidjan, capitale économique d'un pays jeune qui existe depuis à peine 55 ans peut atteindre ce paradigme avec un service public et des transports de qualité, un niveau de vie plus élevé et un territoire plus harmonisé et densifié ?

Ce mémoire est donc pour moi une occasion de répondre à ces questionnements grâce à ce prisme, qui me permet une évaluation d'un développement futur de la ville. C'était aussi l'opportunité de mettre en pratique les enseignements sur la ville durable promulgués lors de mon master spécialisé en écoquartier et en écoconception.

Enfin j'ai pu bénéficier de conseils d'un spécialiste dans l'aménagement du territoire de l'agence NTC (Nouveaux Territoires Consultants), Daniel Charlou qui m'a fait réaliser l'importance des territoires africains et notamment ceux de l'Afrique de l'ouest, qui offriront à long terme les villes qui connaîtront le plus de développement durant le XXIème siècle.

Le but de ce mémoire est d'analyser la réalité urbaine de la ville d'Abidjan, de tenter de *comprendre* Abidjan.



J



INTRODUCTION



1- La métropolisation

D'un point de vue étymologique la métropole vient du grec *mêtropolis* qui signifie « ville-mère ». Ce concept de « ville-mère » part donc du principe que s'il existe une ville principale, il existerait des villes de second ordre qui lui sont liées. George Simmel, sociologue et philosophe allemand, a désigné comme « métropole » la ville de Berlin en soulignant les nouveaux liens existants entre centre et banlieues.¹ Ce phénomène se voulait comme le témoin de l'avènement de la modernité puisque la métropolisation met en rapport le développement économique de la ville en liaison avec son développement urbain.

La métropolisation est aujourd'hui souvent considérée comme le nouveau paradigme de l'urbanisation qui permet de rendre compte des dynamiques spatiales des grandes villes en relation étroite avec l'avènement d'une économie globale, qui outrepassa le concept d'état-nation en s'inscrivant dans l'espace des flux transnationaux². Notion récente³, elle est issue du terme de métropole, utilisée par de nombreux penseurs à l'aube du XXe siècle pour penser la grande ville dans sa totalité.

Phénomène complexe dans sa compréhension comme dans son utilisation⁴, la métropolisation d'une ville se mesure et s'apprécie à l'aide de toute une série de données structurelles, fonctionnelles, ou encore de dynamiques qui permettent d'établir hiérarchies, classifications et typologies d'une ville. Elle se caractérise par une concentration humaine, économique, financière et industrielle dans des villes aux dimensions de plus en plus étendues, généralement au détriment des autres centres urbains. L'ampleur d'une métropolisation est liée à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : c'est un territoire qui englobe les foyers d'innovation d'un pays, ses services administratifs les plus importants, une dynamique économique attirant des populations de tous horizons et qui a un poids important dans la production culturelle et dans l'imaginaire collectif.

Le constat commun à toutes les villes en voie de métropolisation est l'extension du tissu péri-urbain mal maîtrisée qui a tendance à s'étendre et à rejoindre les agglomérations qui pré-existent aux alentours de la ville. La métropolisation amplifie un certain nombre d'enjeux d'aménagement liés à l'étalement urbain, aux mobilités croissantes et à l'augmentation de nuisances (pollution, engorgement). L'ensemble réinterroge aussi les modes de gouvernance urbaine, c'est un territoire qui attire beaucoup de populations, des autochtones du pays mais aussi des personnes provenant de pays étrangers. Une métropole en devenir est donc un territoire défini par une double dynamique, c'est une concentration d'hommes, d'activités et d'infrastructures dans un même pôle urbain et une redistribution des richesses par le pôle à l'ensemble des habitants. L'autre caractéristique de la métropole en devenir est la concentration des activités de commandement (économiques, politiques, culturelles...) et des fonctions tertiaires supérieures, et donc du poids fonctionnel des villes aspirant à ce statut de métropole. La conséquence de la concentration de la population attirée par les emplois tertiaires est l'existence d'un ré-

1-Jean Rémy (dir.), *Georg Simmel: ville et modernité*, Paris: L'Harmattan, 1995.

2-Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », *Quaderni*, 2010, n°73, p.25-33.

3-*Dictionnaire des mondialisations*, Paris: Colin, 2006, p. 648.

4-Voir à ce sujet l'analyse de Stéphane Leroy, « Sémantiques de la métropolisation », *L'Espace géographique*, 2000, n°1, p.78-86.

seau de communication très dense, constitué de voies routières rapides et de transports en commun, pour absorber au mieux le mouvement dit « pendulaire » de déplacements quotidiens entre le centre et les périphéries. Une ville qui tend au statut de métropole est donc une ville qui a la capacité de réunir dans un périmètre structuré, des quartiers denses et dotés de services à la population diversifiés, des activités économiques au rayonnement national et international et un système de mobilité en capacité de répondre tant aux besoins de mobilité internes qu'aux enjeux d'interconnexions avec les autres villes du monde. C'est un but difficile à atteindre: de nombreuses analyses insistent sur le fait que les grandes villes en voie de métropolisation connaissent des phénomènes parallèles négatifs, et notamment une consommation foncière liée à l'urbanisation et un accroissement de la ségrégation socio-spatiale au sein des espaces urbains⁵.

2- Des métropoles en Afrique ?

La grande majorité des études urbaines qui traitent de la question de la métropolisation est focalisée sur les villes occidentales et sur les villes asiatiques en croissance perpétuelle: les villes africaines sont peu présentes et les analyses qui les concernent sont moins diffusées⁶. Alors que les écrits se multiplient et parfois se répètent au sujet des métropoles les plus en vue, comme peuvent l'être Shanghai, Dubaï, Mumbai ou São Paulo, le reste des grandes villes du monde fait l'objet de publications plus rares, et notamment les villes africaines, trop souvent perçues à travers le prisme de villes post-coloniales issues d'un urbanisme moderniste européen controversé. Les indices de métropolisation qui décrivent les grandes villes sont pourtant un phénomène planétaire, qui réorganise l'espace de toutes les grandes villes du monde, africaines y compris.

La géographe Jennifer Robinson, dans son ouvrage *Ordinary Cities* (2006), milite ainsi pour une déconstruction de la catégorie « ville du tiers-monde » dont ont hérité les villes africaines dans la pensée urbaine. Cette catégorie perpétue selon elle un mode de pensée urbaine « post-colonialiste » et capitaliste, qui sous-entend qu'il existerait des villes européennes autour desquelles une pensée urbaine s'est forgée et confirmée à travers différents écrits et théorisations, et que l'on mesure le degré du développement des villes du tiers-monde à l'aune de ces premières⁷.

Or dans le contexte actuel de mondialisation des échanges, l'inscription des pays africains dans les réseaux de l'économie mondiale se fait à la faveur de ces villes en voie de métropolisation en interaction permanente avec les autres villes du monde. Ces différentes connexions avec le monde extérieur modifient l'ancrage local, régional et national de ces villes. Le processus sera multiscalair : à l'échelle mondiale, il va tendre à renforcer les hiérarchies urbaines en faveur des grandes villes, à l'échelle métropolitaine, on va assister à des dynamiques sociales et spatiales différenciées de fragmentation et de ségrégation. Ces villes s'affirment depuis plusieurs années et vont prendre de l'ampleur eu égard à l'explosion démographique annoncée pour les prochaines décennies.

5-Dominique Mignot et Diana Rebecca Villarreal Gonzalez, « Métropolisation, concentration et ségrégation dans les villes européennes et américaines : une comparaison Costa-Rica, France et Mexique », *RERU Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2005, n°5, p. 679-698.

6-Très peu de villes africaines apparaissent en effet dans les ouvrages généraux publiés sur la question de la métropolisation, à l'exception de nouveaux ouvrages d'auteurs anglo-saxons comme Garth Andrew Myers, Tim Edensor ou encore Mark Jayne qui traite de l'urbanisation des villes africaines.

7- Jennifer Robinson, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, Londres: Routledge, 2006.

Il y a quatre siècles environ, l'Afrique représentait près de 17 % de la population mondiale. Ce chiffre a chuté pour atteindre 7 % en 1900. En 2014, l'Afrique représente près de 16 % de la population mondiale⁸. Ces villes deviennent un point stratégique pour les grandes firmes internationales et pour les investisseurs ce qui va accélérer de façon positive comme négative leurs mutations territoriales. Plusieurs indices tendent à montrer que les métropoles du XXI^{ème} siècle seront celles des pays émergents et notamment celles des pays africains, comme l'annonce la banque mondiale sur son site Internet à propos des prévisions sur la croissance économique encourageantes des pays africains :

« Les perspectives macroéconomiques de l'Afrique subsaharienne demeurent prometteuses, avec une croissance à moyen terme qui reste favorable en dépit d'une conjoncture hostile : le PIB de la région qui s'établissait à 4,6 % en 2014 devrait progresser à un rythme annuel moyen de 5,2 % sur la période 2015-16 et s'élever à 5,3 % en 2017. Le PIB par habitant devrait continuer d'augmenter, pour passer de 2,1 % en 2014 à 2,6 % en 2015, et 2,8 % en 2017 »⁹. [voir la carte «*Afrique de l'ouest en quelques chiffres*» page 20]

Notons enfin qu'avec la vulgarisation des moyens de communication (Internet, nouvelles technologies, etc.) et la multiplication des échanges qui se font entre les africains émigrés dans d'autres parties du monde qui reviennent s'installer en Afrique ou ceux qui y passent leurs vacances, les villes africaines se nourrissent de ce qui se passe ailleurs: les interactions et influences se diversifient, interpellant les villes africaines sur leurs propres organisations socio-spatiales, sources de réflexion pour les théoriciens et pour les artistes, comme par exemple l'artiste franco-ivoirien François-Xavier Gbré qui tire ses sources d'inspiration dans sa double culture à travers ses photographies représentant des mondes différents. Par ailleurs, l'urbanisation rapide des villes africaines se manifeste aussi, notamment dans les villes subsahariennes, par une grande pauvreté et un étalement urbain incontrôlé. La formation de quartiers précaires mal connectés au reste de la ville accentue les inégalités sociales et les problèmes de mobilité¹⁰.

La question de savoir s'il existe des métropoles en Afrique trouve donc rapidement une réponse positive. Dans le cadre de ce mémoire, j'ai choisi de me consacrer à l'étude d'un cas concret qui me permet de circonscrire les spécificités du phénomène de métropolisation dans la partie subsaharienne du territoire africain: la ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire et pôle urbain majeur dans la sous-région de l'Afrique de l'ouest, que l'on peut considérer comme un exemple emblématique.

8-Source : World Population Prospects: The 2012 Revision. Des prévisions actualisées se font régulièrement sur les villes du monde par le département des affaires économiques et sociales des Nations Unis.

9-Prévision annuelle de la banque mondiale sur la croissance économique des pays africains:<http://www.banquemondiale.org/fr/region/afr/overview>.

10 - Nicolas Jost et Pascal Michon sous la direction de Vincent Kaufmann, Jean-Paul Jaccaud et Jérôme Chenal, «*Abidjan en mouvement, étude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain Abidjan, Côte d'Ivoire*», École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2008-2009.

3- Abidjan, un exemple emblématique ?

Pour comprendre l'évolution urbaine des villes d'Afrique de l'ouest, le cas d'Abidjan se présente comme un terrain d'étude particulièrement intéressant [voir la carte «*Abidjan en Afrique de l'ouest*» page 21] qui se caractérise par l'évolution rapide de deux phénomènes étroitement liés, à savoir la métropolisation (concentration accrue des activités, des populations et des pouvoirs) et la «bidonvillisation» (augmentation préoccupante du nombre et de la proportion des urbains vivant dans les bidonvilles), qui sont à la base de nombreux problèmes symptomatiques des pays en développement. De plus, l'avènement d'une classe moyenne de plus en plus occidentalisee et qui s'affirme au sein de l'espace urbain Abidjanais, engendre un besoin croissant de modernité dans un schéma façonné sur celui de la société de consommation. Cet état de fait induit des transformations à la fois sur les comportements sociaux mais aussi sur les typologies d'habitat qui se développent depuis l'Indépendance en 1960¹¹.

Pour permettre à ce travail d'aboutir, je me suis fondé sur les études qui ont été réalisées au sujet de l'urbanisation de la ville, dans tous les domaines des sciences humaines et sociales qui touchent à la question urbaine¹². J'ai également réalisé une étude in situ pendant trois semaines, pour tenter de me forger l'idée la plus complète possible sur la ville, observant puis analysant le plus justement possible la «réalité abidjanaise». Ce voyage est matérialisé dans le cadre de ce mémoire par une série de dessins et de cartographies qui essaient de retranscrire la réalité ivoirienne et que vous retrouverez tout le long du mémoire. Ce séjour m'a également permis de rencontrer des acteurs locaux qui m'ont transmis des informations pertinentes et utiles, documents à l'appui. Des rencontres très intéressantes avec des acteurs variés, comme le directeur du port d'Abidjan, le sous-directeur de la planification urbaine, le responsable de la faculté de géographie de l'université Félix Houphouët Boigny ou des architectes m'ont permis de récolter des points de vues avisés sur différentes questions liées à la métropolisation. J'ai eu aussi le privilège de participer à la commission de décision du schéma directeur de la ville d'Abidjan à l'horizon 2030. Cette expérience a été particulièrement enrichissante et instructive puisqu'elle m'a permis d'une part de faire la connaissance des personnes qui ont un rôle clé dans la gestion de la ville, comme le responsable d'urbanisme du district d'Abidjan, et d'autre part de savoir comment les autorités locales projettent la ville pour les décennies à venir.

La métropolisation est, on l'a vu, un terme générique qui englobe beaucoup de particularités et de thèmes différents, mais étroitement liés. Cependant chaque ville a sa spécificité et ses enjeux propres. La première difficulté de ce mémoire a été d'extraire les problématiques les plus importantes sur la ville d'Abidjan, à partir de questionnements qui ont nourri mon propos. Pourquoi la ville d'Abidjan est-elle l'une des plus importantes de l'Afrique de l'ouest ? Dans quelle mesure la ville d'Abidjan peut-elle devenir une métropole au sein de la sous-région ? Quelles sont les potentialités et les difficultés majeures ? Quels sont les défis majeurs à sa métropolisation ? Ces questionnements d'un point de vue urbanistique m'ont amenés à réaliser l'im-

11- Philippe David, *La Côte d'Ivoire*, Paris : Karthala, 2009, 311 pages.

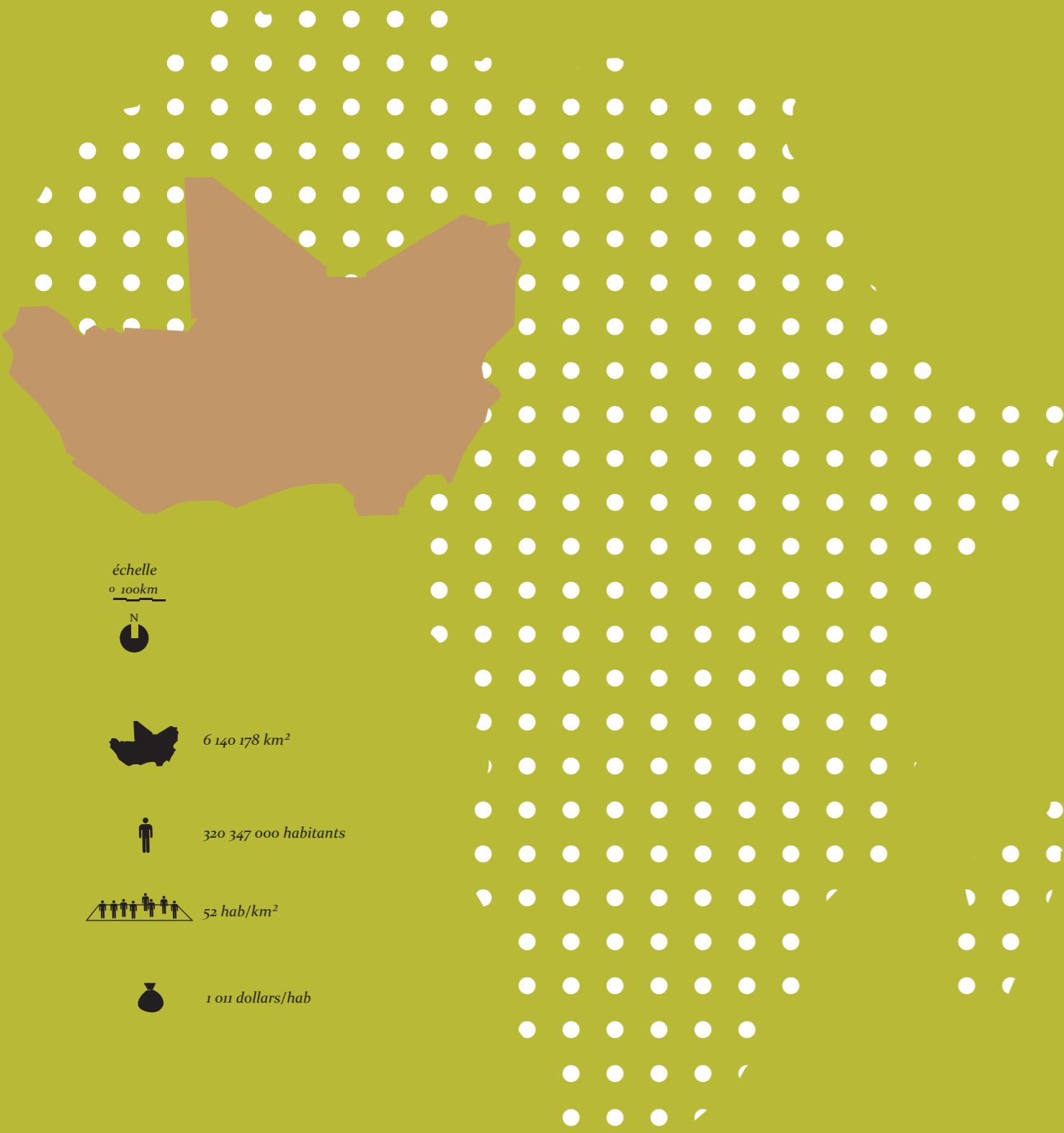
12- Ces études sont citées tout au long du mémoire et sont reprises dans la bibliographie.

portance des extensions du tissu urbain dans son développement métropolitain. Ce mémoire s'attache à comprendre dans quelle mesure l'extension urbaine mal maîtrisée peut générer des difficultés majeures qui entravent le processus de métropolisation de la ville.

La première partie de ce mémoire est ainsi consacrée à la présentation de la ville à travers un bref historique et une série de chiffres clés qui permettent d'entrevoir la dimension de la ville et sa localisation au sein de la Côte d'Ivoire et de la sous-région. La seconde partie, «métropolisation, une réalité plurielle» tente de comprendre l'évolution du tissu urbain et ses caractéristiques. A travers cette analyse, le chapitre qui suit décrit les impacts de l'étalement urbain non-maîtrisé sur le développement métropolitain de la ville et ceux sur plusieurs axes (développement économique, sociale et sur la mobilité des citoyens). Enfin une dernière partie traite du rapport entre la gouvernance et le développement métropolitain de la ville.



L'Afrique de l'Ouest en quelques chiffres



échelle
0 100km



6 140 178 km²



320 347 000 habitants

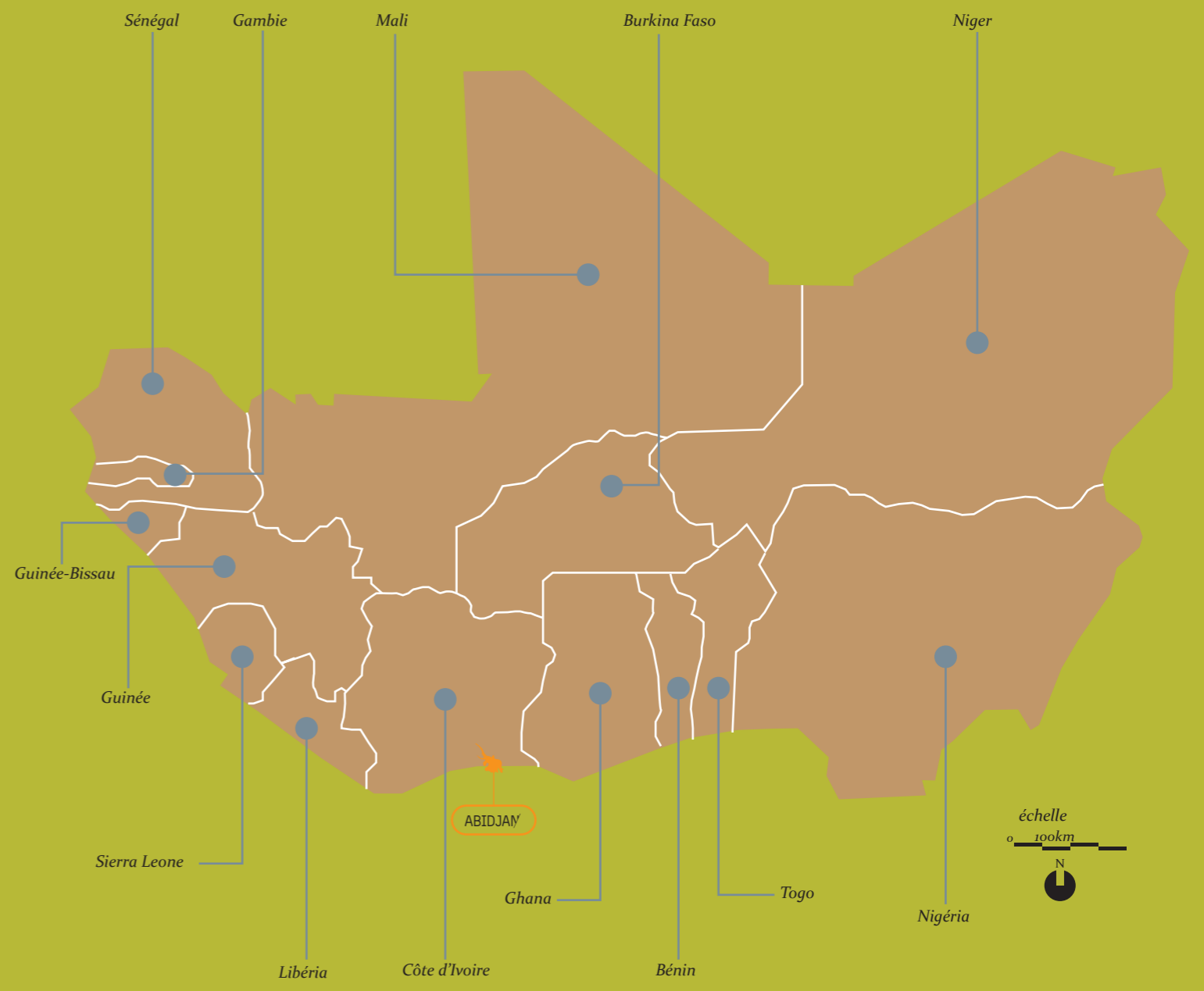


52 hab/km²



1 011 dollars/hab

Abidjan en Afrique de l'Ouest



échelle
0 100km



Abidjan en Côte d'Ivoire



Abidjan regroupe aujourd'hui 45% des citoyens de la Côte d'Ivoire, et 20% de la population totale du pays

- Abidjan, capitale économique
- Yamoussokro, capitale politique
- Villes secondaires

échelle
0 100km



II



ABIDJAN / DECHIFFRE

DESCRIPTION

1- Abidjan, un site remarquable pour l'implantation d'une capitale

La Côte d'Ivoire devient officiellement colonie française en 1893 avec Grand-Bassam comme première capitale. Cependant dès 1897 une mission d'étude menée dans le but de quitter le site de Grand Bassam, suite aux multiples maladies qui se développèrent à l'époque, permet la découverte d'un site de plateaux entouré d'une vaste lagune suffisamment profonde. L'hygiénisme devenait une priorité pour l'urbanisation des villes coloniales. En effet le développement de la quasi-totalité des capitales africaines remonte à l'époque coloniale. Il fallait isoler les populations blanches des populations autochtones en assainissant et en aménageant un espace urbain au service de l'installation des colons. Grand-bassam fut fortement atteinte par la fièvre jaune et le paludisme poussant l'administration coloniale à chercher rapidement un territoire proche pour déplacer la capitale : « une épidémie touchera les populations européennes et l'éradication des maladies devient ainsi une condition de la survie de l'ordre colonial »¹³. La côte étant inhospitalière du fait d'un phénomène de barre puissant, le port lagunaire paraissait la meilleure solution pour endiguer les problématiques liées aux courants océaniques. Le site d'Abidjan, situé au bord de la lagune Ebrié et longeant l'océan sur plus de 100km, apparaissait le plus idéal. Ainsi prend forme le « projet Abidjan ».

La ville d'Abidjan est une ville ivoirienne qui occupe le centre du bassin sédimentaire le long de l'océan Atlantique. Disposée en demi-lune, la partie émergée de ce bassin sédimentaire s'étend sur 8000 km². Son altitude varie entre 0 et 200 mètres. L'espace urbain d'Abidjan représente 2,5% du territoire national. Il comprend quatre espaces géographiques distincts : 1) le cordon littoral plat et sablonneux, 2) les plateaux disséqués, 3) la bordure des plateaux et 4) le système lagunaire. Le développement de la région d'Abidjan et sa configuration très particulière expliquent son appellation de « Perle des lagunes ».¹⁴

Jusqu'à la moitié du XXème siècle la plupart des villes africaines n'était que de petits villages comptant quelques milliers d'habitants. En 1912, Abidjan est constituée de petits bourgs qui ne comptent que 1400 habitants même si l'on constate que des services sont en train de se développer. Vingt ans plus tard la population s'élève à 17 500 habitants ce qui montre que l'évolution de ces petits villages se fait lentement. Les plans d'aménagement ont été orientés de manière à assurer une séparation entre les fonctions et les populations. Ainsi se présente le fond de la trame d'Abidjan.¹⁵

Dans un premier temps, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, Grand-Bassam fut la capitale du pays mais cette ville est particulièrement infectée par la présence de la fièvre jaune et du paludisme qui vont toucher durablement les populations européennes. L'administration de l'époque va se pencher sur un site salubre et transférer rapidement la capitale.

13 - Alain Dubresson, *villes et industries en Côte d'Ivoire : pour une géographie de l'accumulation urbaine*, édition Karthala, 1989 845 pages.

14- Yao Gnamba, «Rétrospective de l'aménagement du territoire en Côte d'Ivoire: le cas d'Abidjan», *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography* [En ligne], mis en ligne le 15 mai 2014. URL: laurentienne.ca/rcgt.

15 - René Parenteau et François Charbonneau, «Abidjan : une politique de l'habitat au service du plan urbain», *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 36, numéro 99, 1992, p. 415-437.

Entre temps la capitale sera transférée provisoirement sur le site de Bingerville entre Abidjan et Grand-Bassam pour s'établir définitivement en 1932 au bord de la lagune Ebrié.¹⁶





Abidjan a été choisie pour l'implantation de la capitale de par sa position particulière, à proximité de l'Océan Atlantique (situé dans la partie occidentale du Golfe de Guinée), ce qui peut faciliter les transactions économiques et l'installation d'un port en eau profonde afin que la capitale puisse jouer un rôle économiquement important dans le circuit des échanges. Ce site est aussi favorable pour le départ du chemin de fer vers l'intérieur du pays afin de drainer tous les produits de l'intérieur vers le port. Cette position particulière permettait d'installer un port tout en se protégeant des agitations de la mer puisque ce territoire si singulier dispose d'un front maritime constitué d'un cordon étroit au sud permettant de protéger l'arrière du territoire et une lagune navigable (une eau douce) scindant la capitale en deux.¹⁷

Son site remarquable, entre forêt et lagune et à proximité de l'océan était propice à une urbanisation galopante et une aération de ses rues et ses bâtiments pour endiguer les problèmes d'épidémies de fièvre jaune en expansion. Il fallait pouvoir adapter dans de meilleures conditions la population européenne à un climat équatorial: « l'objectif d'alors était de permettre à la population européenne de vivre sous les tropiques »¹⁶. Cette nouvelle « capitale » permettrait enfin à l'administration coloniale d'implanter une administration stable et durable pour pouvoir mieux contrôler le territoire. De petits villages de pêcheurs à l'époque de la conquête coloniale, Abidjan est devenue aujourd'hui la principale ville de la Côte d'Ivoire, le siège de la gouvernance et des décisions appliquées à l'ensemble du pays. L'histoire de la ville prendra un véritable tournant lorsque la mise en eau du canal de Vridi sera effective permettant de relier la lagune à l'océan et offrant la possibilité de construire le port d'Abidjan sur les rives de la lagune tout en étant protégé de l'agitation de la mer. En effet, ce n'est qu'en 1950 que la construction du port fut possible grâce au percement du canal de Vridi.

16 - Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, *Quelques rues d'Afrique : observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, Lausanne : édition du LASUR, 2009.

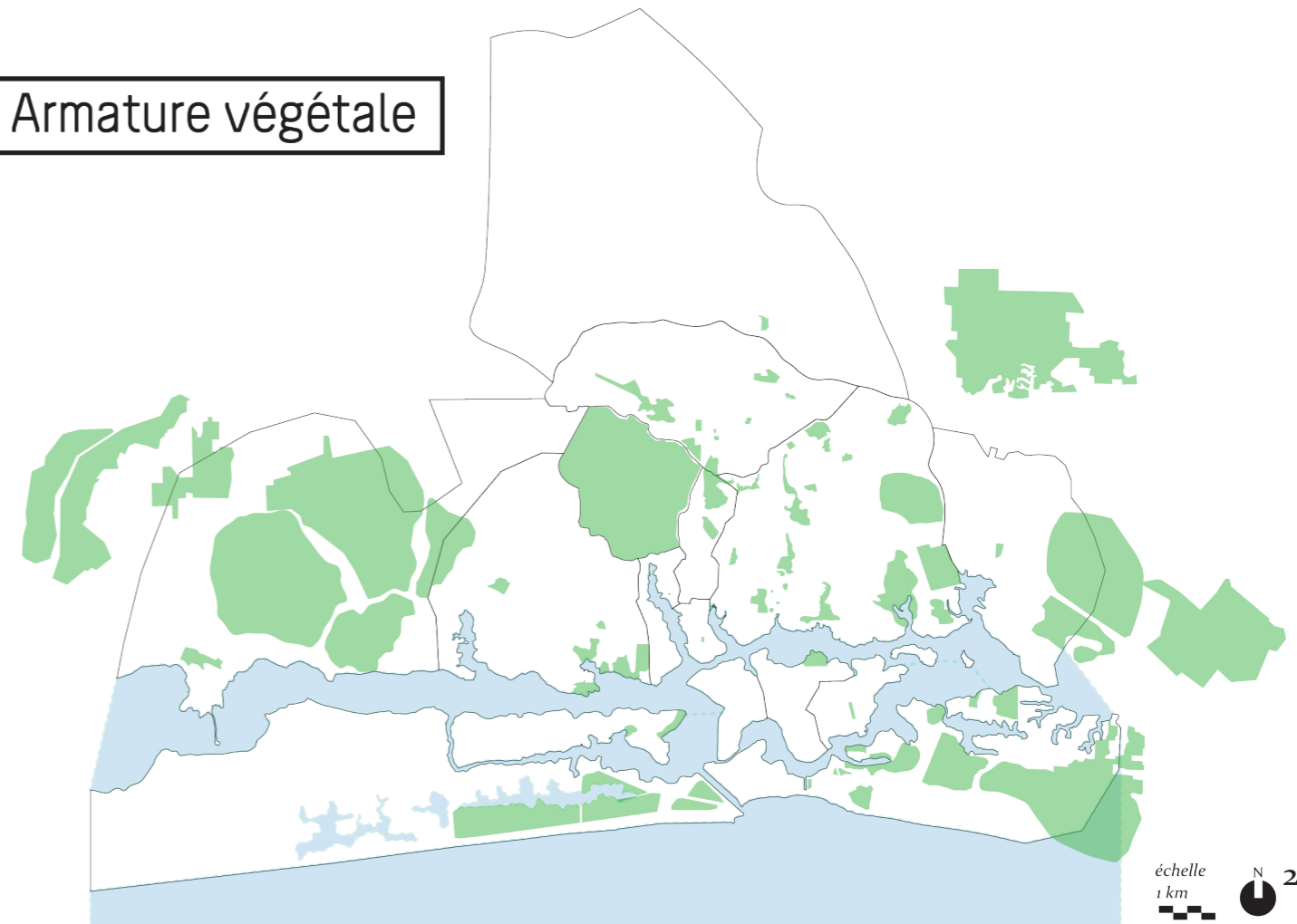
17 - Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

Géologie

-  Les plateaux
-  Les îles
-  Les cordons littoraux plats et sablonneux
-  La lagune ébrié



Armature végétale



Déplacement de la capitale

 La ville actuellement urbanisée

 Les limites de la ville

Abidjan

Capitale de la Côte d'Ivoire de 1934 à 1983 avant que l'ancien président Felix Houphouët Boigny ne transfère la capitale dans sa petite ville d'origine, Yamoussoukro.

Bingerville

Deuxième capitale de la Côte d'Ivoire de 1900 à 1934. La ville fut installée sur ce site provisoire avant de déménager définitivement sur le site du plateau d'Abidjan.

Grand-Bassam

Première capitale de la Côte d'Ivoire de 1893-1900. La ville sera particulièrement infectée par la fièvre jaune et la capitale sera transférée.

Site salubre et à proximité d'une bande de terre côtière qui permet de construire un port à proximité tout en étant protégé de l'agitation de la mer

Site provisoire, non retenue définitivement en raison de son éloignement de la mer

Raisons du déplacement : digue fragile et site insalubre

Golf de Guinée

2- Après l'Indépendance

La ville d'Abidjan va connaître après les années indépendances une fulgurante croissance économique ponctuée par une croissance démographique très forte permise par l'ouverture du Port d'Abidjan en 1951. En 1950, la ville comptait près de 65.000 habitants. De grandes vagues de migrations internes et externes vont en faire l'un des centres les plus attractifs pour les populations de la région et surtout de l'arrière-pays. Ces migrations vont s'accompagner d'une forte urbanisation qui va modifier en profondeur le tissu villageois qui existait au préalable.

La ville d'Abidjan a été, comme de nombreuses grandes villes africaines, la projection moderne de l'occident sur l'Afrique. Elle a bénéficié après les années d'Indépendance d'une relative prospérité qui lui a valu d'être considérée comme un modèle pour les autres villes ivoiriennes mais aussi pour celles de la région. Ce « modèle ivoirien » fut pendant l'après-guerre le symbole de la réussite des pays post-coloniaux avec une croissance économique forte et une urbanisation galopante de la ville, une stratégie de développement d'une croissance qui se voulait rapide pour sortir le pays du sous-développement. La capitale Abidjan se voulait l'incarnation de ce modèle. Les premières idées de ce modèle se sont fondées sur une agriculture d'exportation (cacao, café, etc.), à valoriser pour développer l'intérieur du pays. Il en va de même pour la main d'œuvre étrangère à laquelle le pays a fait appel pour construire la capitale, les techniciens et les capitaux étrangers venus alimenter la croissance. Ce capitalisme fonctionnera pendant près de 20 ans, jusqu'au début des années 80, atteignant une croissance relative de 7% par an.¹⁶ Le développement de la ville est très lié aux créations urbaines modernes, et non pas à une stratification historique comme l'on peut observer dans les villes anciennes.¹⁸

3- Abidjan capitale !

La ville d'Abidjan est la plus importante de toutes les villes ivoiriennes. [voir la carte «*Abidjan en Côte d'Ivoire*» page 21]. Elle contient à elle seule près du tiers de la population et regroupe 40% du PIB du pays. C'est dix fois plus que San Pedro qui est la deuxième ville économiquement forte de la Côte d'Ivoire. L'une des caractéristiques fortes de la métropolisation des villes en voie de développement est le phénomène « d'aspiration » de toutes les villes d'un pays par une ville unique. C'est bien le cas de la ville d'Abidjan qui est en tout point de vue, économiquement, démographiquement et culturellement bien au-dessus de toutes les autres villes ivoiriennes. Abidjan va doubler sa population tous les 6 ans depuis l'Indépendance, jusque dans les années 80 avant de retrouver un certain équilibre entre les émigrants et les immigrants. Sa population est passée de 904 000 en 1975 à 1 422 000 en 1980 pour atteindre aujourd'hui entre 9 et 10 millions d'habitants¹⁹ si l'on prend en compte l'ensemble de son agglomération. Elle est le poumon économique du pays, le centre névralgique par lequel toutes les activités du pays transitent.

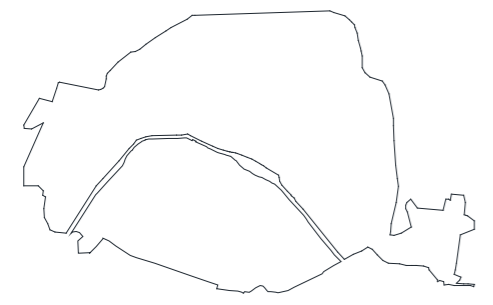
Pour donner un ordre d'idée de la grandeur de la ville, la superficie comparée entre la ville d'Abidjan et celle de Paris par exemple est révélatrice : avec une superficie de 422 km² contre 105,4 km², Abidjan est environ 4 fois plus étendue que Paris. [voir la carte «*Comparaison entre Abidjan / Paris / Dakar*» page 30-31]. La différence est que la ville d'Abidjan n'a pas une véritable centralité même si la commune du Plateau est originellement la première commune qui fut construite et qui garde encore aujourd'hui une importance capitale dans le fonctionnement de la ville.

16 - Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, «*Quelques rues d'Afrique : observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*», édition du LASUR, Lausanne 2009, 256 pages

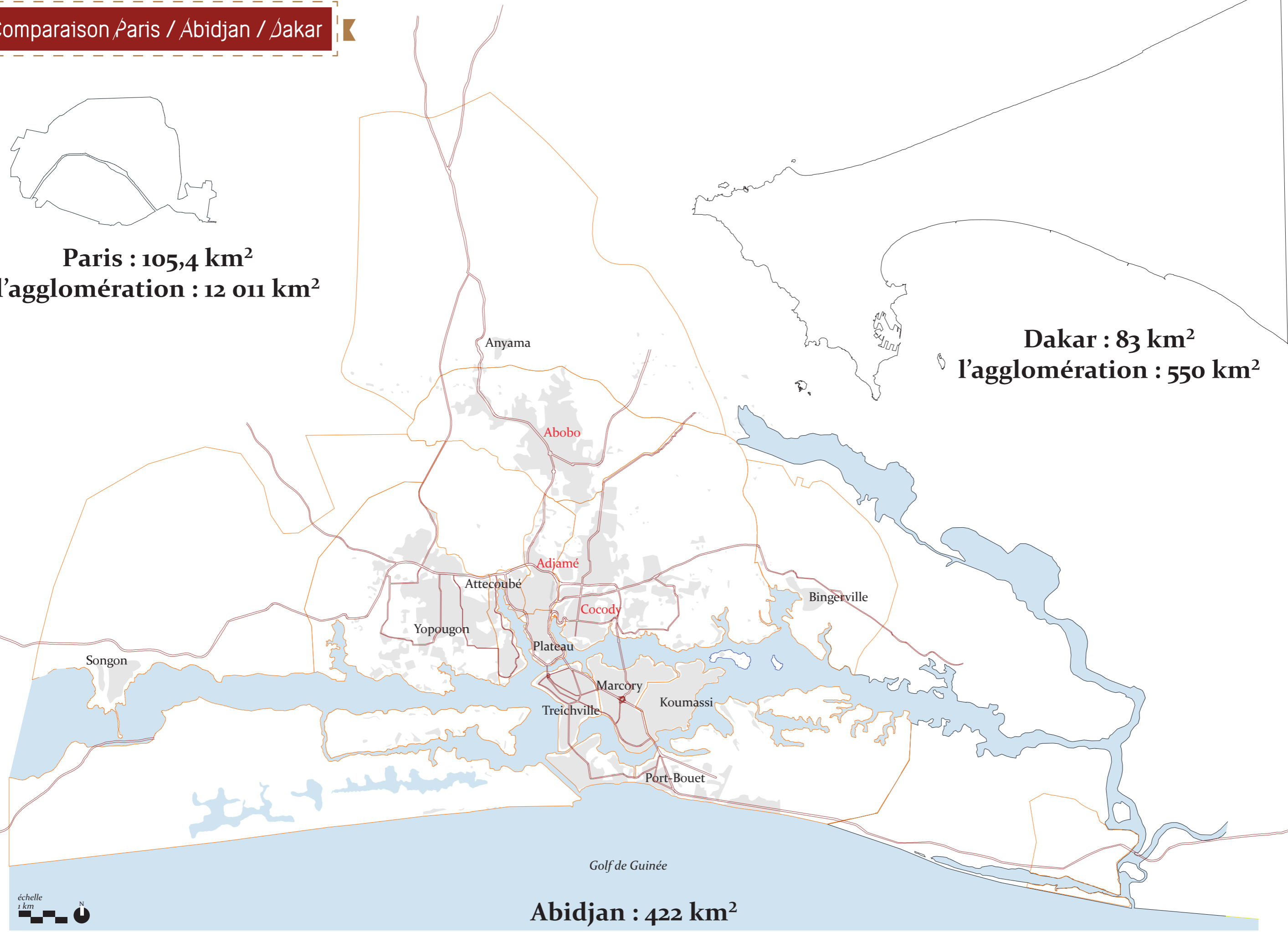
18 - Philippe Haeringer, «Structures foncières et création urbaine à Abidjan», *Cahiers d'études africaines*, 1969, n°34, p.219-270.

19 - Le dernier recensement de la ville date de plusieurs années, il est donc extrêmement difficile d'évaluer avec exactitude la population abidjanaise. Cependant si l'on se réfère aux estimations qui sont réalisés régulièrement par le World Gazetteer, la population abidjanaise serait de l'ordre de 4 351 086 habitants en 2012 et elle est en constante évolution.

Comparaison Paris / Abidjan / Dakar



Paris : 105,4 km²
l'agglomération : 12 011 km²



Dakar : 83 km²
l'agglomération : 550 km²

Abidjan : 422 km²
l'agglomération : 2 119 km²





*Vue du quartier du Plateau et de la lagune Ebrié
depuis la Cathédrale St Paul*

Le quartier du Plateau



Le découpage de la ville est relativement différent de ce qu'on peut observer dans d'autres villes du monde. La ville est constituée de 10 « communes » qui sont en réalité autant de morceaux de ville au sein de la ville. Si l'on voulait essayer de comprendre le fonctionnement de la ville en se référant à la dualité centre/banlieue, on pourrait en déduire que la commune du Plateau fait office de centre et que les 9 autres communes seraient des banlieues qui graviteraient autour d'elle. Sauf que la réalité Abidjanaise est plus complexe car plusieurs centralités existent au sein de la ville. Il faudrait rajouter les communes périphériques d'Anyama, de Bingerville et de Songon qui sont accolées à la ville et qui ont un statut différent des autres communes. Elles ont en plus par rapport aux autres un statut de sous-préfecture mono-communale. Ces sous-préfectures étaient à l'origine des villes indépendantes mais qui ont fini par rejoindre la ville d'Abidjan par phénomène de conurbation. Le fonctionnement actuel de la ville et le nombre de communes est encore conditionné à des changements futurs car il est prévu dans le nouveau schéma directeur à l'horizon 2030 d'agrandir les communes et les sous-préfectures.

A noter que la ville d'Abidjan et l'ensemble de son agglomération s'inscrivent dans une entité particulièrement unique dans son fonctionnement appelée le district d'Abidjan. Ce dernier a un fonctionnement singulier dans le paysage administratif ivoirien car les autres villes du pays sont regroupées au sein d'un découpage régional précis contenant plusieurs villes par région. La ville était dirigée autrefois par un « administrateur des colonies » puis quelques années après l'indépendance son statut administratif va changer et elle sera dirigée par un maire. Ce n'est qu'en 2001 que la ville sera érigée en district et sera dorénavant dirigée par un gouverneur du district d'Abidjan nommé par le chef de l'État. Cependant chaque commune de la ville a son propre maire et contient plusieurs quartiers.

Bien qu'Abidjan soit reconnue comme la capitale économique du pays, officiellement la capitale administrative et politique est Yamoussoukro et cela depuis que l'ancien président Felix Houphouët Boigny a transféré la capitale en 1983 dans sa petite ville d'origine. Cette situation est paradoxale et quelque peu absurde car c'est encore à Abidjan que se situent toutes les grandes instances décisionnelles du pays même si les différents gouvernements successifs affirment vouloir déplacer ces institutions à Yamoussoukro. Ce qui fait d'Abidjan la capitale économique du pays certes mais aussi la capitale politique et administrative puisque même le palais présidentiel y est situé. Le récent Palais de la Culture et le futur Parc des Expositions sont autant des signes forts qui affirment le rayonnement culturel d'Abidjan qui est déjà une scène incontournable de l'Afrique de l'Ouest. Pourtant de grands travaux ont été entamés pour construire une assemblée nationale, un nouveau palais présidentiel, des ministères et des institutions divers et variés dans l'optique de transférer la capitale. La particularité du continent africain et de ses bouleversements politiques successifs liés à la recrudescence des coups d'état et des conflits inter-ethniques font que le pouvoir législatif est très relié aux différents centres financiers et économiques du pays. Le contrôle du port et de l'aéroport d'Abidjan, ainsi que les différentes zones industrielles de la ville sont une priorité pour tout gouvernement ivoirien qui voudrait s'assurer une stabilité politique. On peut donc concevoir difficilement que l'État ivoirien puisse déplacer ses institutions décisionnelles et administratives à l'intérieur du pays et à plusieurs kilomètres du centre économique.

4-Abidjan ville-région ?

La plupart des villes en Afrique sont des villes littorales et portuaires. On dénombre trois ensembles spatiaux qui se dégagent : les villes anciennes arabes qui existent depuis l'antiquité, les villes du Golfe de Guinée (de Dakar aux villes du Cameroun : villes les plus peuplées d'Afrique) et les villes d'Afrique du sud. [voir la carte «Principaux espaces de peuplement en Afrique» et «Espaces de peuplement en Afrique de l'ouest» page 36-37] La plupart des grandes villes africaines sont littorales et non continentales. Une grande partie du continent est vide notamment la partie désertique (Sahara). Les villes portuaires découlent aussi d'un héritage colonial qui a mis en place ces villes au large de l'océan, afin de pouvoir commercer (comptoirs). Pour y arriver, l'administration coloniale installait des lignes de chemin de fer pour permettre de convoier les matières premières jusqu'aux ports afin de les acheminer en Europe. L'analyse méthodologique des villes africaines fait ressortir plusieurs catégories : les villes isolées, les villes régions et les couloirs urbains (des chapelets de ville qui s'urbanisent autour des routes et des chemins de fer).²⁰ L'idée de ce mémoire n'est pas de développer ces différents aspects de la ville mais de comprendre si la ville d'Abidjan est-elle une ville-région ?

L'Afrique de l'ouest et du centre est un pôle démographique important avec 300 millions d'habitants²¹, c'est l'équivalent de la population des États Unis avec une superficie similaire mais avec un revenu 126 fois inférieur.

Les études du NEPAD²¹ tendent à expliciter que les pays de l'Afrique de l'ouest connaissent essentiellement des migrations inter-régionales et très peu de migrations vers d'autres continents. Les mouvements principaux de déplacements se font plutôt dans le sens nord-sud que dans le sens sud-nord. En effet et contrairement aux pays du Maghreb qui privilégient une migration vers l'Europe, certainement à cause de la proximité avec les pays d'Europe du sud, les pays sub-sahariens ont toujours connu le mouvement inverse. Selon le PNUD²², seul 1 % des Africains a émigré dans un continent différent, ce constat rappelle que les habitants des pays les plus pauvres sont les moins mobiles et le taux d'émigration médian dans un pays à faible développement humain est inférieur à 4 % contre 8 % dans les pays à haut niveau de développement humain. Au contraire, le manque de développement des villes situées à proximité du désert et les difficultés climatiques liées à ce genre de territoire aride ont poussé de nombreuses populations, et ce depuis plusieurs années, à émigrer vers les territoires côtiers de l'Afrique de l'ouest donc une immigration du nord vers le sud. Ces zones côtières ont attiré le plus de migrants sous l'effet conjugué du développement des cultures de rente, de l'urbanisation portuaire et de la dégradation de l'environnement naturel dans la frange sahélienne de la région.

20 - Cours de Jérôme Chenal, «Qu'est ce que la planification urbaine ? Cas de l'Afrique», <https://www.coursera.org/course/villesafricaines>.

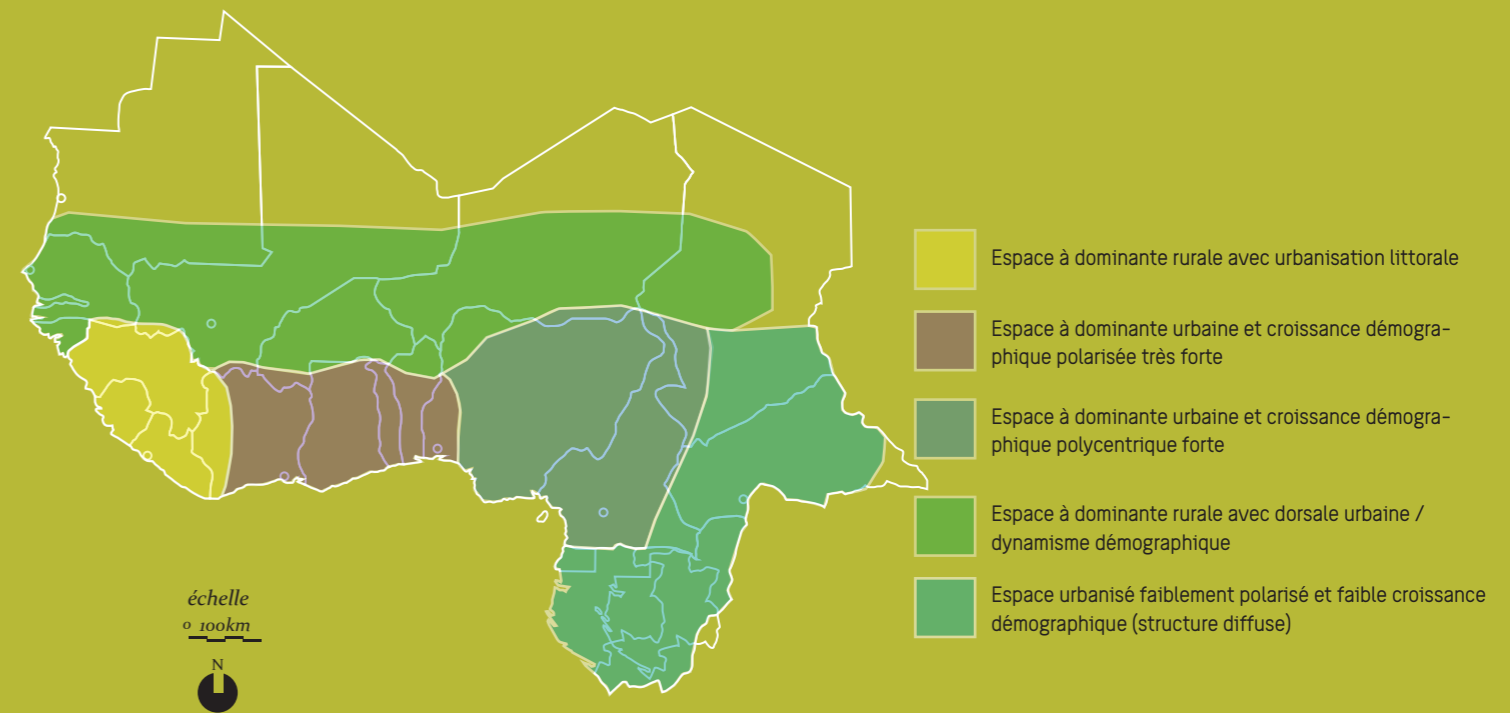
21 - Nepad : The New Partnership for Africa's Development (en Français : Nouveau partenaire pour le développement de l'Afrique) : <http://www.nepad.org/fr/>.

22 - PNUD : programme des nations unies pour le développement, cité dans l'étude sur les migrations internationales de l'Afrique de l'ouest de Mandiougou Ndiaye Nelly Robin.

Principaux espaces de peuplement en Afrique



Espaces de peuplement en Afrique de l'ouest

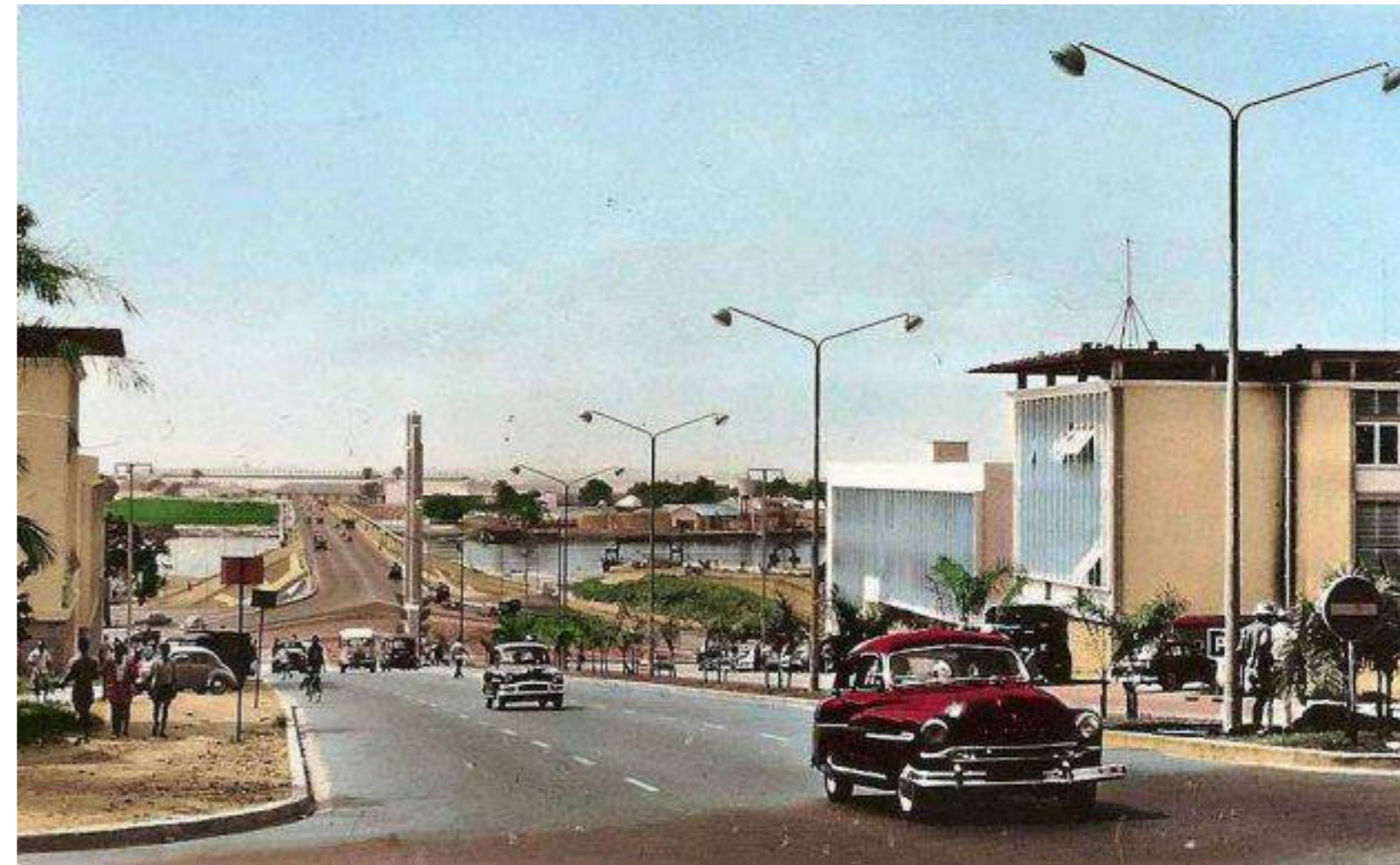
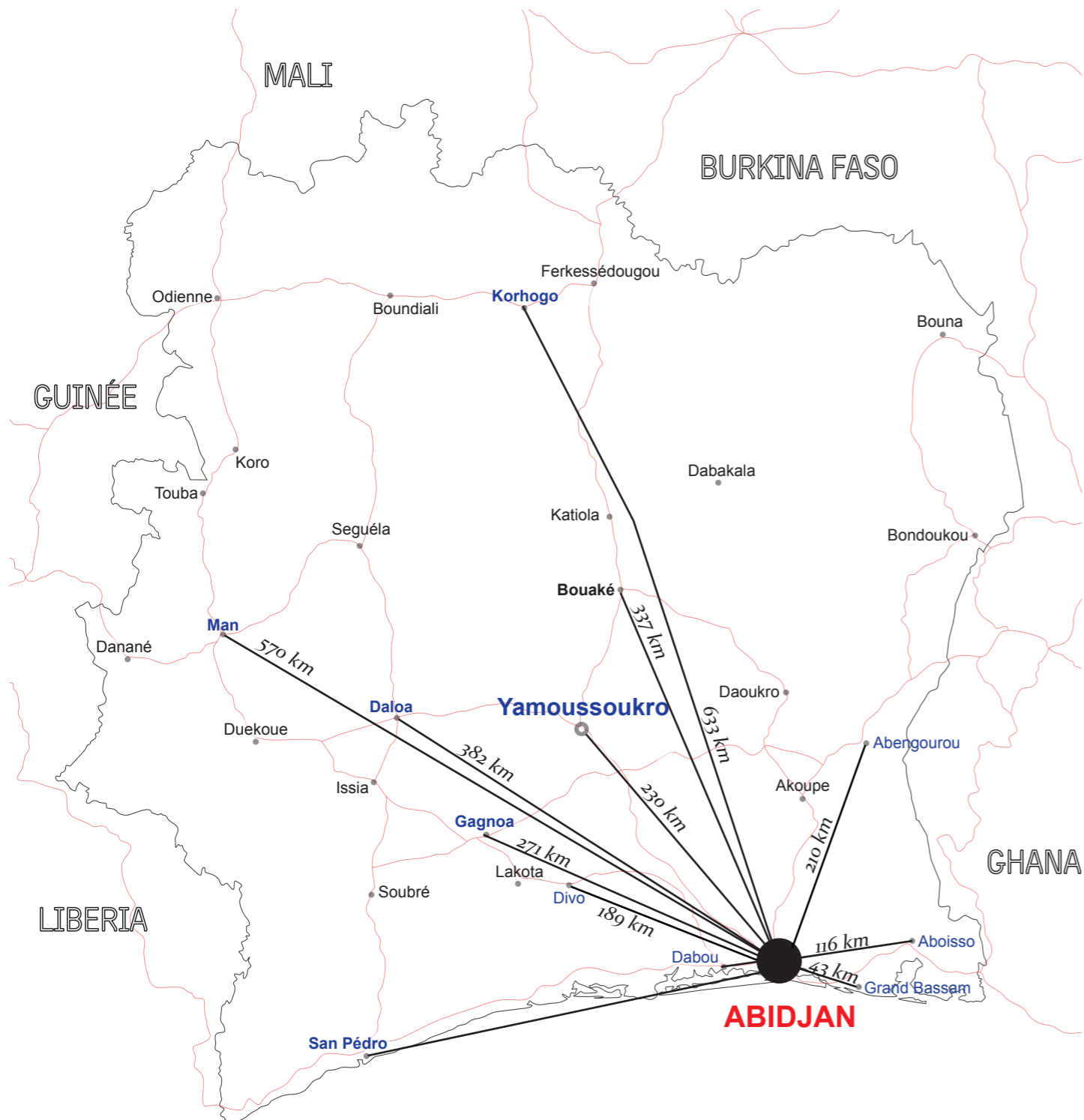


Réseau routier ivoirien



Connexion de la Métropole

Distance Abidjan et les principales villes de province



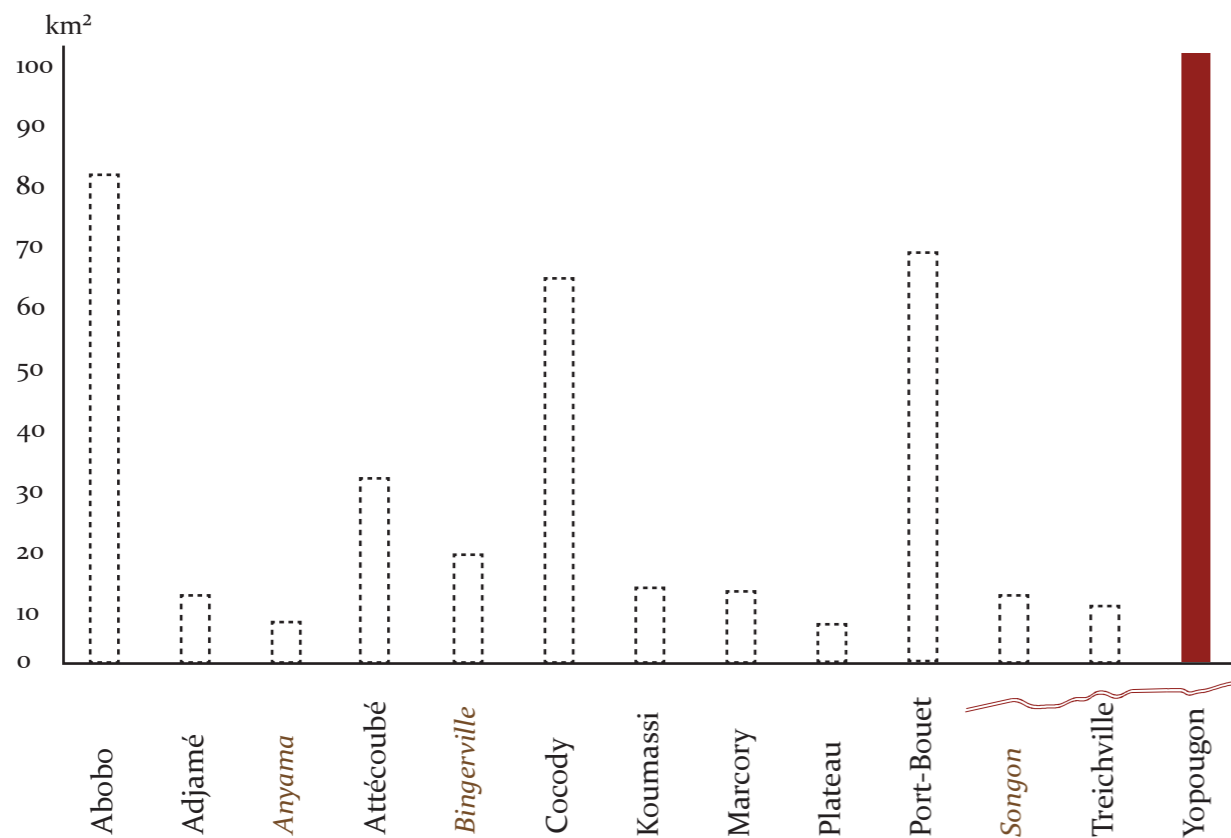
Vue sur la place de la République dans le quartier du Plateau d'Abidjan à l'époque de l'indépendance

Source : blog de photos «Daniel Baoulé»

ABIDJAN DÉCHIFFRÉ

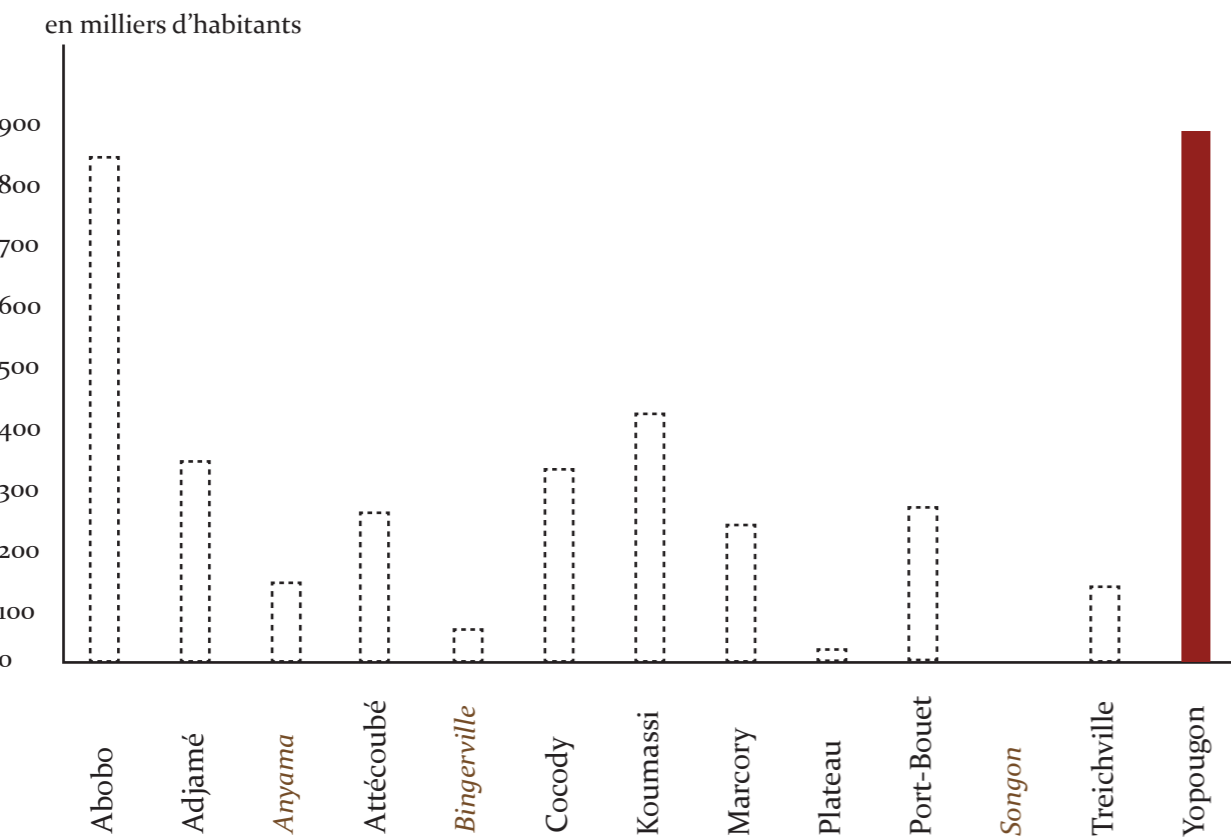
Superficie

En noir les 10 communes officielles de la ville et en marron les 3 «sous-préfectures» périphériques



Population

En noir les 10 communes officielles de la ville et en marron les 3 «sous-préfectures» périphériques



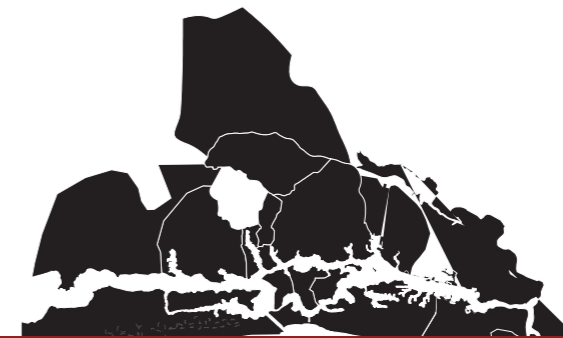
La commune de Yopougon reste la plus importante en superficie et en nombre de populations de toutes les communes d'Abidjan. C'est pourtant l'une des dernières communes qui a été urbanisée dans l'agglomération abidjanaise, elle a connu ces dernières années une fulgurante évolution contrairement à la commune historique du Plateau qui n'a guère évoluée. Cette dernière est restée figée depuis l'indépendance, en terme de population notamment, puisque son parc de logements n'a pas augmenté. Elle est devenue la commune la plus petite et la moins peuplée de toutes les autres communes.

Abidjan, à travers ces différents indices, surclasse largement les différentes villes de l'Afrique de l'Ouest. Cette tendance s'affirme et s'accroît avec le temps.

La ville va continuer à attirer des populations mais combien de temps va-t-elle pouvoir affronter les difficultés liées à cette migration ?
Quels sont les enjeux spatiaux de la ville ? Quelles sont les problématiques liées à l'évolution de son tissu urbain ?



III/



METROPOLISATION/

UNE/ REALITE/ PLURIELLE/

DE LA «VILLE PENSEE A LA «VILLE DIFFUSE»

1- Abidjan, un héritage colonial

Pour comprendre l'évolution du tissu urbain de la ville, il est nécessaire dans un premier temps de comprendre le poids de l'héritage colonial dans le développement de la ville et les travaux importants qui ont été réalisés après l'Indépendance.

La priorité pour l'État après l'Indépendance est le développement économique qui va permettre de développer le pays tout entier. L'urbanisation de la ville d'Abidjan va être dès le départ une préoccupation majeure pour le gouvernement qui devra exprimer la volonté de redistribuer les richesses dues aux fruits de la croissance, la capitale se voulant le reflet de la vitalité et la réussite économique. Les politiques urbaines vont renforcer dans un premier temps les capacités en infrastructures du quartier d'affaires historique pour attirer les investisseurs en faisant du Plateau une commune « moderne » en y construisant des bâtiments en acier et en verre symbolisant un savoir-faire et une occidentalisation de la ville. L'image de la ville était une priorité pour le gouvernement afin de donner confiance aux investisseurs européens à travers des constructions « prestigieuses » inspirées de la période « moderniste » en Europe et de la volonté de ces initiateurs d'internationaliser l'architecture.²³

Au départ, la ville d'Abidjan est installée sur une presqu'île constituée d'un plateau entre terre et eau douce de la lagune Ebrié. Cette partie de la ville sera le premier quartier (appelée Le Plateau) planifié et construit dès 1935 pour abriter l'administration coloniale. Son tissu urbain sera quadrillé de façon très orthogonale à la manière des villes américaines (théorisé puis développé pour la première fois par l'ingénieur, urbaniste et architecte espagnol Ildefonso Sureda i Sunyer pour sa ville de Barcelone en 1859). Ce plan parfaitement quadrillé reprendra la structure urbaine classique qu'on retrouve dans beaucoup de villes du monde et notamment en Europe. Le Plateau aura donc une trame rectiligne qui suit un carré de 50 mètres de côté. Cet héritage colonial constitué d'un centre administratif et de logements collectifs en hauteur pour les élites va fortement s'opposer aux périphéries de la ville qui vont se développer autour du Plateau. Le premier quartier construit pour abriter les cadres africains qui souhaitaient se rapprocher de leur lieu de travail sera Treichville du nom du gouverneur Marcel Treich-Laplène, premier explorateur et premier administrateur de la Côte d'Ivoire. Ce quartier sera situé au sud du Plateau de l'autre côté de la lagune Ebrié et sera quadrillé de la même manière que Le Plateau mais avec une trame plus serrée de 20 mètres de côté. Au nord de la ville va se développer un quartier populaire où viendra s'installer principalement la population rurale. Ce quartier nommé Adjamé sera séparé du Plateau par un camp militaire qui fera office de tampon entre le quartier bourgeois et les périphéries où viendront s'installer les pauvres. Cette situation va faire du Plateau le centre de la ville entourée de deux zones résidentielles au nord et au sud pour abriter les nombreux migrants qui affluent vers la nouvelle capitale. [voir la carte «*morphologie urbaine*» page 48-49]

Le développement de la ville va très rapidement se faire selon cet axe nord-sud traversant le Plateau et reliant la ville d'Abidjan au reste du pays mais aussi avec les villes trans-frontalières du nord (Bamako au Mali et Ouagadougou au Burkina Faso) avec les-

quelles la ville va entretenir des relations commerciales fortes. La ligne de chemin de fer construite à l'époque de l'Indépendance entre la ville d'Abidjan et Ouagadougou dans le cadre du grand projet qui devait relier Abidjan à N'Djamena (capitale du Niger) - mais qui finalement s'est arrêté à Ouagadougou - va participer aussi de façon extrêmement large au développement de la ville dans le sens nord-sud car des quartiers vont se développer le long de la ligne de chemin de fer. [voir la carte «*ligne de chemin de fer*» page 46]

Cependant le quartier du Plateau et son extension à travers la commune de Treichville n'était plus en mesure de répondre à la forte croissance urbaine. Plusieurs schémas de planification ont été élaborés depuis l'Indépendance pour contrecarrer l'urbanisation nord-sud par une urbanisation est-ouest. Ce schéma de planification s'est traduit par la mise en place de « villes -nouvelles ». Ces villes nouvelles se voulaient être des exemples en matière d'urbanisme et proposaient une offre de logements, autant destinés à une classe moyenne que le miracle ivoirien voyait en forte croissance, qu'à des populations plus modestes à qui étaient proposés (sous le contrôle de l'État et sous certaines conditions) des logements économiques. Yopougon comme Cocody et Abobo devaient absorber une partie de la démographie abidjanaise mais devaient aussi proposer des emplois in situ.

Cette planification de la ville qui allait au-delà du quartier du Plateau va investir principalement 2 territoires : Cocody à l'est et Yopougon à l'ouest. La mission Depret de 1967 vient mettre en valeur le potentiel de ces territoires, l'un situé à proximité de la commune du Plateau et l'autre à proximité du plateau du Banco et qui pouvait corriger les déséquilibres que la ville connaissait à l'époque. Dans cette optique, l'État ivoirien décide de planifier ces communes et de les annexer. Les constructions de fortune de l'époque seront détruites pour laisser place à des lotissements. En effet l'urbanisation de ces communes au départ fut essentiellement composée d'habitations spontanées assimilées à un étalement urbain non planifié du fait d'autorités villageoises détentrices d'un pouvoir foncier important. Cette situation ne correspondait pas au modèle du « miracle ivoirien » dont les autorités s'étaient données pour ambition et ne constituait pas une solution durable. Ces villes nouvelles devaient résoudre le problème de l'accès aux infrastructures et services urbains qui étaient inexistantes. Elles devaient incarner ce que fut le modèle ivoirien post-Indépendance avec l'épanouissement des classes moyennes en périphérie reproduisant le développement connu sur la commune du Plateau, considéré à l'époque comme une vitrine internationale avec un centre urbain vertical, moderne et métropolitain. Cette extension constituée de villes nouvelles a été précisément planifiée et ce à au moins trois échelles : celle de l'agglomération dans laquelle elles prennent place et dont elles deviennent une composante importante ; celle de Yopougon et de Cocody en tant que ville, structurées autour d'un axe nord-sud ; celle des quartiers qui les composent à la structure toujours identique (un « centre de quartier » regroupant des activités tertiaires mixtes - incluant les services à la population locale) et dont la construction fut d'abord confiée à des sociétés immobilières publiques et d'économie mixtes, puis

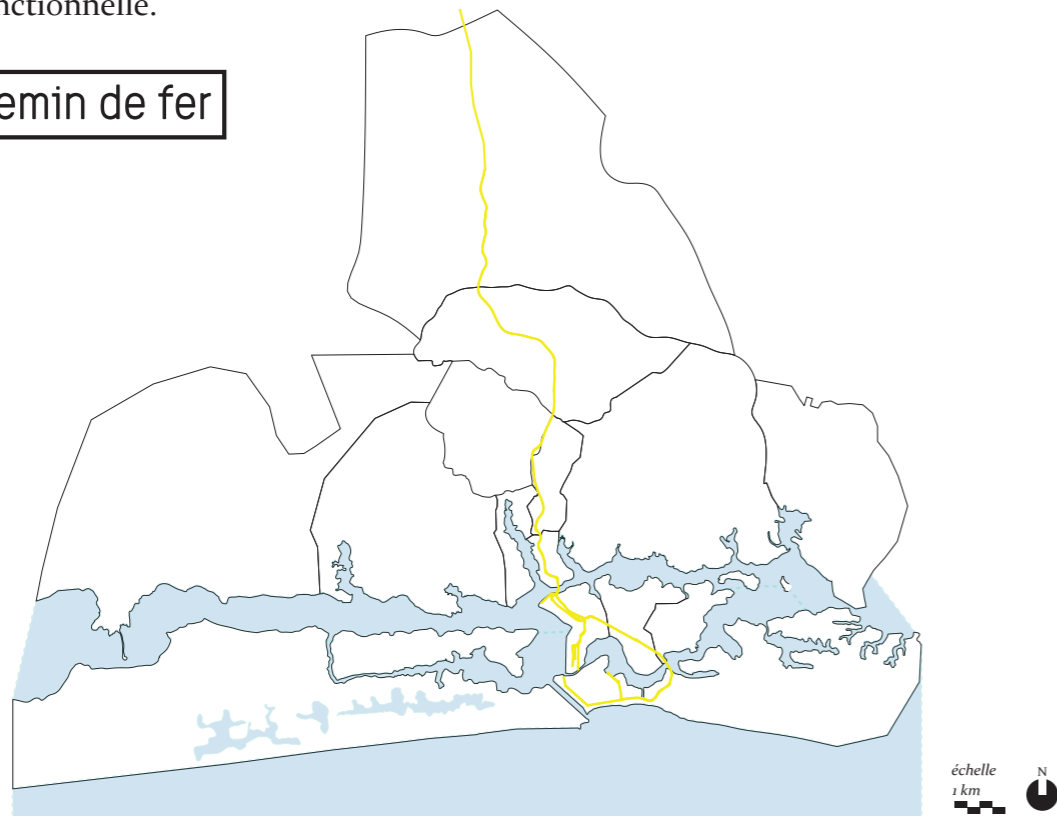
23 - Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

de plus en plus privées, alimentées pour beaucoup par des capitaux libano-ivoiriens.²⁴

L'extension urbaine était envisagée comme une «suburb » à l'américaine. Cela s'est traduit par un allotissement partiel, des acquisitions foncières et une viabilisation réalisés par des promoteurs immobiliers privés et publics qui vont mettre sur le marché des logements destinés essentiellement vers des clients solvables avec l'appui de prêts bancaires. En conséquence cette urbanisation s'est faite d'abord aux bénéfices des populations de classes moyennes et supérieures. Ce développement urbain s'est traduit par l'émergence de nouvelles communes périphériques qui se voulaient néanmoins reliées au centre selon une logique de complémentarité : des centralités secondaires par rapport au Plateau.

Cependant ces différentes communes qui devaient être intégralement planifiées au départ se sont urbanisées au gré des habitants qui sont venus s'installer. Très rapidement des inégalités vont émerger de part et d'autre de la ville. La ville qui était planifiée au départ va laisser place à une auto-construction. Le quadrillage des îlots comme les infrastructures prévues n'ont pas été réalisés entièrement. Ces communes seront mal reliées au centre de la ville et vont concentrer de nombreux problèmes sociaux. Les politiques urbaines adoptées vont perpétuer les disparités territoriales héritées de l'époque coloniale. Les inégalités de développement entre quartiers historiquement construits pour une minorité « d'élites » et les quartiers périphériques vont s'accroître, comme l'a souligné Jérôme Chenal. De la ville « pensée », Abidjan va passer au modèle de la ville « diffuse ». Cette urbanisation mal contrôlée va engendrer plusieurs phénomènes qui n'existaient pas auparavant, la ville va s'étaler sans se densifier tout en créant des zones spécialisées où préexistent très peu de mixité fonctionnelle.

Chemin de fer



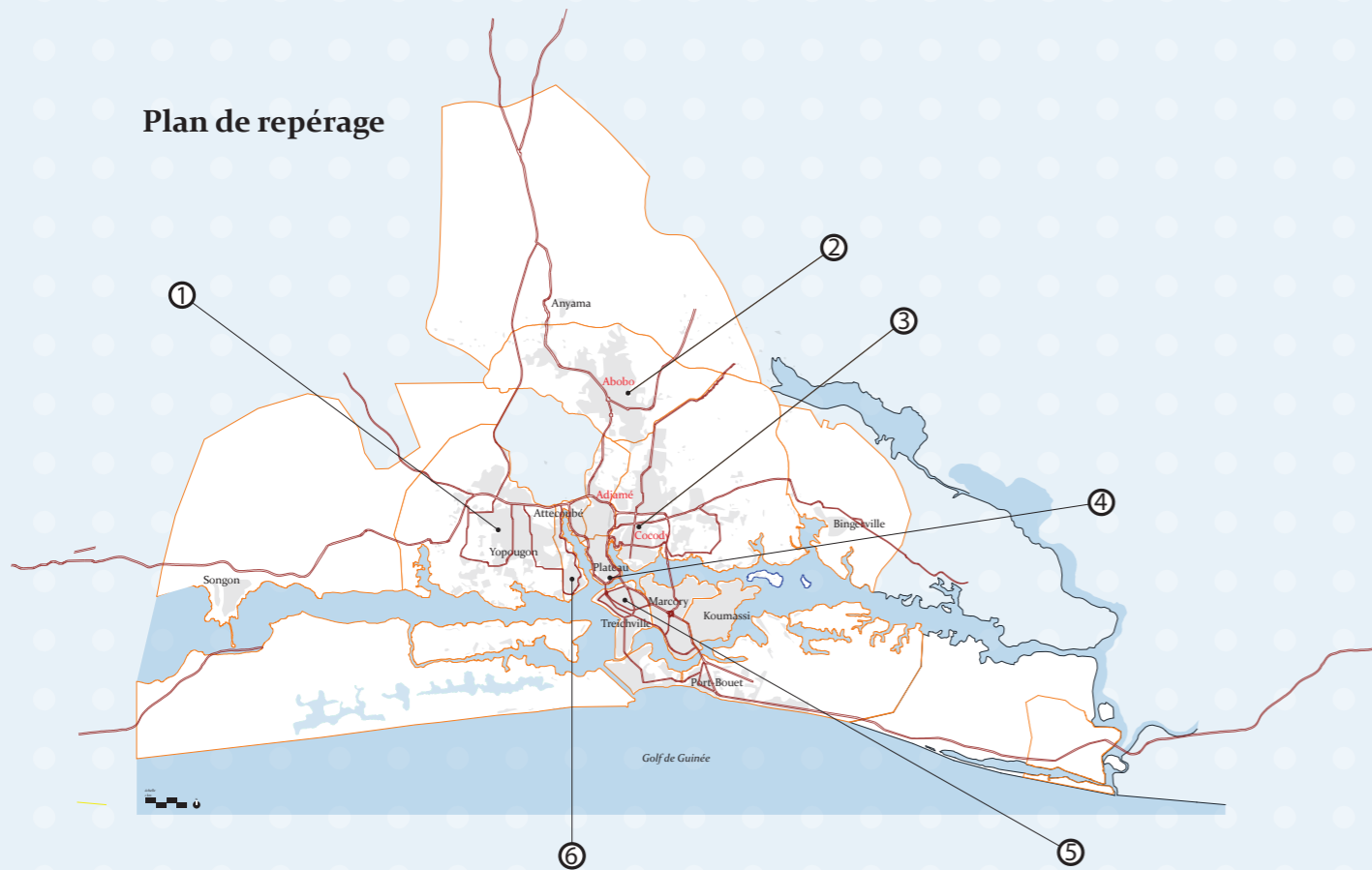
24 - Antoine Ph, Dubresson A, Manou-Savina A, Yapi-Diahou A, «Classes moyennes et urbanisation à Abidjan», *Revue Tiers Monde* vol XXVI, n°101 janvier-mars 1985, p. 55-68.



Photos datant de l'Indépendance.

Source : blog de photos «Daniel Baoulé»

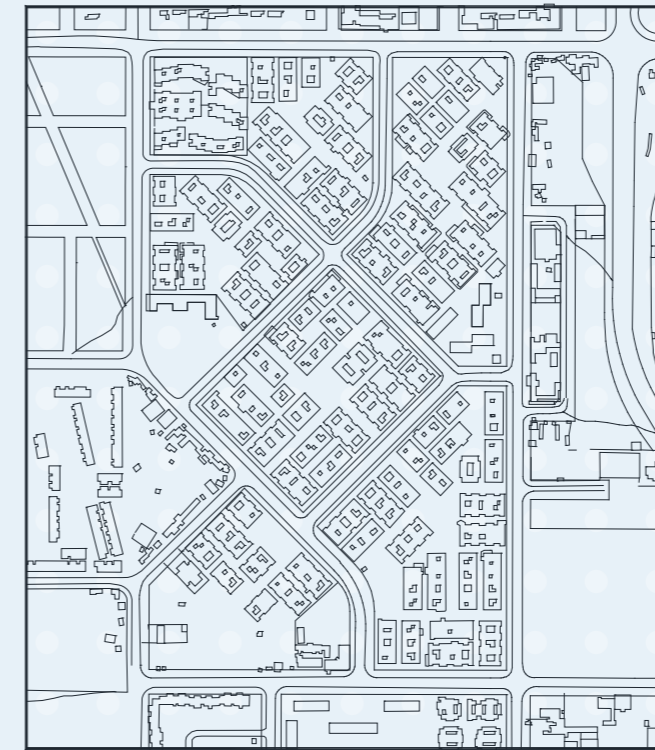
Plan de repérage



La morphologie urbaine est composée de typologies très hétéroclites qui forment l'ensemble de la ville d'Abidjan. L'évolution du tissu urbain s'est faite au gré des flux migratoires et des populations rurales qui sont venues s'installer dans la ville. Le quartier du Plateau (4) et celui de Treichville (5) ont hérité de la période coloniale une trame parfaitement orthogonale. Ces tissus planifiés peuvent donner l'image d'une certaine densité, ce qui n'est pas forcément le cas à Treichville où les constructions sont relativement basses.

D'un autre côté se sont développés d'autres quartiers comme à Yopougon où préexistent à la fois des quartiers planifiés (1) et d'autres complètement spontanés (6). La pression démographique est tellement forte que ce type de quartier s'est développé sur l'ensemble de la ville et notamment à Abobo (2) qui se caractérise par un agglomérat d'habitats construits par des matériaux où la rue n'est que le résidu spatial issu de l'habitat.

Enfin l'avènement d'une classe moyenne occidentalisée va faire émerger d'une nouvelle typologie d'habitat constituées essentiellement de pavillonnaires et situés au nord-est de la ville à Cocody (3)



1 Yopougon planifié



2 Abobo, la commune à l'urbanisme spontané



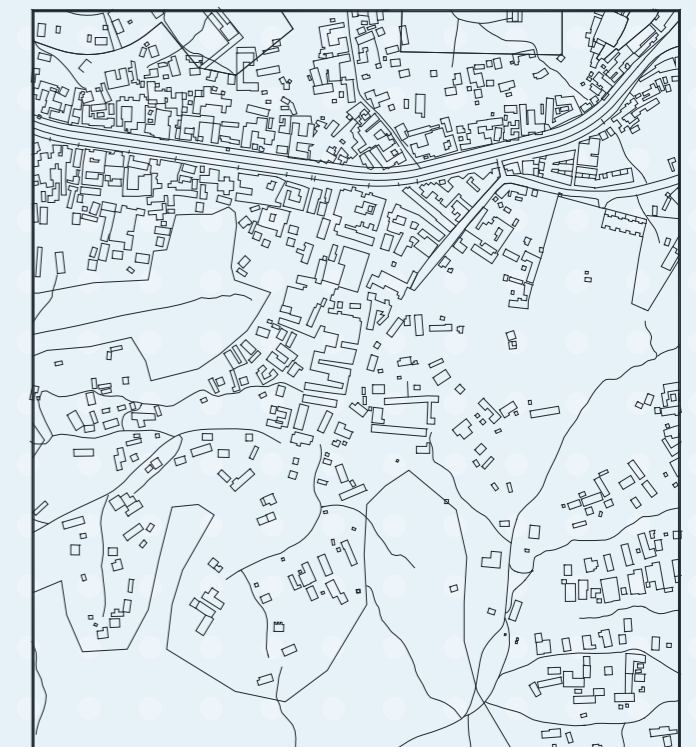
3 Cocody, un tissu pavillonnaire en grande expansion



4 Plateau, trame de 50m



5 Treichville, trame serrée de 20m



6 Yopougon spontané

2- « La ville pensée » : spécialisation des zones

Cette « planification urbaine » de la ville d'Abidjan après les années d'indépendances va perpétuer le modèle colonial. En effet la ville va hériter d'un modèle urbain de zoning avec des quartiers dédiés uniquement à l'habitation et d'autres concentrant les bassins d'emplois. Cela est dû à une urbanisation qui s'est faite selon une vision moderniste inspirée de la charte d'Athènes²⁵ qui préconisait à l'époque la séparation de la ville en différentes zones fonctionnelles ce qui va créer à Abidjan des zones spécialisées où préexiste encore un mono-fonctionnalisme. La nouvelle urbanisation de la ville ne va pas corriger le dysfonctionnement initial mais aura tendance à accentuer le phénomène. Cela conduit les habitants à multiplier les déplacements entre leur lieu de résidence, leur lieu de travail et les zones de loisir. Ces déplacements vont se faire le plus souvent en véhicule individuel à défaut de politique efficiente en matière de transport en commun. La ville d'Abidjan va devenir peu à peu une ville fragmentée. Cette fragmentation se présente sous de multiples dimensions: à la fois des déconnexions physiques et des discontinuités morphologiques qui créent des confrontations de typologies urbaines.

La sectorisation de la ville entre quartiers réservés à l'habitat et quartiers offrant des emplois va se matérialiser de la manière suivante :

Le Plateau va accueillir les emplois administratifs et sera le centre d'affaires de la ville, le port installé sur la partie ouest de Treichville va générer des emplois sur toute l'île de Petit Bassam (Treichville, Marcory et Koumassi) ainsi qu'à Port-Bouet où une partie du port sera installée. Ainsi le sud de la ville constitué du Plateau, Treichville, Marcory, Koumassi et Port Bouet, ne regroupe que 34% des logements d'Abidjan et 60% des emplois avec notamment le centre d'affaires, la cité administrative et la zone portuaire. Tandis que le nord de la ville constituée de Cocody, Yopougon et Abobo demeure très monofonctionnel puisqu'il regroupe plus de 66% des logements de la ville. On constate que les objectifs initiaux de faire des « villes-nouvelles » autonomes et caractérisées par une mixité urbaine n'ont pas été remplis. Cependant certaines opérations ont été mises en place pour créer plus de mixité fonctionnelle comme la planification d'une zone industrielle dans le nord de Yopougon, suite au plan de l'Aura (Agence d'Urbanisme de la Région d'Abidjan)²⁶, mais cela reste très insuffisant. [voir la carte «*repartition des fonctions par commune*» page 52-53].



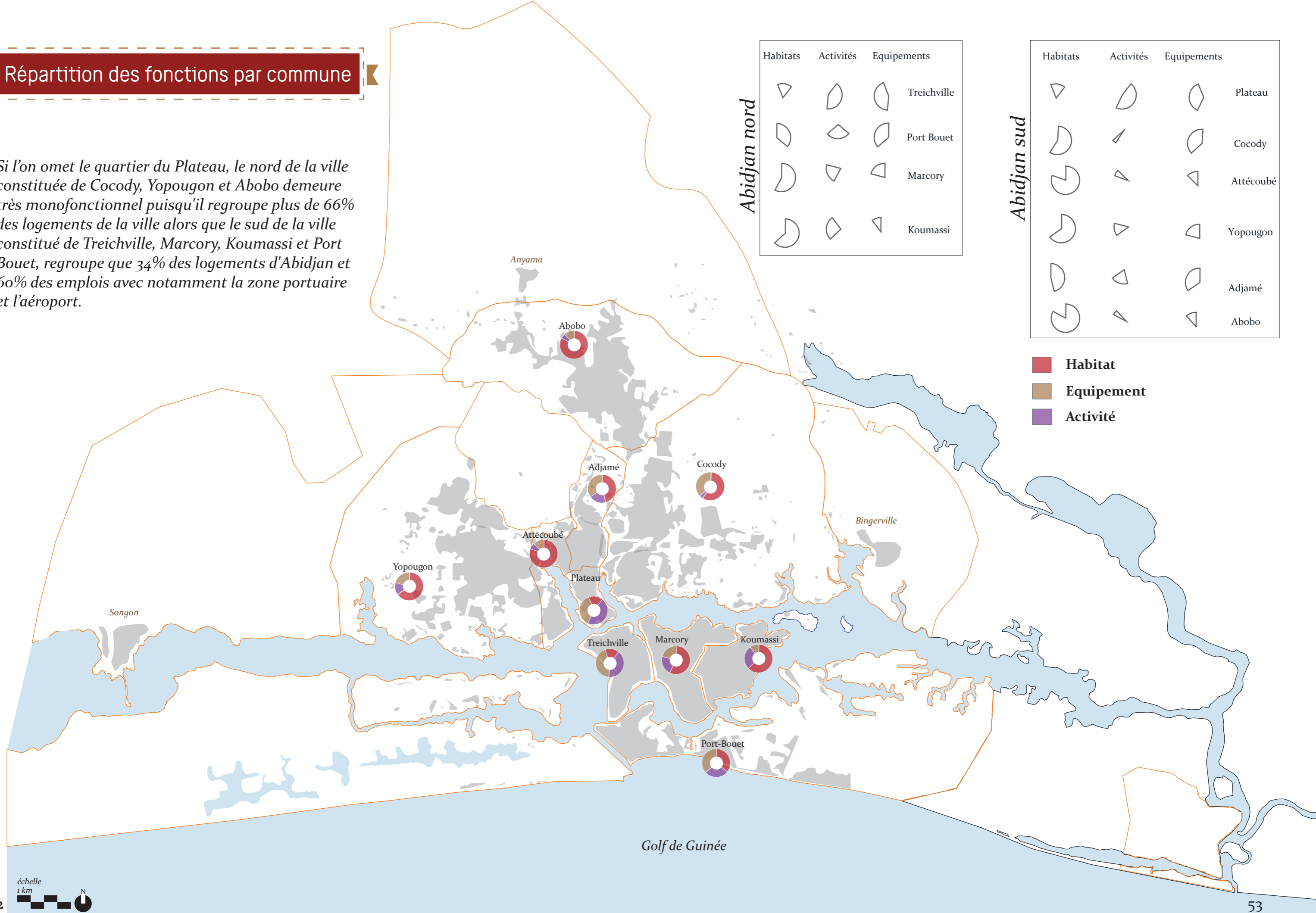
Le quartier du Plateau vue depuis le pont Felix Houphouët Boigny. Un quartier concentrant les services administratifs de la ville où sont implantés les sièges des plus grandes entreprises internationales.

25- La Charte d'Athènes a constitué l'aboutissement du IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM), tenu lors d'un voyage maritime entre Marseille et Athènes en 1933 sous l'égide de Le Corbusier. Le thème en était « la ville fonctionnelle ». Urbanistes et architectes y ont débattu d'une extension rationnelle des quartiers modernes.

26- Aura (Agence d'Urbanisme de la Région d'Abidjan) a été un service interne du Bnetd qui est chargé depuis l'Indépendance de mettre en place les schémas directeurs d'aménagement de la ville. Aura a été dissout depuis.

Répartition des fonctions par commune

Si l'on omet le quartier du Plateau, le nord de la ville constituée de Cocody, Yopougon et Abobo demeure très monofonctionnel puisqu'il regroupe plus de 66% des logements de la ville alors que le sud de la ville constitué de Treichville, Marcory, Koumassi et Port Bouet, regroupe que 34% des logements d'Abidjan et 60% des emplois avec notamment la zone portuaire et l'aéroport.



Habitats	Activités	Equipements	
			Treichville
			Port Bouet
			Marcory
			Koumassi

Habitats	Activités	Equipements	
			Plateau
			Cocody
			Attécoubé
			Yopougon
			Adjamé
			Abobo

- Habitat**
- Equipement**
- Activité**

3- «la ville diffuse» d'aujourd'hui : conséquence d'une urbanisation inachevée

Historiquement parlant le cas d'Abidjan comme dans d'autres villes sub-sahariennes est caractéristique de la relation forte entre ville et campagne et qui va façonner durablement la ville après les années d'Indépendance : la campagne va produire des denrées alimentaires qui seront revendues en ville et acheminées au port d'Abidjan pour l'exportation. La richesse est produite en campagne notamment dans les régions à l'ouest du pays où sont implantées les plantations de cacao et de café et redistribuée en ville, alimentant une demande de services (réparation, commerce, artisanat, banque, écoles, santé ...). La ville-centre vit des gains prélevés sur le milieu rural et la campagne vit de la redistribution des richesses dans la ville : cette relation organique traditionnelle représente un potentiel de développement considérable et donc une capacité importante de production d'emplois. Les vertus économiques de la relation Abidjan / arrière-pays sont cependant fragilisées par l'urbanisation diffuse.

Cette urbanisation diffuse va engendrer un exemple typique de macrocéphalie urbaine. Le pays étant configuré par un espace largement dominé par un pôle unique concentrant toutes les activités. Le développement rapide d'Abidjan va polariser la ville au détriment des autres centres urbains en accentuant et en accélérant l'exode rural.²⁷ Cette population rurale attirée par les « lumières » de la ville et son développement n'aura d'autres choix que d'habiter dans les périphéries. Ils vont grignoter le territoire par petits bouts avec des constructions anarchiques et de faible hauteur (généralement un seul niveau). L'extension rapide de la ville est due, en partie, aux types d'habitations qui dominent son paysage urbain : des cours communes et des lotissements pavillonnaires. Le foncier privé a toujours posé problème au législateur car les propriétaires originaux sont des chefs coutumiers avec qui l'administration a souvent des conflits pour établir des actes de propriétés.²⁸ Cela va engendrer une pression foncière conduite par une urbanisation consommatrice d'espace et donc une fragilisation de l'agriculture péri-urbaine.

Lorsqu'on analyse de façon plus approfondie l'évolution de la tache urbaine de la ville, on constate que celle-ci s'est développée principalement dans le quartier historique du Plateau et celui de Treichville au sud jusqu'en 1965. En 1975, la tache urbaine va continuer à se développer au nord du Plateau mais aussi au sud de Treichville consolidant l'axe Nord-Sud. Puis dans les années 80, l'extension de la ville va amplifier non seulement cet axe mais va dorénavant s'étendre également vers l'est et l'ouest de la ville. Aujourd'hui, la ville s'étend dans tous les sens et a réussi à grignoter entièrement les terrains situés à l'est (Cocody) comme à l'ouest (Yopougon) du Plateau. Elle évolue principalement aujourd'hui vers les communes de Bingerville, d'Anyama et de Songon, ainsi que vers le département de Grand-Bassam. Les villes d'Anyama et de Bingerville ont été phagocytées par l'extension urbaine. [voir la carte «étalement urbain» page 56-57]

27- Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

28- Philippe Haeringer, «Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan ou la tentation de l'urbanisme intégral», *Politique Africaine*, n°17, 1985, p.20-40.

De 3 700 hectares en 1965, la tache urbaine couvre aujourd'hui une surface estimée à 16 000 ha sur un rayon de 18 km. La surface de la ville a donc quintuplé en une trentaine d'années. Avec une vitesse de 800 hectares par an jusqu'en 1970, qui s'est ralentie par la suite à 400 hectares, la ville s'est étendue plus qu'elle ne s'est densifiée.²⁹ Même si la densité de la ville qui est de 18 700 hab/km² reste largement au-dessus de la moyenne nationale (48 hab/km²), la ville d'Abidjan reste toutefois une ville très peu dense. Or la compacité d'une ville fait partie de l'un des critères principaux d'une métropolisation maîtrisée. Les quartiers de Treichville et du Plateau qui sont les deux quartiers historiques de la ville ont moins évolué que les autres communes même s'ils gardent une place centrale dans l'aménagement de la ville.³⁰

Abidjan s'étale en absorbant les espaces ruraux et agricoles périphériques, en annexant et en intégrant les villages environnants, et en densifiant très peu les tissus urbains préexistants. Cette extension urbaine se traduit par ailleurs par un appauvrissement des ressources naturelles. L'extension urbaine se fait au détriment de l'environnement et de l'agriculture, la principale activité des autochtones Ébriés³¹. La quasi-totalité des forêts situées à proximité du centre historique du Plateau seront grignotées, à l'exception du parc du Banco qui néanmoins est actuellement menacé. Cela aura des incidences majeures sur le développement urbain de la ville et sur sa future métropolisation.

« Fortement dispersée, cette vaste zone urbaine englobe plusieurs villes importantes... La ville diffuse va de pair avec un mode de vie, celui de la maison unifamiliale avec petit jardin. Je pense que c'est un trait culturel du XXIe siècle. »

Bernardo Secchi, urbaniste spécialiste de la «ville diffuse» interviewé dans le quotidien suisse «Le Courrier», 26 sept 2011.

29- Nepad : The New Partnership for Africa's Development (en Français : Nouveau partenaire pour le développement de l'Afrique) : <http://www.nepad.org/fr/>

30 - Données du BNETD (Bureau Nationale d'Etudes Techniques et de Développement), actualisation du schéma directeur de la ville d'Abidjan en 2000.

31- L'ethnie Ebrié est l'ethnie majoritaire de la ville d'Abidjan.

Étalement urbain

Le quartier du Plateau est le quartier historique de la ville, c'est le premier quartier qui fut construit.

Le quartier de Trechville fut construit quelques années plus tard pour loger les populations africaines.

échelle
1 km

1965

échelle
1 km

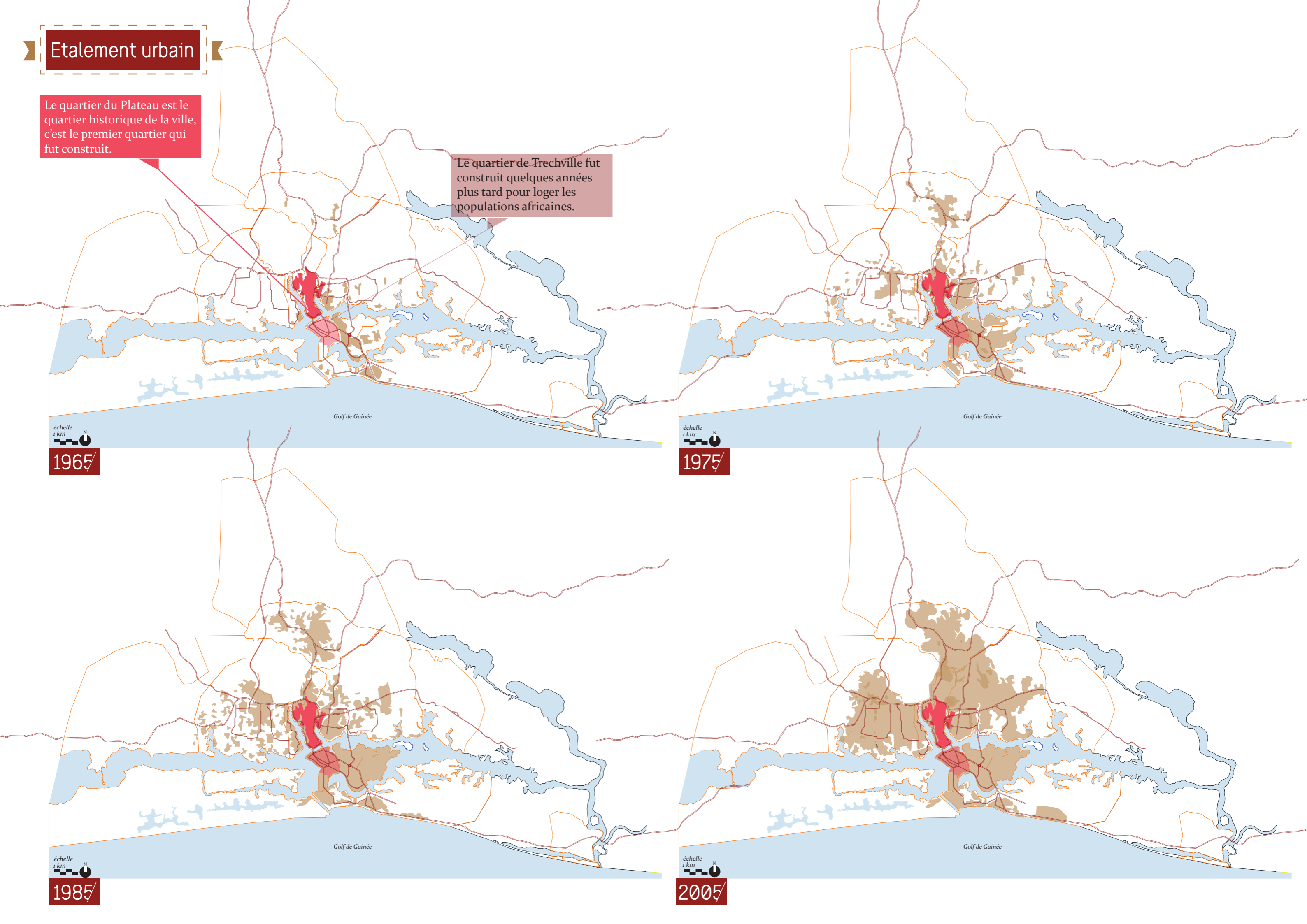
1975

échelle
1 km

1985

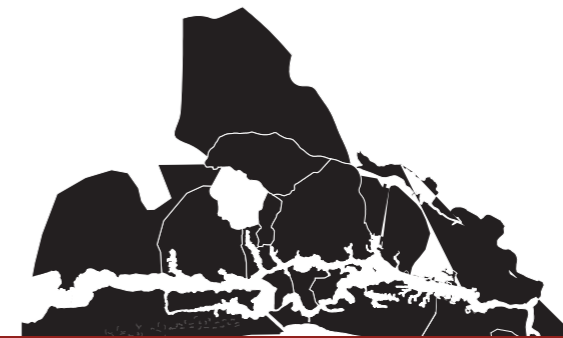
échelle
1 km

2005





VI



IMPACTS

D'UNE METROPOLISATION NON MAITRISEE

1- Des fonctions économiques métropolitaines émergentes

A - Une économie à dimension sous régionale

Dans un contexte de développement urbain futur des pays sub-sahariens et au regard des différentes cartographies sur la sous-région, on peut affirmer que quelques villes seulement peuvent prétendre à devenir des métropoles à travers les différents indices et critères que composent la métropolisation. La métropolisation ne porterait que sur quelques lieux et profiterait ainsi à l'ensemble de la sous-région. Ces métropoles doivent concerner les villes emblématiques de l'intégration africaine, dans sa dimension économique comme dans sa dimension culturelle.

Lagos, Abidjan, Accra et Dakar sont les seules villes en Afrique de l'ouest qui présentent un réel potentiel métropolitain sous réserve qu'elles parviennent à faire face aux enjeux de régulation. Ainsi le réseau urbain côtier constitué de ces grands villes qui donnent sur le golfe de Guinée présenterait les meilleures opportunités de développement sous régional ouest-africain et les moyens de son intégration à l'économie mondiale. Cet ensemble urbain concentre la moitié de la population sous régionale et la quasi-totalité des ports qui permettent de s'inscrire dans les échanges mondiaux. [voir la carte «comparaison des données économiques et démographiques entre Abidjan et les principales villes de l'Afrique de l'ouest» page 66-67]

Abidjan étant une ville côtière plus développée que les autres, elle a réussi à attirer pendant toute la période postcoloniale des populations venant de tous les pays frontaliers. L'évolution de la part des migrants tend à démontrer que la Côte d'Ivoire à travers sa ville économique reste l'un des pays les plus attractifs en termes d'immigration pour les autres pays sous régionaux. [voir la carte «différentes ethnies et nationalités» page 106-107]. Le district d'Abidjan représente à lui seul 40 % du PIB de la Côte d'Ivoire, environ 9,50 milliards de dollars soit plus que le PIB du Burkina Faso, du Mali, de la Guinée ou du Bénin qui sont des pays appartenant à l'UEMOA (Union Économique et Monétaire Ouest-africaine). L'économie abidjanaise, de par le poids de son industrie et de ses services, rayonne sur toute la Côte d'Ivoire et au-delà des frontières. Elle est la plus grande ville francophone de l'Afrique de l'Ouest et la deuxième la plus grande de l'Afrique de l'Ouest après Lagos (Nigéria).³²

32 - Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, *Quelques rues d'Afrique : observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, Lausanne : édition du LASUR, 2009.

B - Le port et l'aéroport

Le port et l'aéroport d'Abidjan sont des carrefours indispensables au fonctionnement de plusieurs économies sous régionales.

D'une part, l'aéroport fait office de hub de transit pour les vols internationaux. Nombreux sont les vols qui transitent par Abidjan pour aller vers les autres villes africaines. Les vols sont plus réguliers que dans les autres villes et l'aéroport est par ses infrastructures l'un des rares qui répond aux normes de sécurité internationale. C'est un pôle de correspondance sous régionale et une véritable plate-forme pour les différentes compagnies aériennes au niveau régional et national.

D'autre part la zone portuaire et les zones industrielles liées constituent un des secteurs économiques les plus dynamiques de la sous-région. La zone portuaire s'étend sur 770 hectares, dispose d'équipements modernes et sert de port de transition aux différents pays enclavés comme le Mali ou le Burkina Faso qui n'ont aucun débouché maritime. Le port d'Abidjan contribue à 90% des recettes douanières du pays, à 60% du revenu de l'État et jusqu'à 70% du PIB ivoirien. Il se présente comme la seule alternative de transport de marchandise, notamment du coton pour les pays voisins. Le port est le levier majeur du développement économique comprenant une zone industrielle principale allant de la simple conserverie à l'usine de raffinage de pétrole et des zones industrielles secondaires éparpillées dans le tissu urbain. Le port joue donc un rôle primordial dans l'économie du pays assurant le transit à l'importation et à l'exportation des marchandises et des matières premières telles que le café et le cacao.³³ En effet, la Côte d'Ivoire est le premier producteur mondial de cacao avec plus de 35% des récoltes mondiales et une production record de plus de 1,7 million de tonnes en 2014 qui représente 22% du PIB et plus de 50% des recettes d'exportation qui passent essentiellement par le port d'Abidjan. Cette filière fait vivre près des deux tiers des ivoiriens actifs. Malgré les difficultés auxquelles sont confrontées ses industries (crise économique, difficulté de financement, baisse du pouvoir d'achat de la population, rareté de la main d'œuvre qualifiée, coût élevé des facteurs de production etc.), elle demeure la plus diversifiée de la sous-région ouest-africaine et représente 40% du potentiel industriel de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine). Par ailleurs le port et les différentes industries de la capitale vont servir des marchés d'intérêts régionaux situés dans la ville et qui vont jouer un rôle important dans l'économie ivoirienne. Principalement la commune d'Adjamé qui va se transformer en « commune-marché », véritable plate-forme des grossistes de la ville qui écoulent quotidiennement les marchandises provenant de tout le pays mais aussi de toute la sous-région. Le marché est enfin un endroit stratégique pour les populations, il joue le rôle de « ville relais » entre la capitale et l'arrière-pays de par son emplacement au nord de la ville, à proximité à la fois des autoroutes qui ramènent les marchandises des villages agricoles et du port d'Abidjan.

33 - La Côte d'Ivoire est le premier producteur et exportateur de cacao ainsi que le quatorzième en exportation de café dans le monde.



Les Tours de la Cité Administrative du Plateau

« Tout contraste avec tout ici, à l'image de ces tours immensément hautes, au Plateau. A leurs pieds pourtant, des marchés grouillants s'étalent le long des routes. »

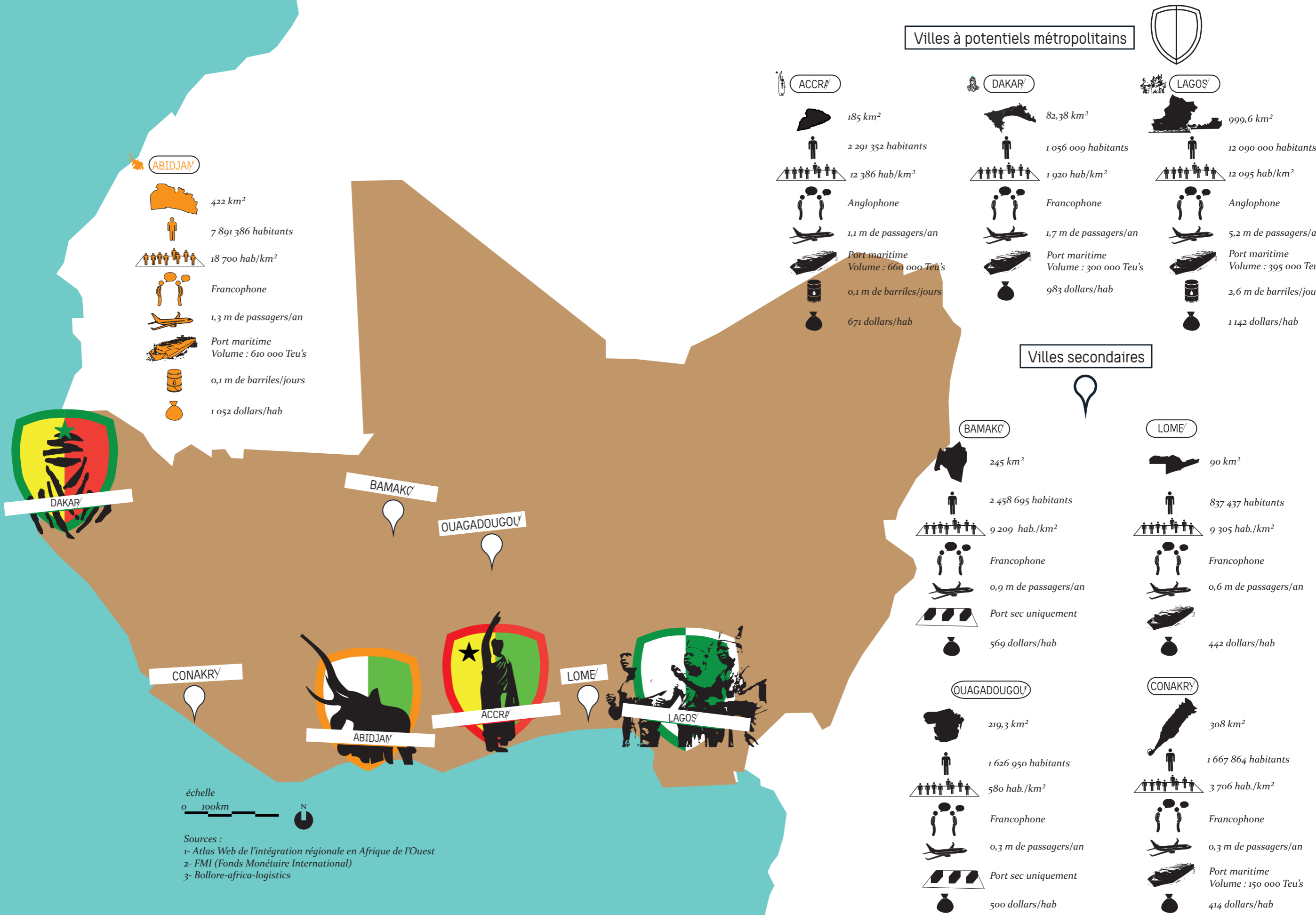
Blog *UN TOUBAB À PORT-BOUËT*, Les chroniques de Lionel Garcia DE SERNA, chapitre 3.

Le Port Autonome d'Abidjan

@Copyright connectionivoirienne.net



Comparaison des données économiques et démographiques entre Abidjan et les principales villes de l'Afrique de l'Ouest



ABIDJAN

- 422 km²
- 7 891 386 habitants
- 18 700 hab/km²
- Francophone
- 1,3 m de passagers/an
- Port maritime
Volume : 610 000 Teu's
- 0,1 m de barriles/jours
- 1 052 dollars/hab

ACCRA

- 185 km²
- 2 291 352 habitants
- 12 386 hab/km²
- Anglophone
- 1,1 m de passagers/an
- Port maritime
Volume : 660 000 Teu's
- 0,1 m de barriles/jours
- 671 dollars/hab

DAKAR

- 82,38 km²
- 1 056 009 habitants
- 1 920 hab/km²
- Francophone
- 1,7 m de passagers/an
- Port maritime
Volume : 300 000 Teu's
- 983 dollars/hab

LAGOS

- 999,6 km²
- 12 090 000 habitants
- 12 095 hab/km²
- Anglophone
- 5,2 m de passagers/an
- Port maritime
Volume : 395 000 Teu's
- 2,6 m de barriles/jours
- 1 142 dollars/hab

Villes à potentiels métropolitains

Villes secondaires

BAMAKO

- 245 km²
- 2 458 695 habitants
- 9 209 hab./km²
- Francophone
- 0,9 m de passagers/an
- Port sec uniquement
- 569 dollars/hab

LOME

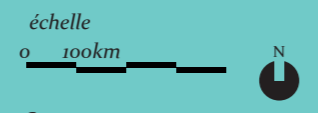
- 90 km²
- 837 437 habitants
- 9 305 hab./km²
- Francophone
- 0,6 m de passagers/an
- 442 dollars/hab

OUAGADOUGOU

- 219,3 km²
- 1 626 950 habitants
- 580 hab./km²
- Francophone
- 0,3 m de passagers/an
- Port sec uniquement
- 500 dollars/hab

CONAKRY

- 308 km²
- 1 667 864 habitants
- 3 706 hab./km²
- Francophone
- 0,3 m de passagers/an
- Port maritime
Volume : 150 000 Teu's
- 414 dollars/hab



Sources :
 1- Atlas Web de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest
 2- FMI (Fonds Monétaire International)
 3- Bollre-africa-logistics

C - Quartier d'affaires et les fonctions administratives de commandement

De surcroît, la ville a réussi à attirer des investisseurs privés importants grâce à son quartier administratif et son hôtellerie de luxe à l'internationalisation émergente. Des multinationales sont implantées telles le groupe Bolloré qui gère toutes les opérations du port qu'elles soient maritimes ou terrestres. A cela s'ajoute de nombreuses banques présentes dans le quartier du Plateau telles que BNP Paribas, Crédit Lyonnais etc. ainsi que des banques régionales qui ont fait d'Abidjan une place financière essentielle de l'Afrique de l'ouest. De nombreuses institutions ont choisi d'implanter leur siège régional à Abidjan à l'instar de l'UNICEF, le PNUD, le FMI, l'ONU et la BAD³⁴.

D - La culture et le tourisme

Abidjan est aussi l'une des villes les plus avancées culturellement de la région. Les artistes ivoiriens, à travers leur musique, rayonnent sur l'ensemble du continent. Les différents spectacles et concerts à échelle internationale se déroulent à Abidjan ce qui fait de la ville l'une des villes les plus courues par les artistes africains qui ont la possibilité de s'y produire. [voir aussi la carte «*les monuments de la ville*» page 76-77-78-79]

En outre, sa localisation entre mer et terre et à proximité de cités balnéaires (à l'ouest par Jacqueville et à l'est par Assinie, Bonoua et Grand-Bassam) et de réserves naturelles classées, présente des potentialités touristiques importantes à ce jour peu exploitées. La ville pourrait développer le secteur touristique et attirer des populations provenant d'autres continents à la recherche de paysages exotiques. D'autres fonctions qui tendent à démontrer qu'Abidjan est une ville à dimension sous régionale. [voir la carte «*potentiel touristique*» page 70-71]



Le centre d'affaire d'Abidjan dans la quartier du Plateau

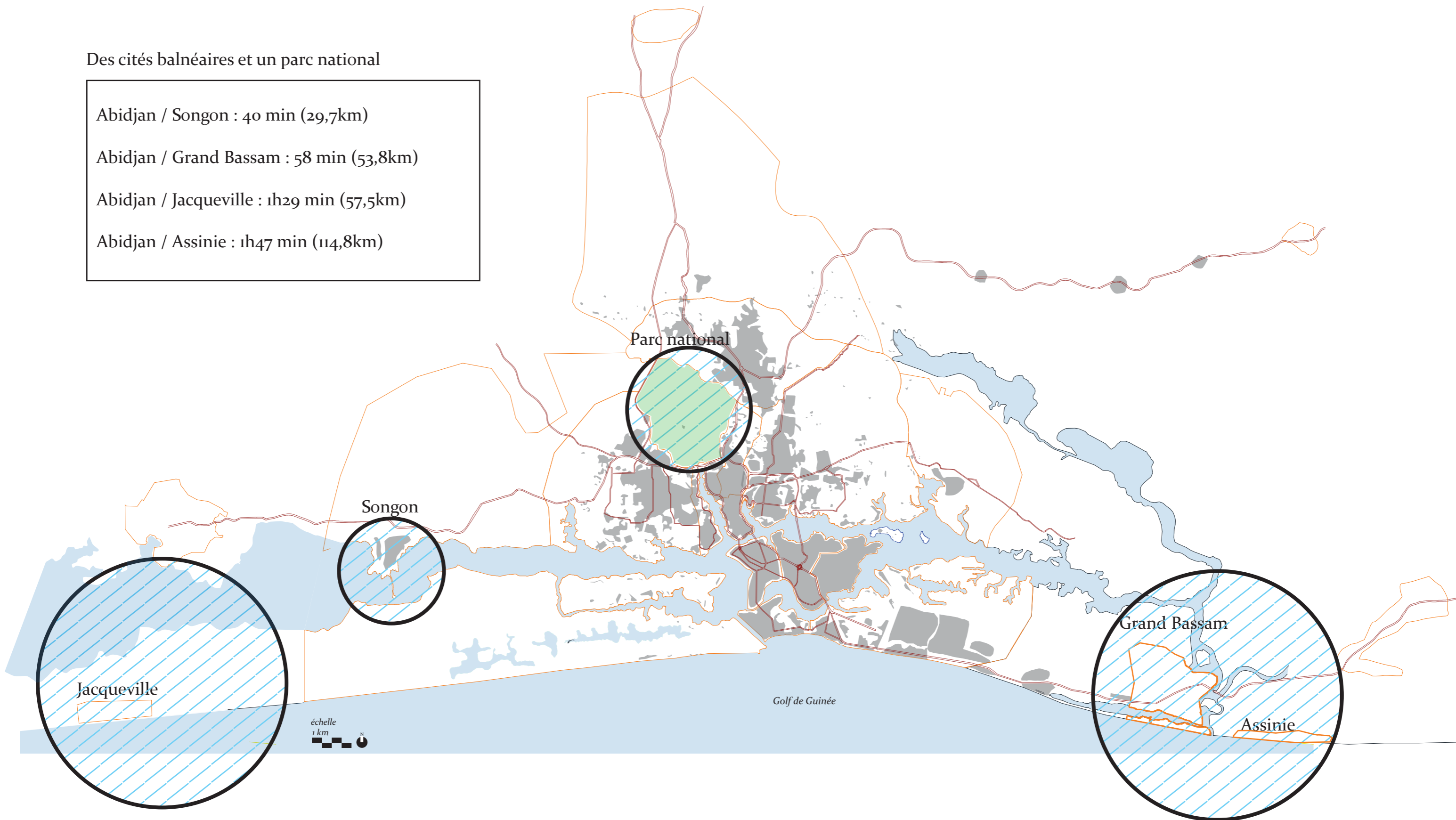
@Copyright Europe 1

34 - UNICEF : Fonds des Nations Unies pour l'Enfance, PNUD : Programme Unies pour le Développement, FMI : Fonds Monétaire International, ONU : Organisation des Nations Unies, BAD : Banque Africaine pour le Développement.

Potentiel touristique

Des cités balnéaires et un parc national

Abidjan / Songon : 40 min (29,7km)
Abidjan / Grand Bassam : 58 min (53,8km)
Abidjan / Jacqueline : 1h29 min (57,5km)
Abidjan / Assinie : 1h47 min (114,8km)





« Nous sommes arrivés. La plage, les cocotiers, les pirogues de pêcheurs. C'était tout près, en fait. Une cinquantaine de km, je dirais. Quelques minutes de traversée sur un bac branlant. Et... mes yeux pleurent de bonheur, le bonheur de la beauté.. La beauté de la liberté. Personne ! Je cours, je vole, je saute. »

Blog UN TOUBAB À PORT-BOUËT, Les chroniques de Lionel Garcia DE SERNA, chapitre 4.



@Copyright Gbich.com



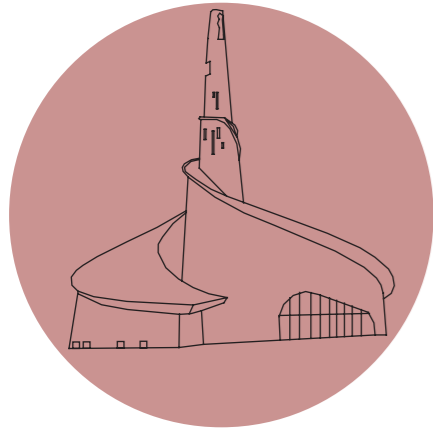


MONUMENTS DE LA VILLE

Cette sélection de bâtiments a été réalisée in situ en prenant en compte des bâtiments qui ont une importance au sein de la ville et qui présenteraient un potentiel architectural à revaloriser. En effet un travail de réflexion doit être mené par la ville pour identifier ce qui serait considéré comme un patrimoine et pour protéger certains édifices de l'urbanisation galopante.

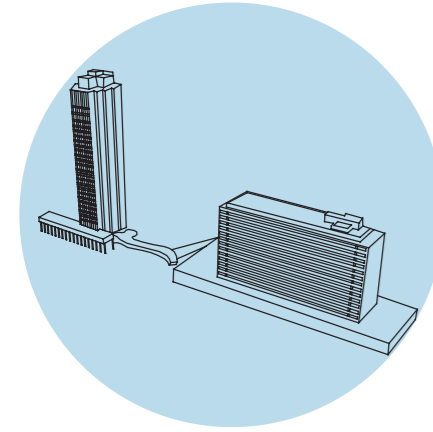
Le Plateau : centre historique





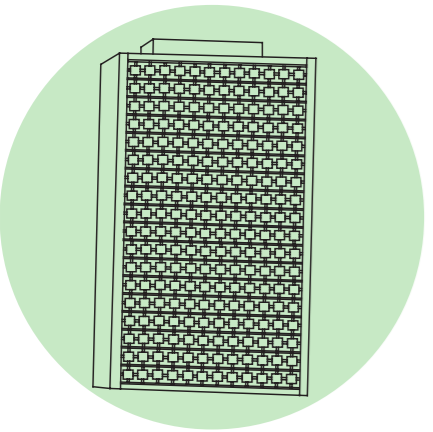
Le Sanctuaire Marial d'Abidjan

Dédié à Notre-Dame d'Afrique, Le Sanctuaire Marial d'Abidjan est un important lieu de pèlerinage catholique. Il est situé à Abidjan, dans la commune d'Attécoubé, en Côte d'Ivoire. L'église principale a été conçue par l'architecte italien Aldo Spirito et a été achevée et inaugurée en février 1987.



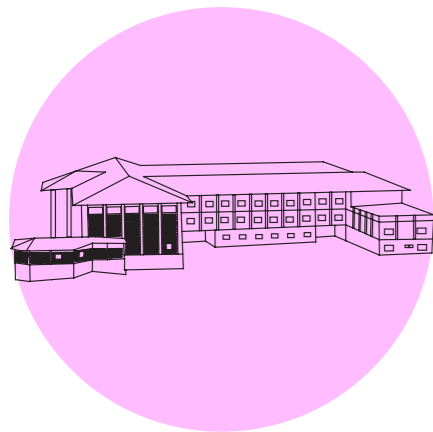
L'Hôtel Ivoire

Situé à Cocody, cet hôtel a été construit dans les années 1970 pour accueillir les hommes d'affaires et les hommes politiques. C'est en quelque sorte le symbole historique de la « business class » d'Abidjan. Il se distingue aisément et sert de point de repère parce que c'est la seule tour hors du plateau.



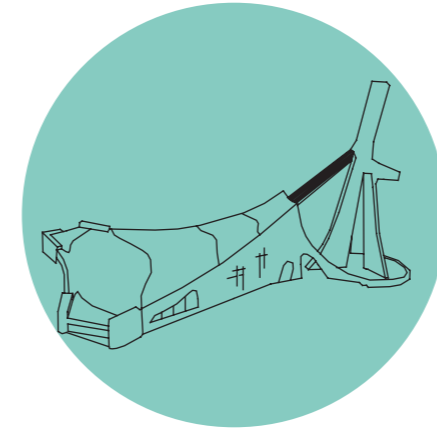
Les Tours du Plateau

« Le petit Manhattan » comme l'appellent certains, se distingue au loin par son skyline qui se détache sur la ligne d'horizon. Il est composé de différentes tours allant jusqu'à une vingtaine d'étages qui symbolisent l'orgueil passé d'une jeune ville ambitieuse. Les plus remarquables sont la Pyramide, les tours de la cité administrative et la tour EECI, qui servent régulièrement de repères aux habitants.



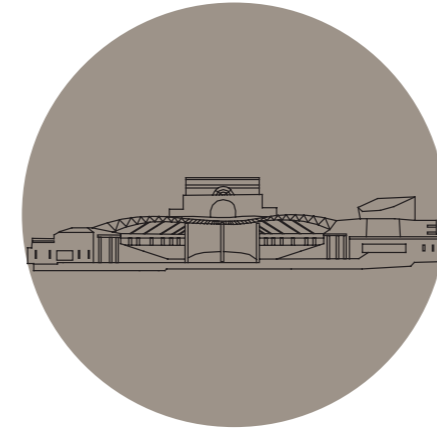
Le Palais de Justice

Situé en face de la Cathédrale, ce bâtiment construit en 1950 est un des rares bâtiments témoin de la période coloniale. L'institution qu'il représente et sa valeur architecturale lui donnent une place importante dans l'actualité et l'image de la ville.



La Cathédrale Saint Paul

Située au Nord du Plateau, cette église achevée en 1985 se distingue par son architecture remarquable aux aspects constructivistes et organiques. Elle témoigne de l'importance que peut prendre la religion au sein de la société abidjanaise.



Le Palais de la Culture

Situé à Treichville en bordure de lagune, ce bâtiment construit en 1999 est l'équipement public de grande envergure le plus récent d'Abidjan. Sa grande salle de concert ouverte sur la lagune est l'élément le plus remarquable de ce bâtiment qui accueille de nombreuses manifestations culturelles.



Paroisse Saint Laurent

L'église-paroisse St Laurent de Yopougon-Kouté fut achevée en 1989 est une église remarquable qui intrigue par les similitudes architecturales qu'on retrouve à travers son toit et sa structure avec les oeuvres de Le Corbusier.



Les Trois Ponts

Les ponts Félix Houphouët-Boigny (1957) et Charles De Gaulle (1967) sont aussi des symboles et des repères qui dominent Abidjan. Ce sont les éléments qui marquent le franchissement de la lagune, et donc un lien possible entre les différents quartiers de cette ville. Depuis décembre 2014, un troisième pont fut inauguré dénommé pont Henri Konan Bédié censé désengorger le centre ville et soulager les deux précédents ponts.



La mosquée libanaise d'Abidjan

2- Des fonctions économiques fragilisées par l'urbanisation diffuse

Cependant ces fonctions métropolitaines économiques majeures restent bridées et ont des difficultés à se renouveler et s'agrandir notamment du fait d'une urbanisation mal maîtrisée générant dysfonctionnements urbains et pressions foncières. Le renforcement des fonctions économiques métropolitaines est d'autant plus nécessaire dans un contexte concurrentiel à l'échelle de la sous-région pour attirer les investisseurs et les entreprises les plus renommées.

A - Le développement portuaire perturbé

A titre illustratif, le port d'Abidjan subit une concurrence très forte ces dernières années de la part des ports de Dakar, de Lomé ou encore de celui de Cotonou. Dans cet environnement très concurrentiel entre pays francophones, les ports anglophones du Nigeria et du Ghana cherchent eux aussi à tirer leur épingle du jeu. Après avoir déjà bien profité de la crise ivoirienne, ils tentent maintenant de capter une partie des flux transitant dans l'espace UEMOA³⁵. Les troubles politiques que la Côte d'Ivoire (entre 2010 et 2011) a connus ont altéré ses parts de marché au profit des ports voisins. En 2013, le port d'Abidjan du pays affichait un trafic de 21,48 millions de tonnes de marchandises, contre 21,71 millions un an plus tôt. Les principaux ports de la région ne lésinent pas sur les moyens pour devenir des plateformes de référence sur le continent. Une course effrénée est lancée pour accroître les capacités de stockage ainsi que les possibilités d'accueil des grands navires de marchandises. Les différents schémas directeurs adoptés ont toujours préconisé une extension du port d'Abidjan du côté sud de Yopougon en étroite relation avec la zone industrielle qui a été construite au nord. Le projet, toujours à l'étude depuis trente ans, est compromis par l'urbanisation anarchique qui s'est développée sur ses réserves foncières. Le port étant enclavé dans la ville, il est difficile de pouvoir l'étendre et l'agrandir au vu des conflits d'usage avec le tissu urbain qui l'entoure. Or ce projet d'extension est indispensable pour renforcer sa place de leader à l'échelle du continent africain et augmenter sa cadence de transit.

Le Port Autonome d'Abidjan face aux problématiques urbaines qui entrave son développement

@Copyright cotedivoire-economie.com



35 - Magazine, *Jeune Afrique*, spécial finance 2014, Hors- Série N°3.

eu l'occasion de rencontrer pendant mon séjour, m'a expliqué que la nouvelle extension prévue pour 2018 se fera en remblayant la lagune, ultime solution pour agrandir le port. [voir la carte «fonction économique métropolitaine» page 92-93] Cette solution envisagée pose des questions environnementales (survie de l'écosystème lagunaire à long terme). A défaut de capacité d'extension importante à proximité du port et pour libérer des espaces au cœur du port existant, il est envisagé la création d'un « port sec » dans la zone de PK18 à Anyama dans le nord de la ville. Cela risque d'embouteiller davantage le trafic urbain déjà très congestionné entre véhicules individuels et poids lourds. Pour pérenniser et consolider la fonction métropolitaine portuaire, la ville est obligée de trouver des territoires trop lointains accentuant encore plus les problématiques urbaines dont l'accessibilité routière. Ce cas de figure est emblématique des impacts négatifs d'une urbanisation non maîtrisée sur la compétitivité internationale du port d'Abidjan. Il en est de même pour l'aéroport situé à proximité d'un gigantesque bidonville à Port-bouet qui pose des problèmes de voisinages, d'insalubrité et d'insécurité.

B - Le fonctionnement chaotique du marché d'Adjamé

Le marché d'intérêt régional d'Adjamé est aussi dans l'incapacité d'améliorer ses conditions d'offre à cause de la mauvaise gestion de l'espace urbain environnant. Ce marché est devenu un lieu multifonctionnel, il se transforme pour les personnes les plus démunies en une ville au sein de la ville avec des commodités improvisées puisqu'il est devenu pour eux le lieu où l'on habite, on y travaille, où l'on structure ses relations sociales, les amenant à une appropriation informelle de l'espace public et causant de nombreuses nuisances sonores, olfactives et des problématiques de gestion des déchets et des eaux usées. En cela le marché est incontrôlable et suscite beaucoup d'inquiétudes au sein des pouvoirs publics. C'est un endroit qui économiquement est important pour la ville car il permet de faire distribuer la marchandise agricole venant des zones rurales mais permet aussi à la municipalité (quand elle y arrive) de récolter une taxe auprès des commerçants. Ce dernier point est extrêmement problématique pour les collectivités car elles sont souvent confrontées à un refus des commerçants de payer leurs impôts et surtout à des trafics et une corruption sans limite des agents censés collecter cet argent sur le terrain.



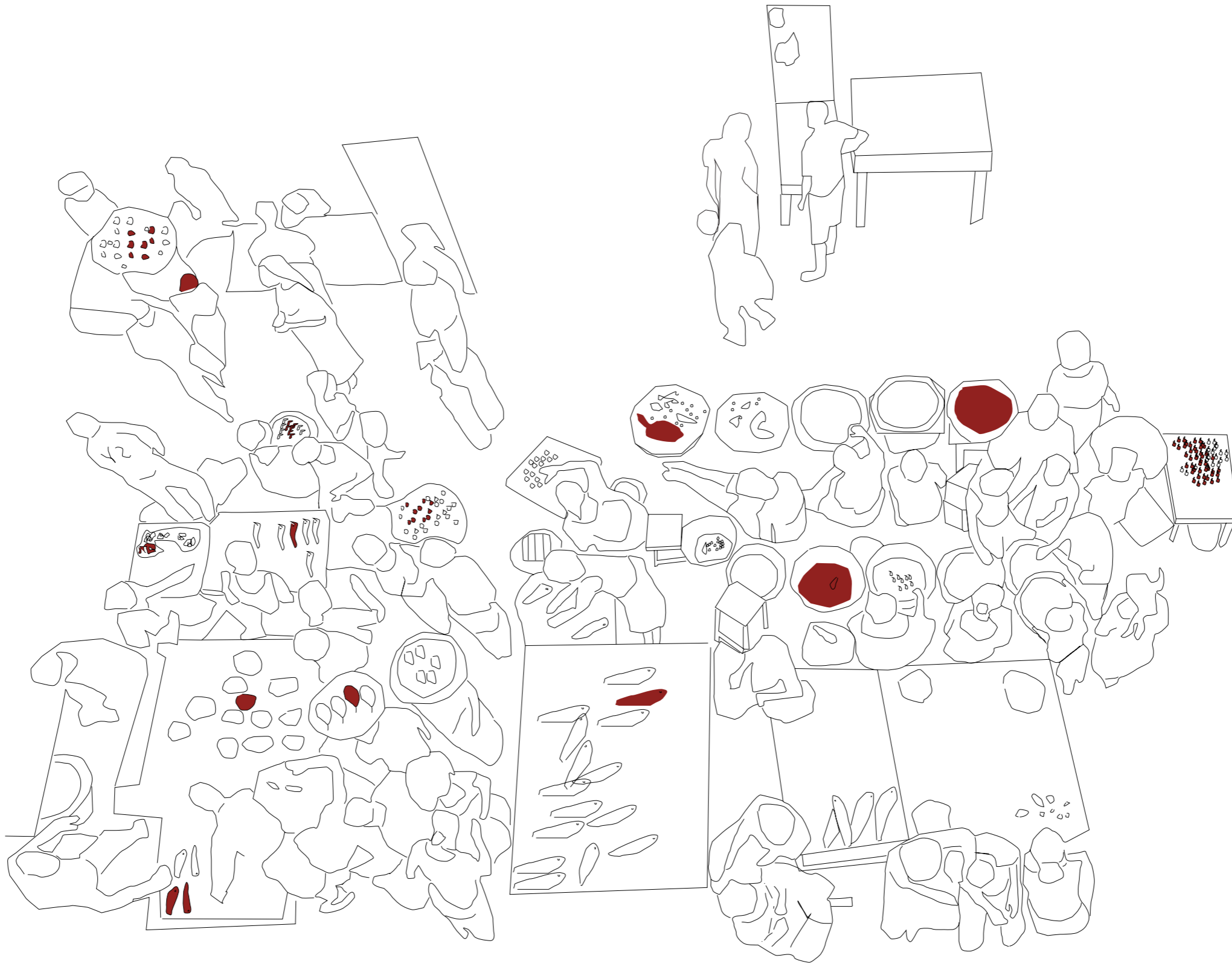
« C'est insensé : depuis quelques minutes, j'évolue dans une grande ville riche d'atouts, dépaysante à souhait... je ne vois moi que les déchets qui jonchent le sol boueux, que ces vieillards édentés, que ces zébus informes, que ces enfants infirmes... Quelle laideur dans ce paysage irrespirable ! »

Blog UN TOUBAB À PORT-BOUËT, Les chroniques de Lionel Garcia DE SERNA, chapitre 2.





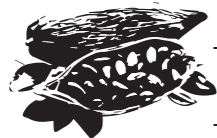




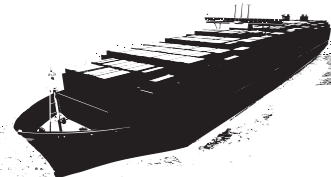
Fonction économique métropolitaine

Quelques chiffres

Cacao








- Premier producteur mondial de cacao
- 35% des récoltes mondiales
- Production record de plus de 1,7 million de tonnes en 2014
- 22% du PIB
- 50% des recettes d'exportation qui passent essentiellement par le port d'Abidjan.
- 2/3 des emplois du pays

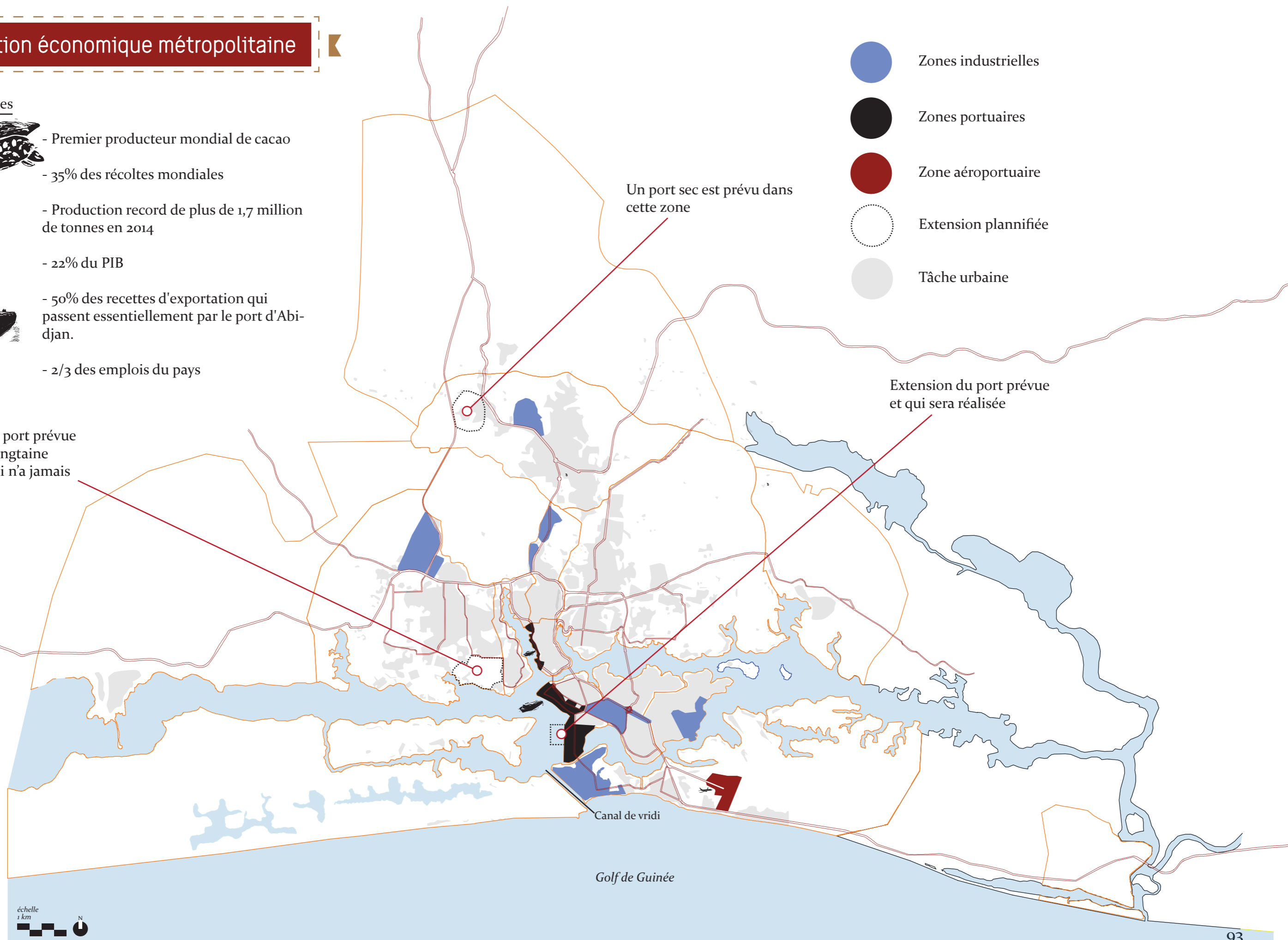


Extension du port prévue depuis une vingtaine d'année et qui n'a jamais été réalisée

Un port sec est prévu dans cette zone

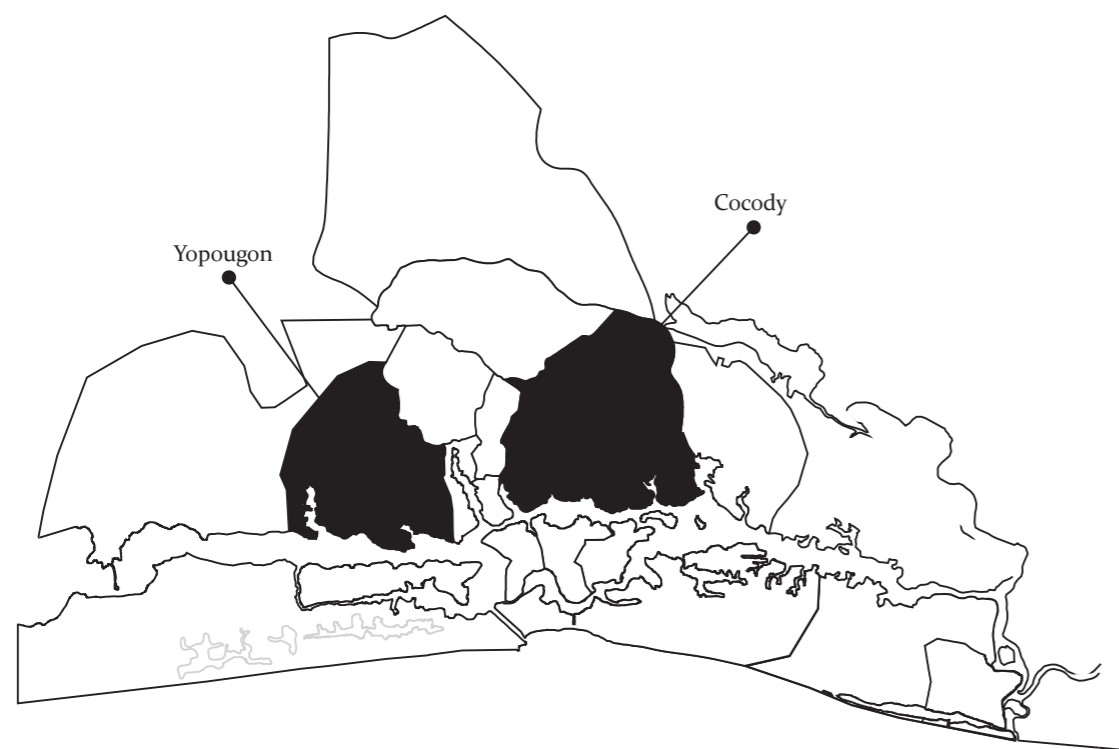
Extension du port prévue et qui sera réalisée

-  Zones industrielles
-  Zones portuaires
-  Zone aéroportuaire
-  Extension planifiée
-  Tâche urbaine



3- Une fragmentation sociale des quartiers d'habitation

L'accroissement de la population va engendrer une pression foncière et générer une diversité de forme d'urbanisation et d'habitats selon les populations et les quartiers. Cette urbanisation va se faire avec l'accord ou non de l'administration. L'éventail des typologies de logements construits sera varié : de l'habitat à la « cour commune » où plusieurs ménages partagent une surface commune à la villa de luxe, en passant par les bidonvilles, les immeubles collectifs etc. la ville va s'étendre au-delà du simple quartier du Plateau.³⁶



Les deux villes nouvelles vont connaître un développement urbain différent et vont participer activement à l'étalement urbain de la ville.

A - Yopougon // Cocody Paupérisation de Yopougon

Yopougon est passé depuis les années d'indépendance à nos jours par plusieurs étapes : de l'habitat spontané à une planification urbaine inachevée et un retour à la spontanéité. Yopougon était conçu au départ comme une ville nouvelle autonome c'est-à-dire fondée sur une mixité urbaine alliant habitats et activités économiques. En raison notamment de la crise économique des années 80 mais aussi d'un manque de volonté politique, le schéma d'aménagement de la commune est resté inachevé et les équipements socio-économiques indispensables à son fonctionnement et initialement prévus n'ont pas été réalisés. Par ailleurs c'est l'une des communes les plus enclavées, elle n'est reliée au reste de la ville que par une simple autoroute avec une ou deux entrées uniques. Les infrastructures routières manquent terriblement, ce qui en fait une commune mal reliée au centre de l'agglomération, les connexions et les échangeurs sont assez peu nombreux. Il en résulte une certaine forme de marginalisation spatiale au sein de l'agglomération due essentiellement à un double isolement : celui de l'insuffisance de l'infrastructure routière à lui permettre de rompre avec son enclavement (au sud par la lagune, au nord par la forêt du banco et à l'ouest par un territoire non bâti) et par les difficultés que rencontrent les habitants à rejoindre le centre par les transports informels peu pratiques dues aux itinéraires fractionnés et chers.³⁷ En résumé les autorités publiques se sont concentrées sur d'autres secteurs ce qui a fait de Yopougon par bien des aspects un programme urbain inachevé.

On ne peut que constater, qu'à défaut de maîtrise politique de son extension, la «ville-nouvelle» est devenue une commune concentrant les populations paupérisées et en marge du reste des communes de la capitale. Et ce malgré le fait qu'elle constitue la commune la plus grande et la plus peuplée d'Abidjan avec plus de deux million d'habitants sur les 10 millions que comptent le district selon les estimations de 2005. En conséquence Yopougon est la commune la moins dense de toutes les communes. Yopougon qui se voulait autonome n'a pas réussi à atténuer les déséquilibres de la ville, elle est devenue très dépendante du reste de l'agglomération notamment par son manque d'activités économiques. La population sera incapable de pouvoir se relier au centre de façon efficace, l'éloignement et la mauvaise desserte vont accentuer le repli de la population sur la commune. En conséquence l'économie informelle s'est développée parfois plus rapidement que dans d'autres secteurs³⁷ et les habitations spontanées se sont de nouveau vite multipliées.

Par ailleurs le choix des typologies d'habitat de « cour commune »³⁸ sur l'ensemble de la commune de Yopougon va participer à l'étalement urbain de la ville, créant des îlots de très grandes tailles avec des bâtiments basses hauteurs tous accolés au lieu d'un maillage quadrillé et resserré avec des bâtiments plus verticaux. En effet, loin de cette image moderne que veut refléter la ville à travers ses tours en acier et en verre, 7 personnes sur 10 habitent dans une « cour commune », autrement dit des habitats précaires organisés autour

36 - Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

37 - Steck Jean-Fabien, « Yopougon, Yop city, Poy... périphérie et modèle urbain ivoirien », *Autrepart*, 3/ 2008 (n° 47), p. 227-244.

38 - Cour commune : structure traditionnelle d'habitat africain, une typologie d'origine rurale transposée dans la ville

39 - Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, « *Quelques rues d'Afrique : observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar, Nouakchott* », édition du LASUR, Lausanne 2009, 256 pages.

d'un espace commun qui sert très souvent d'espace servis (cuisines, toilettes, espaces de réunions, de rencontres etc.) à l'ensemble des habitants³⁹. Ce type d'habitat développé en masse à Yopougon privilégie une construction de basse hauteur, rez de chaussée généralement autour d'une cour partagée et consommatrice d'espace. Cela a permis à des milliers de populations d'accéder à un logement sans pour autant atteindre un taux de densification élevé. Cette typologie dans son développement actuel ne répond pas aux exigences de densité d'une métropole. Pourtant les populations préfèrent habiter en hauteur qu'en cours basse⁴⁰. D'après les entretiens réalisés pour l'étude de Raphael Kouadio Oura avec les populations d'Abobo et de Yopougon, c'est par manque de moyens qu'elles habitent les maisons basses. À nombre de pièces égales, les logements dans les appartements leur semblent plus chers. Cela témoigne du goût des habitants pour ces types d'habitation. Selon eux, les étages les protégeraient contre l'insalubrité et surtout contre l'insécurité grandissante.

Résidentialisation de Cocody

Cocody en revanche remplit d'importantes fonctions culturelles et touristiques, elle est relativement mieux structurée et mieux équipée en voiries que les autres « villes nouvelles ». Elle sera habitée principalement par la haute classe ivoirienne⁶. Ces différenciations spatiales entre Cocody et Yopougon vont s'affirmer avec le temps par un déplacement de population de plus en plus accentué. En effet les personnes les plus aisées viendront suivre le mouvement en quittant des quartiers plus populaires comme Yopougon et en s'installant à Cocody à la recherche de confort. Les plus pauvres seront contraints de quitter Cocody à cause de la pression foncière et la cherté du quartier. Un phénomène de gentrification est en marche et qui contraste avec la paupérisation de Yopougon.



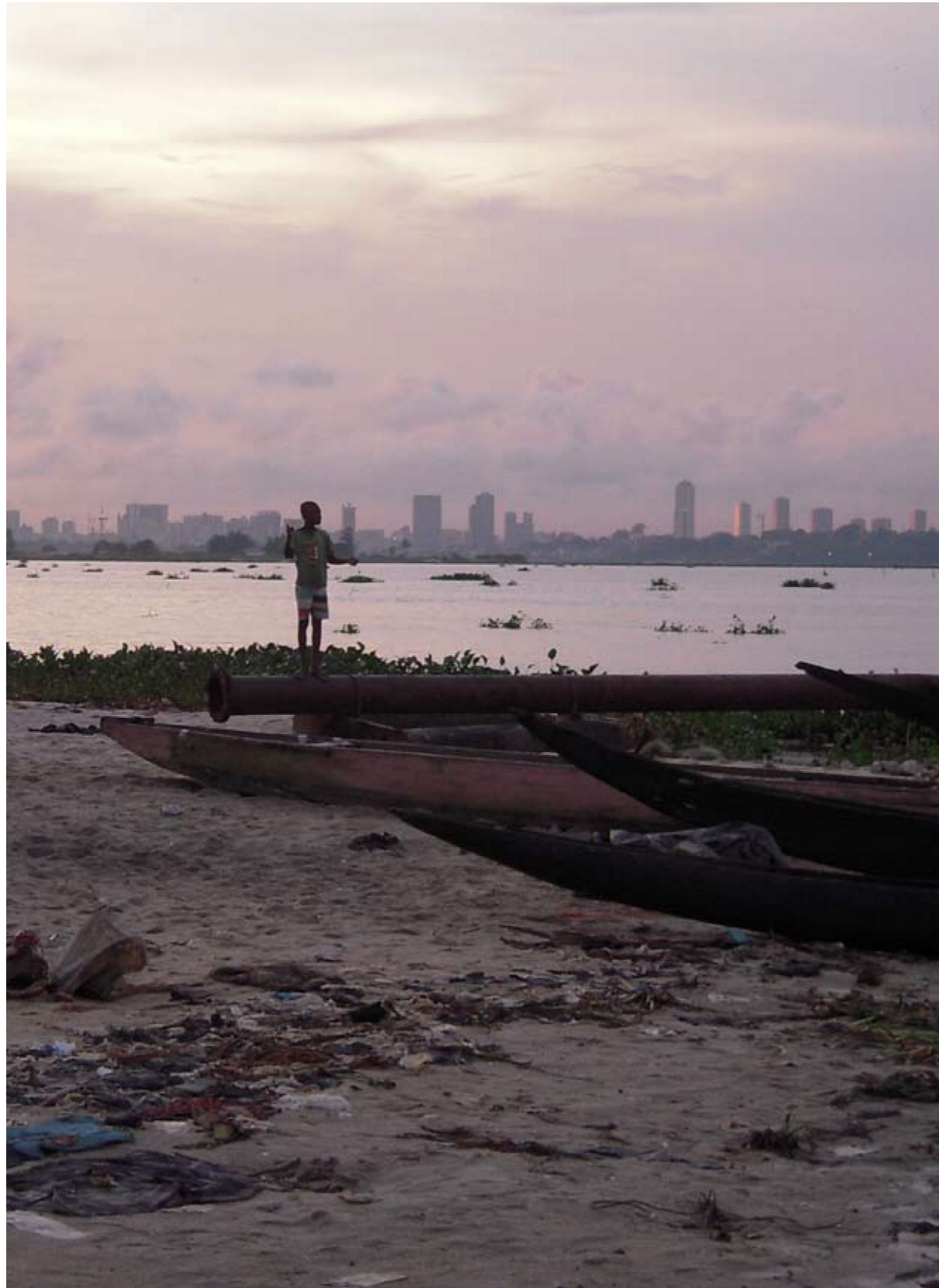
Cocody

Yopougon

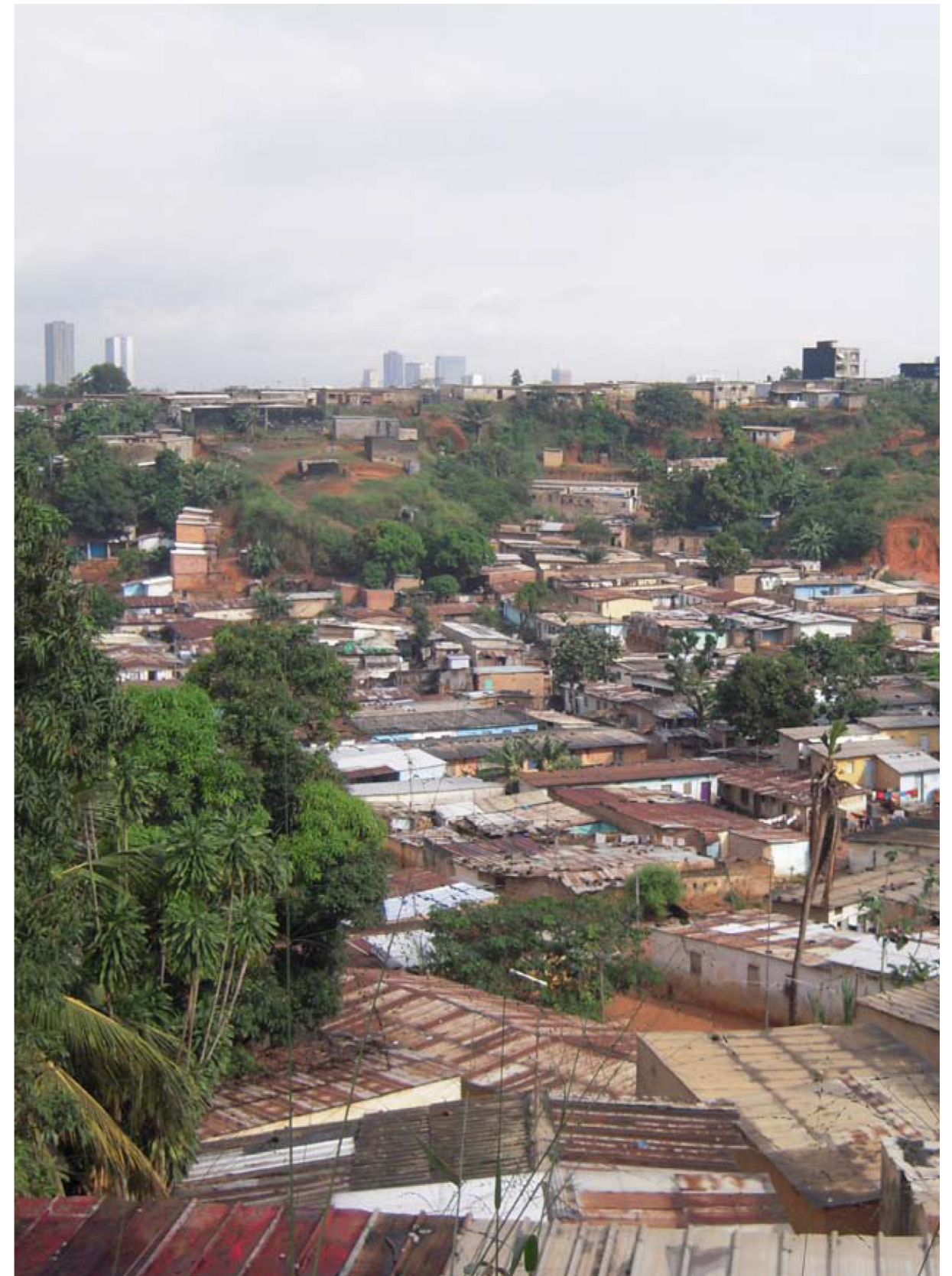
@Copyright lacotedivoiredenhaut.com

40 - Raphaël Kouadio Oura, « Extension urbaine et protection naturelle : La difficile expérience d'Abidjan », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 12 Numéro 2 | septembre 2012, mis en ligne le 12 septembre 2012, URL : <http://vertigo.revues.org/12966>.

« L'immense panneau Coca-Cola de l'Hôtel Ivoire clignote déjà...Le long de la lagune flétrie, la vue sordide, crasseuse des misères de la ville puis celle des richesses indécentes du quartier chic de Cocody me fendent le coeur. L'Afrique, c'est chic ? Pas pour tous visiblement. »



@Copyright Nicolas Jost et Pascal Michon



@Copyright Nicolas Jost et Pascal Michon

B – La prolifération des bidonvilles ou logements insalubres à Abidjan

78% des habitants des pays en voie de développement vivent dans des habitats insalubres⁴¹. Les taux de démographie élevés dans les pays du sud s'accompagnent généralement de forte migration rurale vers les territoires urbains. En effet l'une des plus grandes difficultés auxquelles les villes en voie de développement sont confrontées est la prolifération depuis une trentaine d'années d'habitats précaires en marge de la ville mais aussi à proximité des centres urbains importants.

Les principaux bidonvilles d'Abidjan sont : Gobelet, Washington, Wassakara, Boribana, Mon mari m'a laissé, Yaoséhi, Chicago, Adjoufou. Toutes les communes sont concernées par ce phénomène. Aucune d'elles hormis le Plateau n'échappe à la bidonvillisation de certains de ses quartiers. Ce phénomène est évalué aujourd'hui à 6 milles familles concernées qui occupent 75 quartiers précaires. Beaucoup de ces quartiers sont situés dans des zones dites non-constructibles. Les quartiers populaires se sont développés plus spécifiquement près des zones industrielles et des zones d'emploi⁴². Initialement ce sont à la base des espaces agricoles, forestières et naturelles qui ont été investis par les populations rurales issues de l'arrière-pays mais aussi des immigrants venus de pays voisins. Ce sont pour la plupart des terrains pentus, des propriétés privées ou publiques, des réserves d'équipements et d'infrastructures, les berges lagunaires et les façades maritimes, dans les bas-fonds et sous les lignes électriques des hautes tensions. A côté de l'habitat spontané sur les dépendances du domaine public, il existe un autre type d'occupation sur les voies et réseaux divers. Cela s'observe par le jalonnement des magasins et commerces en bordure des rues. Ces installations précaires se font aussi dans les interstices de la ville, le long des autoroutes séparant deux communes. D'autres constructions sont édifiées sur des voies projetées telle la Y4⁴³ à la Riviera akouédo. [voir la carte «*projet du périphérique Y4*» page 124] Pour comprendre les réalités de ces bidonvilles, nous allons nous intéresser à l'un des quartiers précaires qui existent dans la ville.

Le Gobelet sur un versant dangereux

Le Gobelet est l'un des nombreux quartiers précaires situés dans la commune de Cocody dans une petite vallée densément peuplées [voir la carte «*versant du Gobelet*» page 103], avec des habitations de fortunes moyennes et des rues qui peuvent être très étroites lorsqu'il en existe. L'une des caractéristiques principales qui en fait un bidonville est l'aspect rudimentaire des habitations et des matériaux utilisés. Ces matériaux sont constitués de bouts de tôles, de bois, de contre-plaques récupérés et du béton pour les moins démunis parmi eux qui permettent d'édifier des petites cabanes accolées. Dans ce quartier, les baraques et autres habitats de fortune y sont construites sans prendre en compte les règles d'urbanisme en vigueur et sans prendre en compte le plan cadastral. Ce quartier abrite une diaspora étrangère importante vivant côte à côte avec les ivoiriens, un vrai brassage interculturel africain. En effet une partie des habitants du « Gobelet » sont originaires des pays ouest-africains voisins dont le Mali. [voir la carte «*différentes ethnies et nationalités*» page 106-107]

Les raisons du développement d'un tel quartier sont liées à différents facteurs. De prime abord les caractéristiques du site constituent un premier élément d'explication. En effet ce quartier est construit sur le bassin versant du Gourou, situé au centre-nord de la ville et qui présente une forte déclivité et qui est en réalité un vaste territoire couvrant 26 km² et situé à cheval sur plusieurs communes (Adjamé, Plateau, Cocody et Abobo). Ce bassin souffre de fait de sa topographie en cuvette concentrant les eaux usées et les déchets solides des quartiers périphériques. Par ailleurs ce quartier est traversé par des lignes électriques de haute tension. En conséquence ce territoire n'a jamais été prévu à une urbanisation future et par définition ne peut être prisé pour des constructions réglementaires. Il sera investi rapidement par les populations les plus pauvres. Cependant ce territoire est situé à la frontière entre plusieurs communes et aucune réglementation n'est venue prohiber l'implantation spontanée de l'habitat précaire. Les communes se sont désintéressées et n'ont pas réussi à proposer une réponse coordonnée pour limiter ce développement. Les personnes qui sont venues s'installer dans ce versant travaillent pour la plupart en hauteur dans le quartier des Deux-Plateaux. Ils n'ont pas trouvé mieux que de s'installer à cet endroit pour minimiser les coûts de transport et faire des économies. Ces zones présentent un environnement malsain, et des difficultés liées à l'assainissement, à l'accès à l'eau potable, aux équipements socio-collectifs, à l'électricité, de même que des problèmes liés à la gestion des déchets ménagers. Ces quartiers souffrent aussi de conditions déplorables : indécence des habitats, absence de sanitaires réglementaires, forte exposition aux maladies liées à l'eau et à l'hygiène environnementale, en partie justifiée par des lacs privés quasi-permanents qui sont alimentés par les eaux usées. Les commerçants, installés au bord ou parfois au-dessus de certains canaux d'évacuation des eaux, obstruent les réseaux d'assainissement, causant d'importants dégâts durant la saison des pluies. Les égouts sont à ciel ouvert et deviennent des torrents dangereux en période de pluie. Le bidonville est en effet régulièrement inondé, notamment à cause de constructions anarchiques.

41- Cours de Jérôme Chenal, «Qu'est ce que la planification urbaine ? Cas de l'Afrique», <https://www.coursera.org/course/villesafricaines>.

42- Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

43 - La Y4 est une autoroute prévue dans le schéma directeur et devrait faire le tour de la ville. Une réserve foncière devait normalement protéger de l'urbanisation le terrain prévue à cet effet mais l'habitat spontané a fini par investir sur une partie importante de ce terrain.

En outre, le danger imminent auquel sont confrontées les populations en plus des pluies saisonnières est le manque de compteur d'eau et d'électricité pour toutes les maisons du secteur. Des réseaux parallèles se mettent en place pour alimenter la population : « Au Gobelet tout se marchande et s'obtient, il suffit juste d'y mettre le prix⁴⁴ ». Ces fils électriques qui s'entremêlent sur les toits et les façades en bois des baraques sont des dangers potentiels auxquels s'exposent quotidiennement les habitants. Aucune structure de base n'existe dans le quartier, aucun centre de soin.

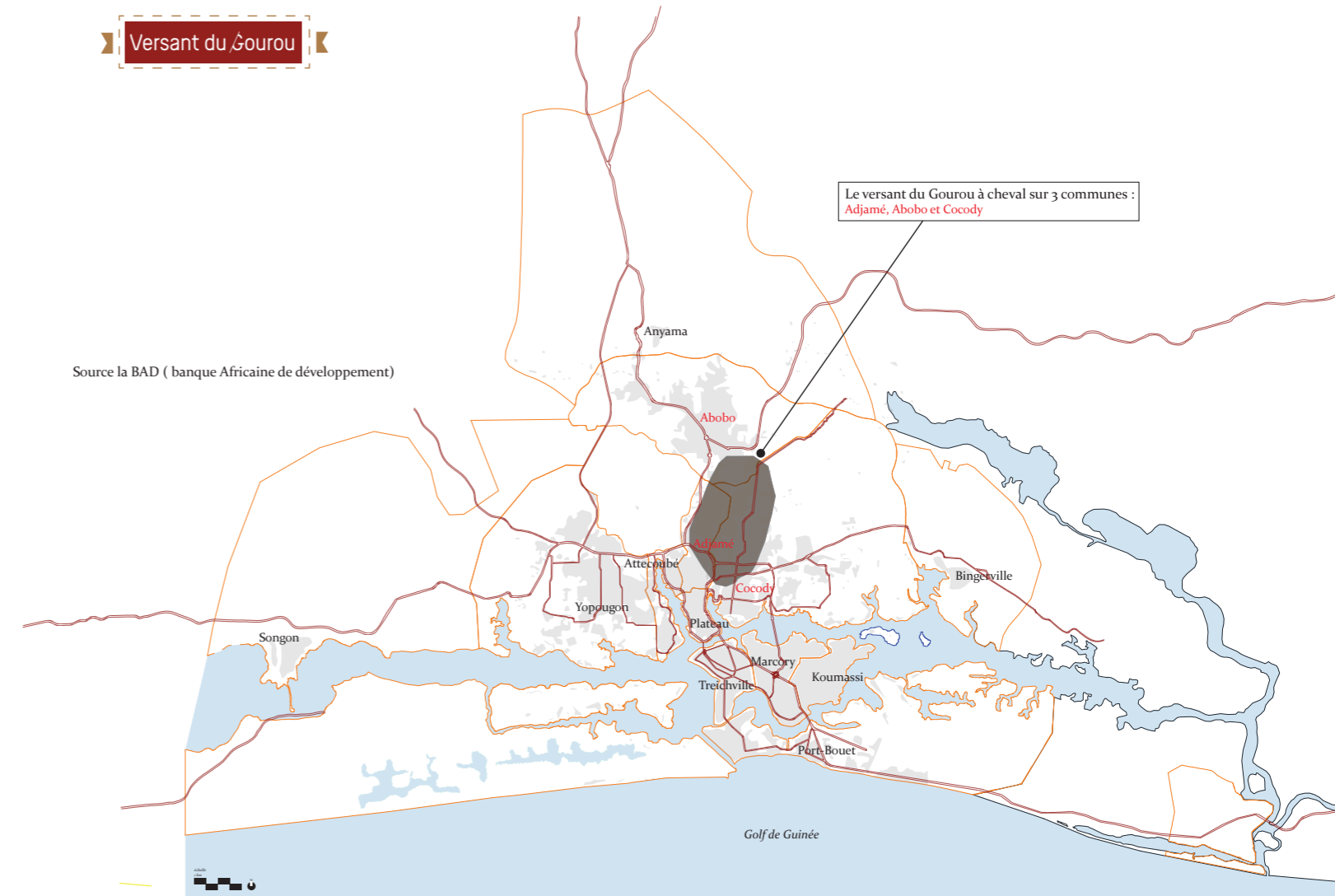
Le développement de ce quartier est symptomatique d'une part d'un laisser-faire ou d'une grande tolérance à l'égard des pratiques locales qui s'est imposé comme une problématique urbaine majeure pour la ville mais nécessaire pour loger des habitants. Et d'autre part par un manque de réponse et d'alternative publique à la solution de relogements des primo-migrants, des ruraux et des plus démunis de la ville⁴⁵.

Dans cette cité où le rêve se confond à l'illusion, ils nourrissent tous l'idée de faire fortune et de quitter le « Gobelet ». Ces familles bravent quotidiennement un environnement hostile exposé à un danger permanent dans l'espérance d'être relogé autre part⁴⁴. L'été 2014, l'État ivoirien a décidé de raser ce bidonville qui est l'un des plus grands de la capitale dans le cadre d'une opération pour détruire tous les bidonvilles à risque. Une partie du quartier a été détruit, le reste des bâtiments n'a pas pu être démoli suite à une opposition violente des habitants du quartier à la destruction de leur maison. La lutte pour la conquête de l'espace entre une urbanisation officielle, légale et une urbanisation officieuse illégale, est devenue un enjeu pour la ville. Les politiques adaptées vis à vis de cette problématique oscillent entre un laisser-faire et des tentatives de contrôle ou d'éradication. Ce mode de régulation de l'espace urbain par la démolition des bidonvilles a été nommé par la population ivoirienne : « le déguerpiement ».

44 - Voir à ce sujet le travail d'investissement sur place dans le quartier des Gobelet réalisé par Jonas Sakara pour «*L'œil d'Afrique*», un journal en ligne qui traite des problématiques sociaux-économiques africaines.

45- Sous la direction de CHALEARD Jean-Louis, *Métropoles aux suds, le défi des périphériques ?*, Paris : édition Karthala, 2014.

Versant du Gourou



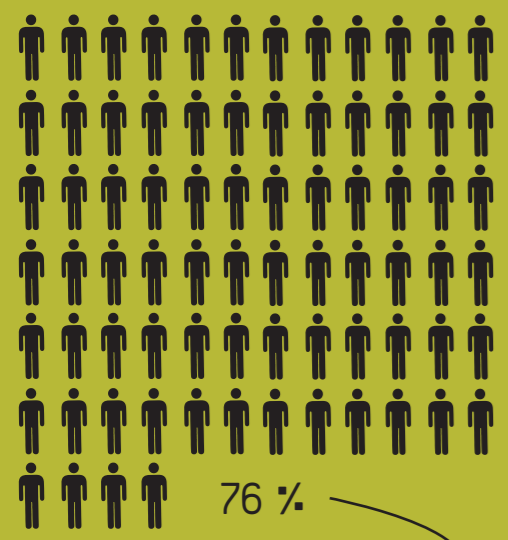
Vue sur le versant du gourou, bidonville des Gobelets. @Copyright Abidjant.net



Cartes des différentes ethnies et nationalités

La Côte d'Ivoire compte 60 ethnies différentes réparties sur l'ensemble du pays. La ville d'Abidjan regroupe à son sein l'ensemble de ces ethnies et plusieurs nationalités différentes qui co-habitent en toute intelligence.

Ivoiriens



- 34% d'Akan
- 15% de Mandes du Nord
- 14% de Krou
- 8% de Voltaiques
- 5% de Mandés du Sud

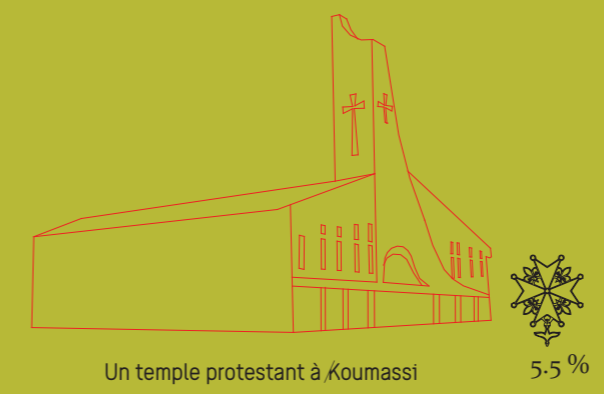
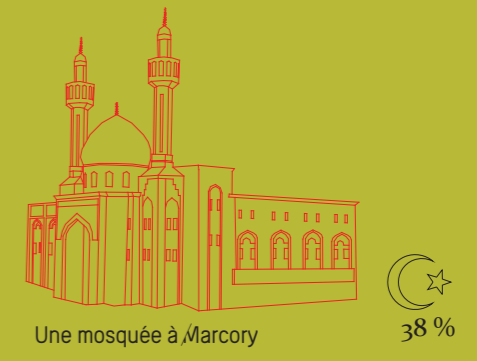
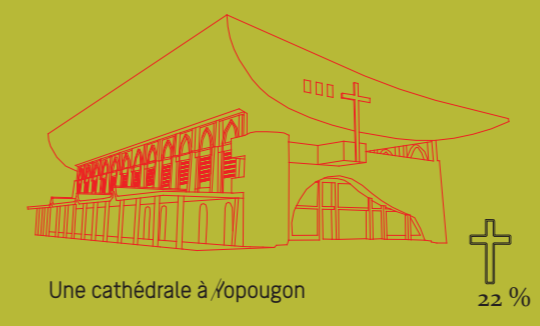
Etrangers



- 9% du Burkina Faso

- 5% du Mali
- 2% de la Guinée
- 2% du Ghana
- 2% du Niger
- 1% du Sénégal
- 1% du Bénin
- 1% du Nigeria
- 1% d'autres pays

Religions à Abidjan



Autres dont des évangélistes : 17 %

« On distingue à grande peine les routes tant le sable a envahi l'espace, tant il baigne l'air et le bitume. Et cependant que j'admire le paysage recouvert de cette étrange poudre marron, je m'amuse du trafic routier : les voitures roulent dans tous les sens et à folle allure, sans se soucier des excès de vitesse, les motocyclettes d'un autre temps côtoient et dépassent les taxis orange fluo suranés. J'embrasse avec épouvante cet étrange spectacle ; c'est clair : je me demande ce que je fais là. Dites-moi par quelle facétie, par quel obscur coup du sort, je me suis retrouvé à l'intérieur même de ce jeu vidéo inédit: Mario Kart en Afrique. »

Blog UN TOUBAB À PORT-BOUËT, Les chroniques de Lionel Garcia DE SERNA, Chapitre 3

Source du contenu statistique : Nicolas Jost et Pascal Michon sous la direction de Vincent Kaufmann, Jean-Paul Jaucard et Jérôme Chenal, « Abidjan en mouvement, étude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain Abidjan, Côte d'Ivoire », École Polytechnique Fédérale de Lausanne,

Le déguerpissement, une réponse politique inadéquate

Le déguerpissement est une déformation linguistique retravaillée par le parler africain et qui provient du mot « déguerpi ». Une évolution sémantique de la langue française qui caractérise bien ce phénomène lié à une réalité urbaine africaine. Le déguerpissement a été l'une des seules réponses apportées par la gouvernance à la problématique des quartiers précaires. L'État et les collectivités locales ont eu recours de façon permanente à ce procédé pour juguler les occupations illégales du domaine public. Il s'agit de mettre fin à une occupation illégale de terrain en expulsant les habitants et en détruisant leurs habitations. Ce procédé est aussi utilisé pour faire déplacer sous contraintes des sites illégalement occupés par des activités de commerce. Cette opération consiste à libérer les zones occupées des bassins d'orage, des zones frappées de servitudes de tout genre, les dépendances des conduits d'eaux pluviales et usées à l'image du déguerpissement effectué aux alentours du bassin du Gourou, afin d'éviter les inondations récurrentes et les conséquences d'autres catastrophes naturelles sur les populations et le bâti.⁴⁶

Cela témoigne d'une mauvaise régulation de l'espace urbain et d'une gestion approximative des quartiers précaires Abidjanais. Face à l'échec de ces méthodes, l'État ivoirien a commencé à modifier sa stratégie pour réfléchir à des possibilités de relogement de ces populations. La destruction systématique des bidonvilles n'est plus envisagée que pour certains quartiers qui présenteraient de très gros risques pour la population.



Le déguerpissement du quartier Gesco à Yopougon

46- Christian Bouquet et Irène Kassi-Djodjo, «Déguerpir pour reconquérir l'espace public à Abidjan», *L'Espace politique*, n°22, 2014, mis en ligne le 18 mars 2014, URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>.

c- Les opérations immobilières en frange urbaine

Dans les années postindépendance jusqu'à dans les années 80, l'État va être un acteur majeur dans la production de logements caractérisé par la construction de logements collectifs de R+4 à R+10.

A partir des années 80, on constate un retrait des politiques publiques en matière de promotions immobilières et qui sera par la suite en partie comblée par l'émergence d'un secteur de la promotion immobilière privé. Une alliance entre privée et public et sur lesquels repose la construction de la ville formelle ne suffit malheureusement pas à pallier le besoin urgent en matière de logements et de réseaux d'infrastructures. Cette nouvelle donne n'est pas sans conséquence en termes d'urbanisme et d'offres de logements sur le marché. Cela conduit à une difficulté accrue de maîtrise publique quant au développement de nouveaux quartiers d'habitats. Les extensions urbaines résultent des opportunités d'acquisition foncière des promoteurs et non d'une politique publique globale. A ce titre les secteurs de frange urbaine sont mécaniquement privilégiés comparativement aux dents creuses ou secteurs en cœur urbain. En effet la plupart des terrains périphériques de la ville appartient à des chefs coutumiers de villages qui sous l'effet de la crise conjuguée par une faiblesse de revenus issus des activités agricoles acceptent les propositions d'opérateurs privés de racheter leurs terrains. Les formes urbaines et les types de produits immobiliers mis sur le marché ne sont pas de nature dense. Les clientèles qu'ils ciblent sont constituées de ménages de classe moyenne supérieure qui « aspirent » à l'habitat individuel avec espace privatif plutôt qu'un appartement dans un logement collectif. Cette aspiration à l'habitat individuel à tort ou à raison est en partie liée à l'image dégradée de l'habitat collectif parfois mal géré dans certains ensembles abidjanais réalisés dans les années 60-80 (problème de copropriété et de l'entretien des parties semi-privatives etc.).

La conséquence est la création de quartier en circuit fermé insuffisamment articulé avec le reste du tissu urbain préexistant. Le modèle de ville fragmentée basée uniquement sur l'emploi de la voiture comme mode de transport est perpétué et ce modèle accentue encore les formes de ségrégation, d'inégalités et de polarisation. On assiste ainsi en périphérie à la multiplication de construction de quartier entier, sous forme de lotissements, pour lesquels l'équipement et les services de base (éducation, électricité, adductions d'eau etc.) sont laissés à l'initiative des promoteurs privés témoignant de la difficulté des autorités à mener des politiques planifiées.

Lors de mon séjour, j'ai pu visiter plusieurs opérations immobilières qui sont généralement menées par des opérateurs privés sous le contrôle de l'État. Pour illustrer mon propos je prendrai deux cas d'opérations immobilières différentes. La première opération située à l'est de la ville sur la route de Bingerville est destinée aux agents du Trésor Public et la deuxième opération immobilière menée au Nord de la ville sur le site d'Ebimpe, sur la route d'Anyama est financée par le gouvernement marocain avec une maîtrise d'œuvre marocaine dans le cadre d'un partenariat avec l'État ivoirien, destinée à l'accession à la propriété pour des privés. [voir la carte «opérations immobilières» page 112-113].

L'opération immobilière située le long de la route entre Bingerville et Abidjan constituée de 828 logements nous interroge sur le choix des typologies architecturales qui ne participent pas à densifier la ville. En effet cette opération est composée essentiellement de lotissements pavillonnaires d'un étage ou deux et quelques bâtiments collectifs. Il a été notable de constater la monotonie du territoire tout le long de la route. Cette opération immobilière vient s'accoler à d'autres opérations immobilières de pavillons en cours ou déjà livrées qui sont toutes de la même forme, même style architectural, même hauteur. En somme des clones de bâtiments répétés à l'infini. Vue de haut, on peut constater plusieurs îlots qui se jouxtent, constitués chacun d'une nappe de pavillons parfaitement identiques.

Dans les deux cas l'opération immobilière sera édifiée sur des terrains complètement déconnectés du tissu urbain actuel puisqu'ils sont programmés sur des sites en marge de la ville, sur des terrains en périphérie le long des autoroutes reliant la ville d'Abidjan aux autres localités proches. Édifier sur des terrains ex-nihilo, les habitants de ces opérations seront très dépendants de la voiture et très éloignés des bassins d'emplois, des différents services publics mais aussi des différents marchés et centre commerciaux. Aucun réseau de transport ne sera connecté à ces ensembles immobiliers qui vont pâtir rapidement d'une forme de ségrégation due à l'isolement de ces opérations et leur difficile accessibilité. Ces opérations posent de nombreuses questions dans un contexte de développement durable et de réduction des temps de trajet entre zone d'habitations et pôles d'emplois. Et cela peut paraître complètement contradictoire par rapport aux objectifs fixés par l'État de densifier la ville et qui préconise de la rendre plus compacte. Ces opérations ont un effet complètement inverse par rapport aux intentions du schéma directeur, ils peuvent même être considérés comme des contre-exemples parfaits car ils participent à l'étalement de la ville et au grignotage des territoires agricoles. Le manque de logements dans



Des opérations immobilières constituées essentiellement de pavillonnaires et situées sur l'axe Cocody-Bingerville participent activement à l'étalement de la ville.



Une opération immobilière sur l'axe Yopougon-Ayama déconnectée de la ville et éloignée des services administratifs et des transports publics qui risquent de rendre très dépendants les futures habitants de la voiture.



Opérations immobilières

Les opérations immobilières en frange ville participent activement à l'étalement urbain de la ville

— Les grands axes autour desquels la ville s'étend

Opération immobilière menée au Nord de la ville sur le site d'Ebimpe, sur la route d'Anyama financée par le gouvernement marocain avec une maîtrise d'œuvre marocaine dans le cadre d'un partenariat avec l'État ivoirien.

Plusieurs opérations immobilières de logements sociaux situées à l'ouest constituées essentiellement de tissus pavillonnaires.

Opération située à l'est de la ville sur la route de Bingerville est destinée aux agents du Trésor Public. Composée de 828 logements, l'opération est constituée essentiellement de lotissements pavillonnaires peu denses.

Construction vers Anyama

Construction vers Bingerville

Golf de Guinée



Ces 4 illustrations mettent en exergue un phénomène général de fragmentation sociale des quartiers à l'échelle globale de l'agglomération. La fragmentation de la ville d'Abidjan se situe essentiellement entre le nord-ouest plus monofonctionnel (essentiellement de l'habitat) et qui concentre la partie importante de la population paupérisée et le sud-est pourvoyeurs d'emplois comprenant un centre administratif, le port et présente plus de mixité fonctionnelle mais aussi sociale. Cette disparité est accentuée par les nombreux investissements en infrastructures qui se font dans le sud-est de la ville au dépend du nord-ouest. En effet d'énormes projets d'infrastructures en cours ou déjà réalisés comme le troisième pont de la ville nommée HKB (du nom de l'ancien président entre 1993 et 2000, Henri Konan Bédié) dans le sud vont améliorer la circulation de la ville mais crée un déséquilibre avec le nord-ouest mal équipé.

L'étalement urbain de la ville d'Abidjan dû à la mauvaise gestion des communes nouvellement créées après les années d'Indépendance ainsi que les opérations immobilières et les bidonvilles en frange urbaine vont engendrer l'émergence de nouvelles mobilités. L'urbanisation mal maîtrisée qui va engendrer aussi comme on l'a vu plus un « zoning » de la ville, avec des zones spécifiques à l'habitation, une zone administrative et une zone portuaire pourvoyeurs d'emplois vont augmenter les migrations pendulaires et donc le besoin de mobilité. Quelles sont les différents secteurs de transports qui existent à Abidjan ? Comment le développement du tissu urbain et son extension que ce soit à travers les nouvelles communes (Yopougon, Abobo ou Cocody) ou les bidonvilles ont engendré un secteur informel dans le domaine du transport ?

4- Une mobilité difficile

La Côte d'Ivoire est dotée d'un important réseau routier [voir la carte «réseau routier ivoirien» page 37] qui s'étale sur l'ensemble du territoire et qui est considéré comme l'un des mieux équipés de la région. Ce maillage viaire est relié principalement vers la ville d'Abidjan où toutes les voies principales connectent l'arrière-pays à la capitale économique. Le réseau ivoirien est estimé à 80 000 km de routes avec 7 000 km de voies bitumées⁴⁷. Ces voies routières permettent à la ville d'Abidjan de pouvoir commercer avec les pays voisins à travers le transport de marchandises par camions. Ces marchandises transitent toutes par le centre de la ville et notamment par les deux ponts principaux. La structure de la voirie au sein même de la ville aura tendance à s'organiser selon une logique dominante nord-sud reliant les quartiers populaires du nord au quartier administratif et portuaire du sud. [voir la carte «les flux routiers» page 122]

Par ailleurs, le moyen de transport le plus efficace dont dispose les abidjanais est la voiture individuelle. Même si de nombreux ivoiriens n'ont pas les moyens financiers suffisants pour s'en procurer, il s'avère que ces dernières années, le nombre d'automobilistes a singulièrement augmenté. En effet de 30 véhicules pour 1 000 habitants en 1996 on avoisine désormais les 50 véhicules⁴⁸. Cette augmentation est principalement due à la libéralisation de l'importation de véhicules d'occasion en 1996 qui a facilité l'accès aux voitures destinées aux particuliers à une tranche de la population un peu plus large. Cette augmentation est due aussi à la défaillance des transports publics et donc à des alternatives insuffisantes pour faire renoncer aux Abidjanais l'utilisation d'un véhicule. Cependant la généralisation de l'utilisation des voitures posent de nombreux problèmes de congestions urbaines.

L'accroissement du parc automobile qui vient s'ajouter aux poids lourds circulant principalement dans le centre de la ville pour rejoindre le port et les zones industrielles, produit une mobilité complexe. Il est extrêmement difficile de pouvoir se rendre au Plateau pendant la journée, mon expérience pendant mon séjour m'a démontré les inconvénients de la mobilité à Abidjan.

S'ajoute à cela la géographie de la ville qui pose de nombreux problèmes. Par sa configuration divisée par une lagune et donc scindée en deux, Abidjan manque terriblement d'infrastructure de franchissement qui lui permet d'atténuer les flux interminables de véhicules. Passer d'un côté comme de l'autre de la lagune s'avère difficile.

C'est au niveau des ponts Houphouët-Boigny et De Gaulles que les problèmes de trafic trouvent leur apogée notamment aux heures de pointe. Les grands axes routiers en sous nombre n'arrivent plus à contenir les véhicules en constante augmentation, qui ont une moyenne d'âge très élevée et subissent beaucoup de pannes. L'État ivoirien a depuis quelques années relancé les grands projets d'infrastructure pour permettre de résoudre ce problème. C'est ainsi que le nouveau pont HKB reliant la commune de Cocody à celle de Marcory a été inauguré le mois dernier. Jusque-là, pour passer d'un côté comme de l'autre de la lagune Ebrié, il fallait obligatoirement passer par le centre-ville. Ce nouveau pont devrait

47 - Monographie des secteurs des transports, Ministère des transports, 2005.

48 - Aoufa Ezzine, «Gestion des transports urbains», Abidjan, Banque Mondiale, SSATP, 2000.

soulager le quartier du Plateau. Néanmoins ce nouveau pont reste insuffisant car de nombreuses communes comme Koumassi et surtout Yopougon restent très enclavées. Il faudra plusieurs ponts pour arriver à harmoniser complètement le territoire et fluidifier le trafic.

En analysant les flux intra-urbains des différents types de transport, il est possible de dégager les principaux mécanismes de la mobilité.

Dès les années d'Indépendance, l'État va créer la Société de Transports Abidjanaise (Sotra) pour mettre à la disposition de la population des transports publics. Cette société d'économie mixte aura l'exclusivité du transport public à Abidjan et va connaître pendant les premières années une relative croissance et une certaine réussite dans sa gestion des déplacements de la population ce qui lui confèrera une renommée nationale et sous régionale. La demande de déplacements ne va cesser de s'accroître sans pour autant que l'on constate une augmentation de l'offre de transport public. Le manque d'investissement dans le renouvellement des infrastructures routières ainsi que dans l'achat de nouveaux cars vont considérablement dégrader l'offre de la Sotra de plus en plus palliée par des modes de transports informels.

On peut distinguer un réseau primaire, celui des bus de la Sotra, qui gère les principaux quartiers de l'agglomération [voir la carte «réseau bus» page 123]. Les transports publics sont essentiellement constitués de bus desservant prioritairement le centre du Plateau aux autres communes de la capitale. Des liaisons intercommunales en bus n'existent pas ce qui rend encore tous les déplacements de la ville très dépendants du centre. Le réseau de lignes des transports conventionnels n'a plus suivi le rythme de l'accroissement spatial et de la demande en transport. Les nouvelles banlieues qui seront créées, ne bénéficieront pas de ces réseaux de bus structurés pour se déplacer à l'intérieur des communes mais uniquement pour les relier au centre. De très nombreux quartiers périphériques sont exclus du réseau d'autobus. Les bateaux-bus [voir la carte «réseau lagunaire » page 123] qui utilisent le plan d'eau lagunaire est une alternative au bus qui est souvent bondés. L'inconvénient principal c'est qu'ils sont très peu développés, il n'existe que trois lignes pour toute la ville et la file d'attente est extrêmement longue aux heures de pointe. La pression démographique, la crise économique ainsi que l'expansion rapide et non maîtrisée de l'espace urbain ont concouru à limiter le service public de transport collectif. Aucune coordination n'existe entre les acteurs de l'immobilier et ceux des transports publics. Toutes les nouvelles opérations immobilières ne sont pas réfléchies en fonction des services publics proposés.

Les transports informels étaient jusqu'à la confinés à un certain périmètre dans la banlieue. En effet ils assuraient la liaison dans les communes du nord de la ville où l'habitat spontané s'était largement développé. Mais la baisse de régime de l'entreprise d'autobus à Abidjan et la libéralisation du secteur privée vont faire réémerger les taxis collectifs «woro-woro» et des minibus «gbaka». [voir la carte «réseau de taxi» et «réseau des gbakas» page 125]. Ils vont pallier au manque de transport public par une prise en charge, partielle ou totale, de l'augmentation de la demande. Ces moyens de locomotion sont désormais non plus confinés

dans un espace délimité, mais se retrouvent partout dans la ville, y compris dans les quartiers centraux. On distingue donc plusieurs réseaux secondaires, avec les gbakas qui lient les communes du nord de la ville et les woro-woro qui complètent le réseau au sein de chaque commune. De même sur le plan lagunaire, le réseau de la Sotra assure des liaisons dans un périmètre relativement central tandis que les pinasses ont un rayon d'action beaucoup plus large qui dessert des quartiers plus populaires. La part des transports «informels» ont nettement augmenté depuis les années 80 avec un taux de croissance annuel de 4,3%⁴⁹. Ces transports s'imposent depuis peu comme le mode de transport dominant dans l'agglomération abidjanaise et jouent désormais un rôle non moins important dans le processus d'urbanisation.

Ces croissances démographiques et spatiales rapides concernent principalement les communes d'Abobo et de Yopougon qui représentent à elles seules près de la moitié de la population d'Abidjan. Ces transports informels ont participé largement (et vice versa) aux développements de ces nouvelles banlieues. Les transports populaires (woro-woro et gbaka), bien qu'informels, assurent en grande partie les relations entre les lieux de résidence et d'emploi et sont en mesure de rendre les périphéries urbaines viables. Par leurs activités communales et intercommunales, les transports populaires désenclavent les périphéries qui n'auraient pas pu l'être autrement. Ils participent ainsi de manière significative à la progression du front d'urbanisation. Ces transports collectifs bénéficient d'atouts indéniables par leur prix avantageux et par leur diffusion au sein de la toute la ville. Dans un contexte social et économique difficile, ces transports ont permis à de nombreux Abidjanais de trouver un emploi. Ils dominent tout le territoire urbain du fait de la défaillance des autobus, au développement de certains secteurs d'activité récents comme les importations de véhicules usagés, mais aussi grâce à l'abondance de la main-d'œuvre à bon marché. Le développement de ce secteur est la conséquence intrinsèque de l'étalement urbain et du développement des nouvelles communes.

Une gestion globale unifiant tous les modes de transports de la ville est nécessaire. Les problèmes liés à la mobilité sont très nombreux et freinent le développement de la ville et accentuent les déséquilibres sociaux-économiques. Les trois pôles d'échanges majeurs par lesquels transitent la majorité des habitants et des voyageurs à destination de cette ville (la gare d'Adjamé, le Sud du Plateau et la gare de Treichville [voir la carte «principaux noeuds d'échange» page 124] sont très peu connectés entre eux⁵⁰. Il est urgent pour une ville en pleine expansion et qui veut avoir le statut de métropole de proposer des transports publics adéquats, un transport public de masse de type train urbain permettrait de faciliter les déplacements des Abidjanais et de relier les pôles d'échange entre eux. Ce train urbain est d'autant plus impératif qu'il a été programmé dans le schéma directeur d'aménagement depuis les années 90. [voir la carte «tracé du projet du futur train urbain» page 126] Quelques études plus poussées ont été réalisées à la demande de l'État depuis 2012 pour remettre le projet sur les rails et le voir se concrétiser. Abidjan a donc tout intérêt à développer le projet de train urbain qui répondrait à la forte demande sur l'axe nord-sud et de renforcer son réseau de transport lagunaire qui a un potentiel aujourd'hui sous exploité. D'autant plus que le train comme le bateau-bus sont des moyens de transports peu énergivores que les taxis collectifs.

49 - Irène Kassi-Djodjo, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 251 | 2010, 391-402.

50 - Nicolas Jost et Pascal Michon, « Abidjan en mouvement, étude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain Abidjan, Côte d'Ivoire », mémoire sous la direction de Vincent Kaufmann, Jean-Paul Jaccaud et Jérôme Chenal, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2008-2009.

Ils permettront de faire déplacer un grand nombre de voyageurs de par leur capacité pour une consommation relativement faible en énergie et participeront ainsi à une politique durable de la ville. Le train urbain permettra aussi de relier les communes entre elles si le réseau est suffisamment large et permettra de désenclaver Yopougon notamment. Ces projets offriront aux habitants une alternative de mode de déplacement et devront réduire le nombre de véhicules motorisés congestionnant les axes routiers. Ils participeront ainsi à la réduction de la pollution atmosphérique qui est un réel problème des agglomérations de cette taille⁵⁰.



« Enfer des transports et des relations humaines, sous la canicule, dans le bruit, des moteurs, des klaxons, des coups de sifflet, dans l'âcre et épaisse fumée de véhicules à deux, trois, quatre roues, ou autres mastodontes qui se disputent le rude macadam. »

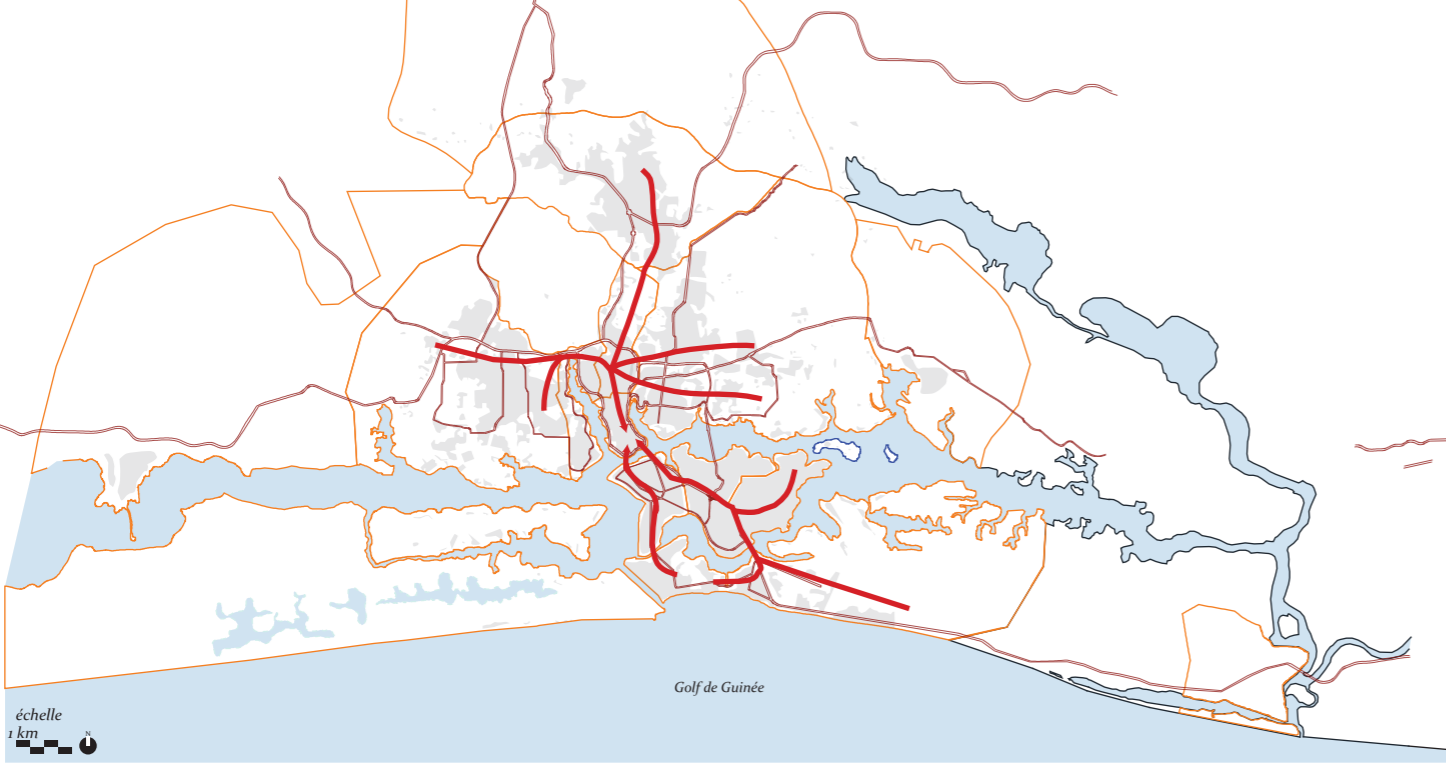
Dans le bus, Mouda Akamou, 2001.

50- Idem.



Les flux routiers

Schéma des principaux flux en début de journée



Réseau de bus

- Gare de régulation
- Terminaux principaux

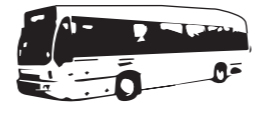
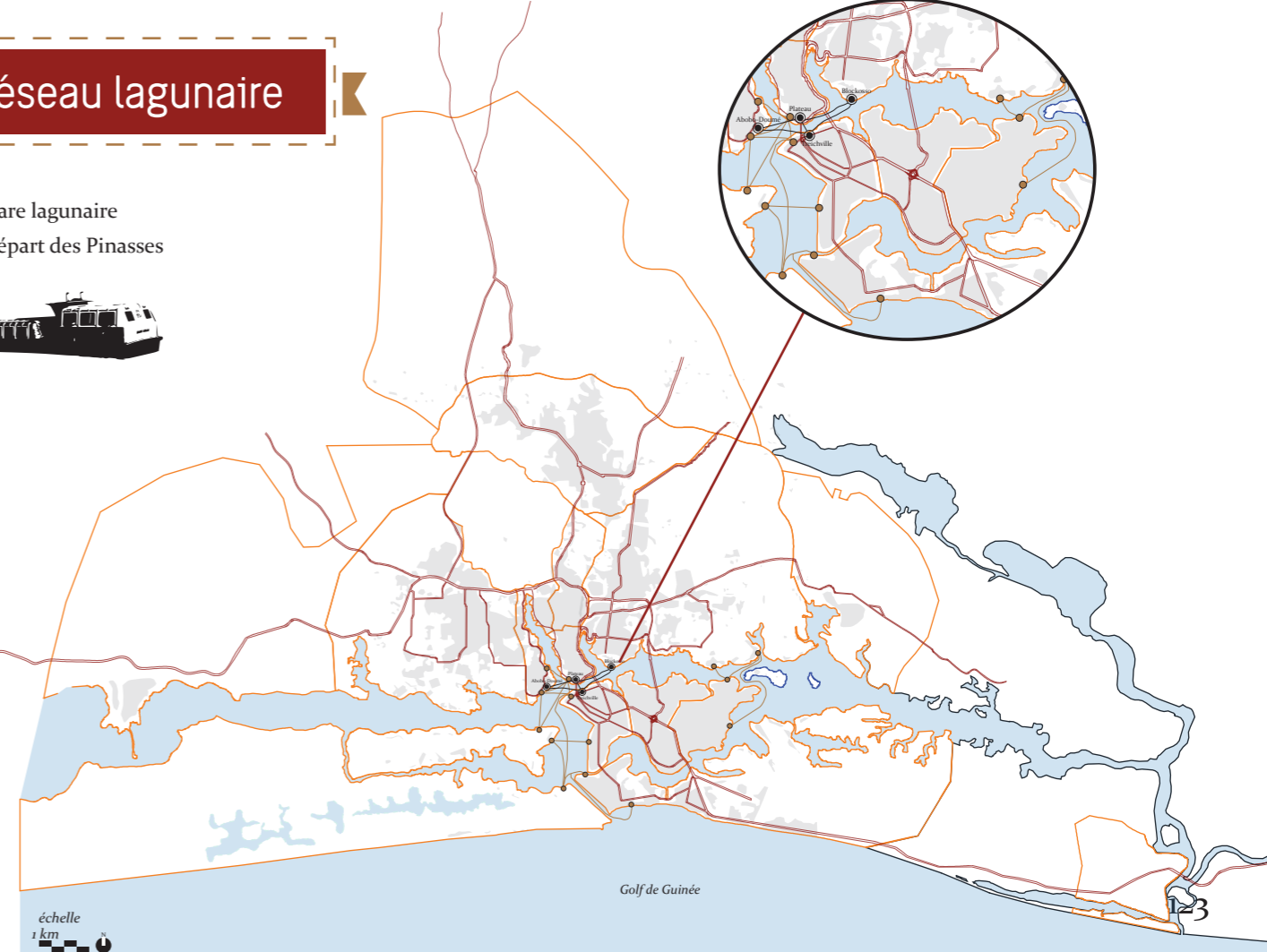


Schéma des principaux flux en fin de journée



Réseau lagunaire

- Gare lagunaire
- Départ des Pinasses



Principaux noeuds d'échanges

- Principaux noeuds d'échanges
- Voie ferrée
- Principaux axes routiers

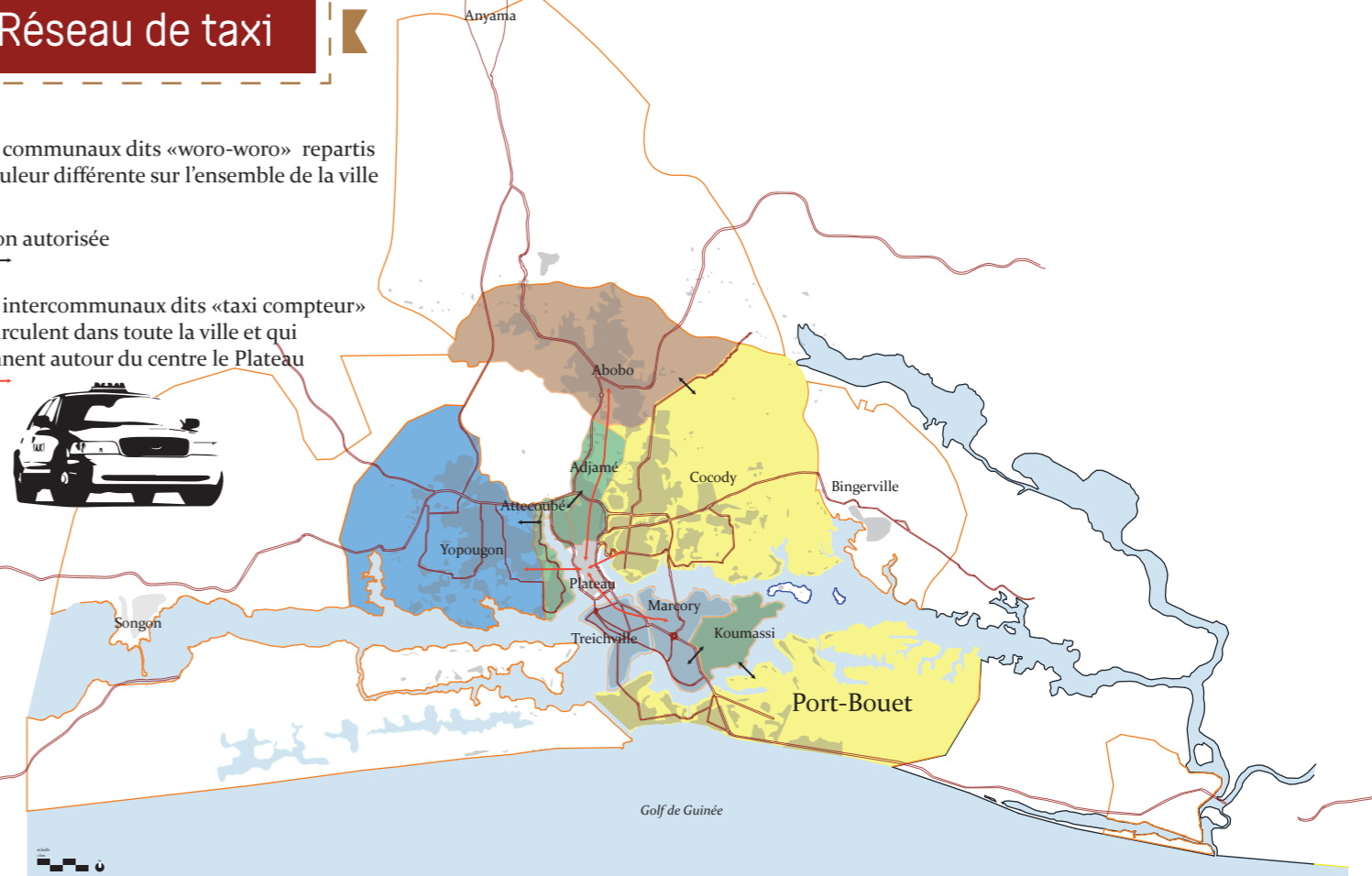


Réseau de taxi

Taxis communaux dits «woro-woro» repartis en couleur différente sur l'ensemble de la ville

Liaison autorisée

Taxis intercommunaux dits «taxi compteur» qui circulent dans toute la ville et qui rayonnent autour du centre le Plateau



Projet de périphérique «Y4»



Réseau des gbakas

- Gares routières
- ↔ Flux des mini-cars dits «gbakas»



Tracé du projet du futur train urbain

- Train urbain
- - - Extension étudiée dans une seconde phase
- Arrêt si extension
- Arrêt projeté



5- Une gouvernance ambiguë

L'évolution de la ville d'Abidjan peut se synthétiser en 4 principales étapes : la ville coloniale, la ville portuaire, les villes nouvelles et la métropole en devenir. Ces différentes évolutions sont à mettre en relation avec les différents plans d'aménagement qui ont été mis en place. Nous allons porter un regard critique sur ces différentes évolutions et sur les plans d'aménagement qui ont été prévus et sur les problématiques actuelles de gouvernance de la ville. [voir la carte «*frise chronologique des plans d'aménagement*» et «*principales étapes d'évolution*» page 132-133-134-135]

La ville coloniale (1930-1950)

La ville d'Abidjan comme d'autres villes africaines sont des villes façonnées par l'administration coloniale qui viendra installer un quartier administratif au Plateau et deux quartiers d'habitations au nord à Adjamé et au sud à Treichville. Les deux quartiers d'habitations vont être très rapidement surpeuplés et vont montrer leurs limites dans leurs capacités d'accueillir les nouveaux migrants. La réalisation des premiers travaux a été possible grâce au plan Duprey de 1928 qui prend essence dans les théories modernistes de l'époque en préconisant de fonder la ville selon des zones spécialisées. Le plan préconisait également de mettre sous réserve foncière le site situé à l'est (Cocody) pour en faire un quartier résidentiel.

La ville portuaire (1950-1970)

Le plan Badani de 1952 viendra modifier en profondeur la structure de la ville. Ce nouveau plan préconise la construction d'une zone d'activité économique sur toute la partie ouest de l'île de Petit-Bassam et sur la partie située à l'ouest du plateau de l'autre côté de la lagune Ebrié. Ainsi Abidjan va passer d'une ville administrative et résidentielle constituée de 3 quartiers historiques (Adjamé, Plateau, Treichville) à une ville portuaire, industrielle et commerciale. Cela sera rendu possible par le percement du canal de Vridi qui permettra à la ville de pouvoir se doter d'un port au bord de la lagune et va permettre de lancer une activité économique plus intense. Il faut noter que parmi les zones d'activités préconisées par le plan, seul Treichville et Vridi vont être construit, accueillant respectivement un port et une zone industrielle. La zone 3 et la zone 4 seront des quartiers mixtes abritant à la fois des industries et des zones résidentielles. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes de cohabitation (conflit de voisinage, pollution, problèmes de circulation etc.) Cependant ce plan, bien qu'ayant donné un élan économique à la ville sans précédent, ne va pas résoudre les difficultés de logements qui sont survenus suite au premier plan d'aménagement de la ville. La ségrégation entre les quartiers va s'accroître de plus en plus, laissant à la marge et à la débrouille les nouvelles populations attirées par l'attrait économique de la ville. Les quelques quartiers prévus pour l'habitat vont être situés loin des bassins d'emplois, ce sera la naissance des bidonvilles qui seront localisés proches des pôles d'em-

ploi. En 1960 la SETAP (société pour l'étude technique d'aménagements planifiés) va produire un plan réactualisé du plan Badini. Ce plan prévoit d'accroître l'aménagement de la ville dans le sens est-ouest plutôt que nord-sud en essayant de produire des zones d'habitat proches des zones d'emplois. Ce plan va permettre aussi l'extension du port dans le sud de la ville. Cependant encore une fois cet aménagement n'avait pas prévu l'effet de « boom » démographique qu'allait connaître la ville et a montré quelques peu ses limites à endiguer le phénomène d'urbanisation anarchique et de l'étalement des bidonvilles. Enfin en 1969 un nouveau plan d'aménagement appelé Schéma de structure du BNET sera réalisé. Ce plan va se baser sur des études statistiques, sociologiques, démographiques effectuées pendant plusieurs années par la SEMA (société d'économie et de mathématique appliquée) qui va mener des enquêtes socio-économiques sur l'ensemble du territoire de la ville. Une nouvelle étape sera franchie dans la réflexion urbaine de la ville d'Abidjan puisqu'on va privilégier cette fois-ci des enquêtes publiques et statistiques sur les déplacements des personnes, les quartiers insalubres, les revenus et la consommation des habitants, les zones d'emploi et d'habitat etc. plutôt que des choix arbitraires d'aménagement. Il ne s'agit plus d'imposer à la population des zones d'habitations prescrites préalablement mais d'adapter l'aménagement en fonction des besoins de la population et de son emplacement actuel et de son adéquation entre les zones d'emploi et les zones d'habitations. Pour autant cela n'a pas donné une satisfaction réelle, ce changement d'approche n'a pas donné tous les résultats escomptés car les quartiers précaires ont continué à se développer.

Les villes nouvelles (1970-1990)

Le plan d'aménagement de l'Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan (AURA) proposera un nouveau plan en 1974 mais qui sera dans les faits une simple réactualisation du schéma du BNETD. En 1979 une nouvelle politique d'aménagement est mise en vigueur. Abidjan connaît 20 ans après son indépendance une croissance économique forte et concentre à elle seule 2/3 de la production industrielle et 3/4 des emplois tertiaires. Le développement de la ville se fait au dépend du reste du pays, il était donc urgent pour l'administration de revoir sa politique d'aménagement par une nouvelle approche des programmes d'investissements publics. Ce plan est appelé « perspectives décennales de développement d'Abidjan 1979-1988 ». Cet outil de planification permettra l'extension de la ville avec de nouveaux programmes de logements à Cocody et à Yopougon. Un fonds financier sera alloué à la mise en place de programmes d'aménagement foncier de la Riviera Palmeraie (actuellement un quartier de Cocody), de Yopougon Ananeraie, et des Deux-Plateaux Angré. Les programmes prioritaires développés vont cependant être stoppés rapidement suite à la crise économique que va connaître le pays. En 1985 l'Atelier d'Urbanisme d'Abidjan (AUA) va produire le Schéma de développement à long terme de l'agglomération d'Abidjan qui s'articule autour d'une volonté de rééquilibrer la localisation entre l'habitat et l'industrie, les précédents plans n'y étant pas parvenus. Ce schéma de structure reprend, à quelques orientations près, celles des perspectives décennales qui prévoient notamment le rééquilibrage de la localisation des activités et de l'habitat, l'extension des acti-

vités portuaires sur le Plateau du Banco, l'Île Boulay et le Lac Brakré ainsi qu'une extension de la zone de l'aéroport. On peut constater aujourd'hui qu'aucune de ces extensions n'a été réalisée et le foncier initialement réservé a été urbanisé de façon anarchique.

Ces différents plans d'aménagement vont prévoir de nouvelles infrastructures, des ponts, de nouvelles zones d'habitation, de nouvelles voiries etc. Force est de constater qu'aujourd'hui, plus de 50 ans après ces premiers schémas d'aménagement qu'il y a que peu d'infrastructures qui avaient préalablement été établies qui ont fini par être construites. Ce manque de liaison du territoire va morceler la ville et va la laisser s'étendre de façon moins organisée. La démographie et les constructions de logements n'ont pas connu en revanche un ralentissement qui s'est réalisé au dépend d'une infrastructure capable de donner une cohérence et une liaison dynamique à la ville.

La métropole en devenir

Le schéma d'aménagement de 1985 sera réactualisé et approuvé par décret n°2000-669 du 6 Septembre 2000 qui sert d'outil de coordination des opérations et de cadre de programmation des investissements. En effet, ce dernier Plan dit Actualisation du Schéma Directeur d'Abidjan (ASDA) est élaboré sur la période de 1994 à 2000 par la Direction et Contrôle des Grands Travaux. Ce plan tente de comprendre les mécanismes de l'évolution de l'agglomération à travers des enquêtes spécifiques. Le schéma du Grand Abidjan inclut dorénavant Anyama, Bassam, Bingerville et Songon. L'idée est d'avoir le même MOS (mode d'occupation des sols) pour les dix communes de la capitale et les 4 communes annexes. Dans les faits, ce schéma d'aménagement est un nouveau plan de plus qui n'apporte pas des changements significatifs pour l'aménagement de la ville.

Un nouveau schéma directeur à l'horizon 2030

Le district d'Abidjan a entamé de nouvelles démarches pour mettre en place un nouveau schéma directeur à l'horizon 2030. [voir la carte «nouveau schéma directeur» page 136-137]. Un schéma directeur qui sera financé par le Japon et est co-réalisé entre une agence japonaise et une agence ivoirienne. Ce schéma qui est engagé depuis 2013 se veut dans la continuité des travaux du nouveau gouvernement du président Alasane Ouattara qui positionne le nouveau schéma directeur comme l'un des symboles du renouveau du pays à l'instar de la réalisation de plusieurs infrastructures dans la capitale comme le nouveau pont, des échangeurs et des travaux de réhabilitation des tours administratives du Plateau. Ce schéma devra mettre en place les nouveaux objectifs que se fixe Abidjan pour devenir une métropole à l'horizon 2030. Un schéma ambitieux et plus complet qui vient mettre fin aux anciens schémas qui n'étaient que la réactualisation de ce qui a été fait dans les années 80. J'ai eu l'occasion de participer à la commission de décision de ce schéma directeur. Le schéma directeur est porté par le ministère de la construction, du logement, de l'assainissement et de l'urbanisme. Ce schéma ambitieux ne peut être mis en place sans une coopéra-

tion et une implication de tous les acteurs. Si d'un point de vue formel, les communes sont a priori associées à son élaboration, force est de constater qu'on n'assiste pas réellement à une logique de coproduction mais qu'on reste toujours dans une logique centralisée. A titre illustratif, lors d'une des réunions de concertation, il était question de débattre sur le tracé d'une nouvelle autoroute. L'animateur de la réunion voulait donner la parole aux communes concernées par le tracé de cette voie pour recueillir leurs avis. Il n'y avait aucun représentant de ces communes à la réunion, cela témoigne soit du peu d'intérêt qu'elles portent à la démarche, soit qu'elles n'étaient pas complètement mobilisées. Pourtant, les décisions prises sont cruciales et risqueraient d'impacter fortement le devenir de ces communes.

Par ailleurs, le nouveau schéma directeur préconise d'agrandir le périmètre du district d'Abidjan à d'autres localités. C'est ainsi que Allépé, Jacquville, Bonoua, Grand-Bassam, Dabou et Azaguié devraient faire partie du district d'Abidjan. Ce choix d'agrandir la ville à des localités aussi lointaines pose de nombreuses questions. Ce nouveau périmètre élargi risque d'encourager l'étalement urbain le long des axes reliant ces localités à la ville d'Abidjan. De plus, j'ai pu constater un manque d'articulation entre l'urbanisme stratégique et l'urbanisme réglementaire. L'urbanisme stratégique étant le schéma directeur et l'urbanisme réglementaire étant les documents de planification communaux à la parcelle. En effet le responsable du département urbanisme de la mairie de Yopougon m'a affirmé que les documents d'urbanisme communaux ne tiennent pas forcément compte des préconisations inscrites dans le schéma directeur. La question de la transcription du schéma directeur dans le droit de la construction est posée. Il est donc difficile de pouvoir appliquer les préconisations d'un schéma directeur s'il n'est pas traduit à la parcelle.

Principales étapes d'évolution

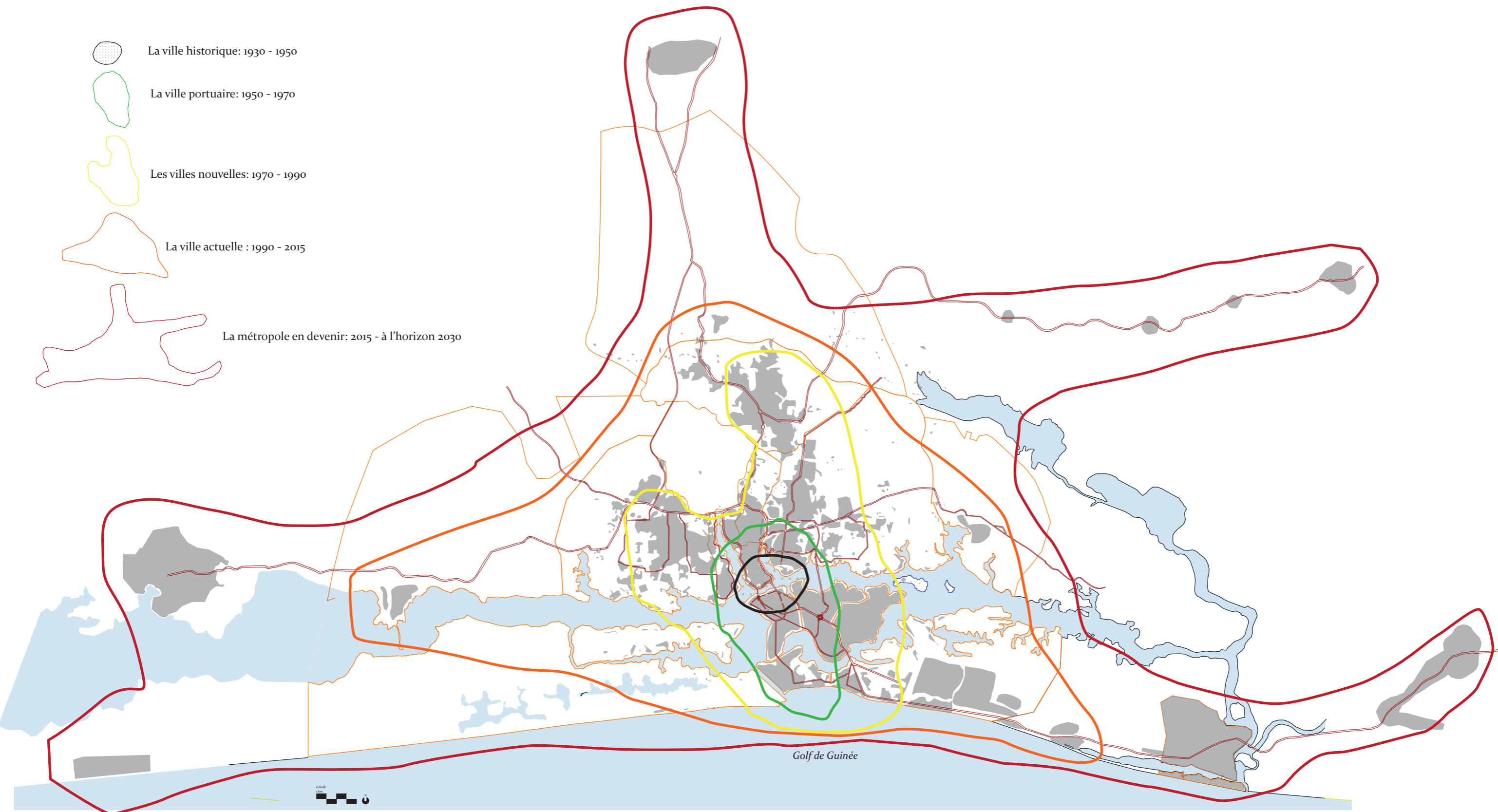
La ville historique: 1930 - 1950

La ville portuaire: 1950 - 1970

Les villes nouvelles: 1970 - 1990

La ville actuelle : 1990 - 2015

La métropole en devenir: 2015 - à l'horizon 2030



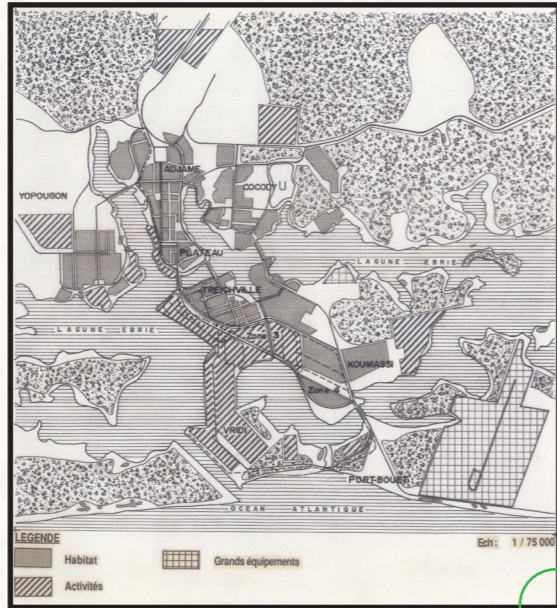
Frise chronologique des plans d'aménagement

Plan avant 1950



1950

Plan Setap



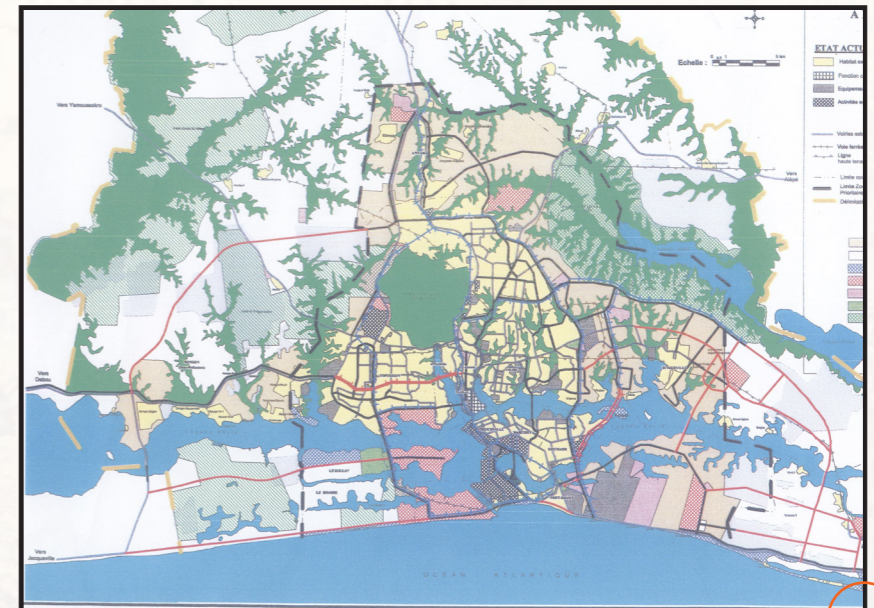
1960

Plan Aura



1985

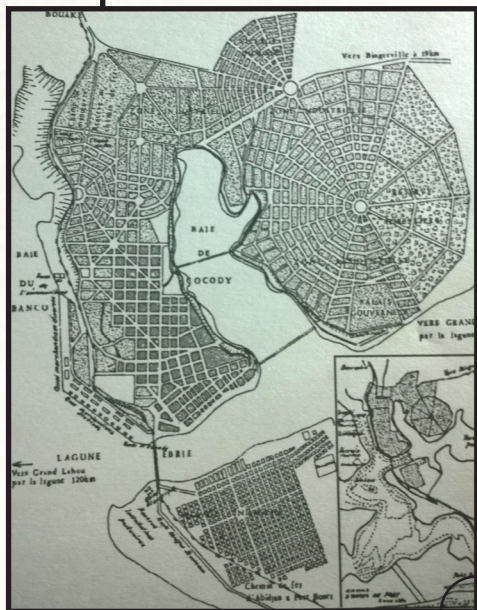
Plan Bnetd : schéma directeur



2000

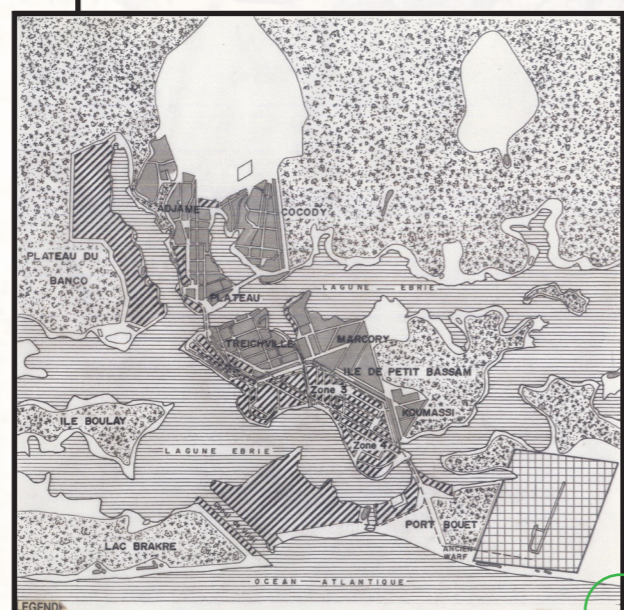
Nouveau schéma directeur à l'horizon 2030

1928



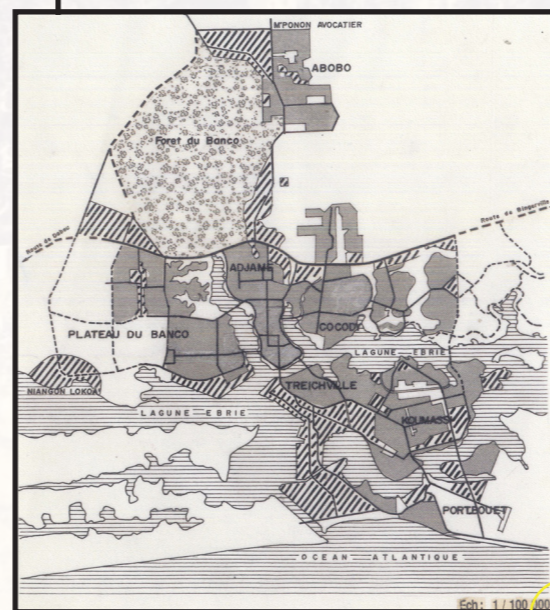
Plan Duprey

1952



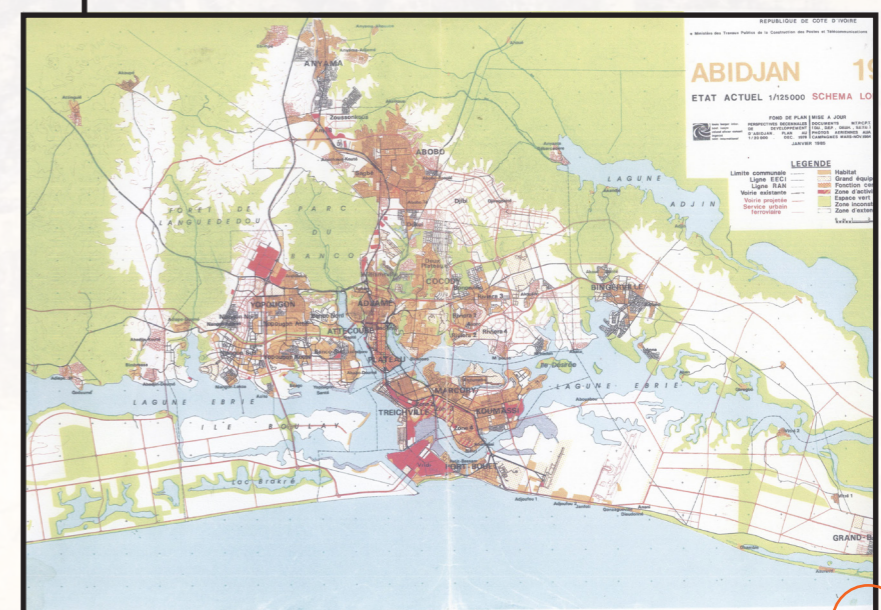
Plan Badani

1969



Plan directeur d'urbanisme (Aura)

1990



Plan Bnetd

Ces différents plans d'aménagement vont déterminer la morphologie urbaine de la ville et les principales étapes de son évolution urbaine. Les cercles colorés font la correspondance entre plan d'aménagement et évolution urbaine de la ville (voir aussi le schéma sur les principales étapes d'évolution de la ville).

La ville historique: 1930 - 1950



La ville portuaire: 1950 - 1970



Les villes nouvelles: 1970 - 1990



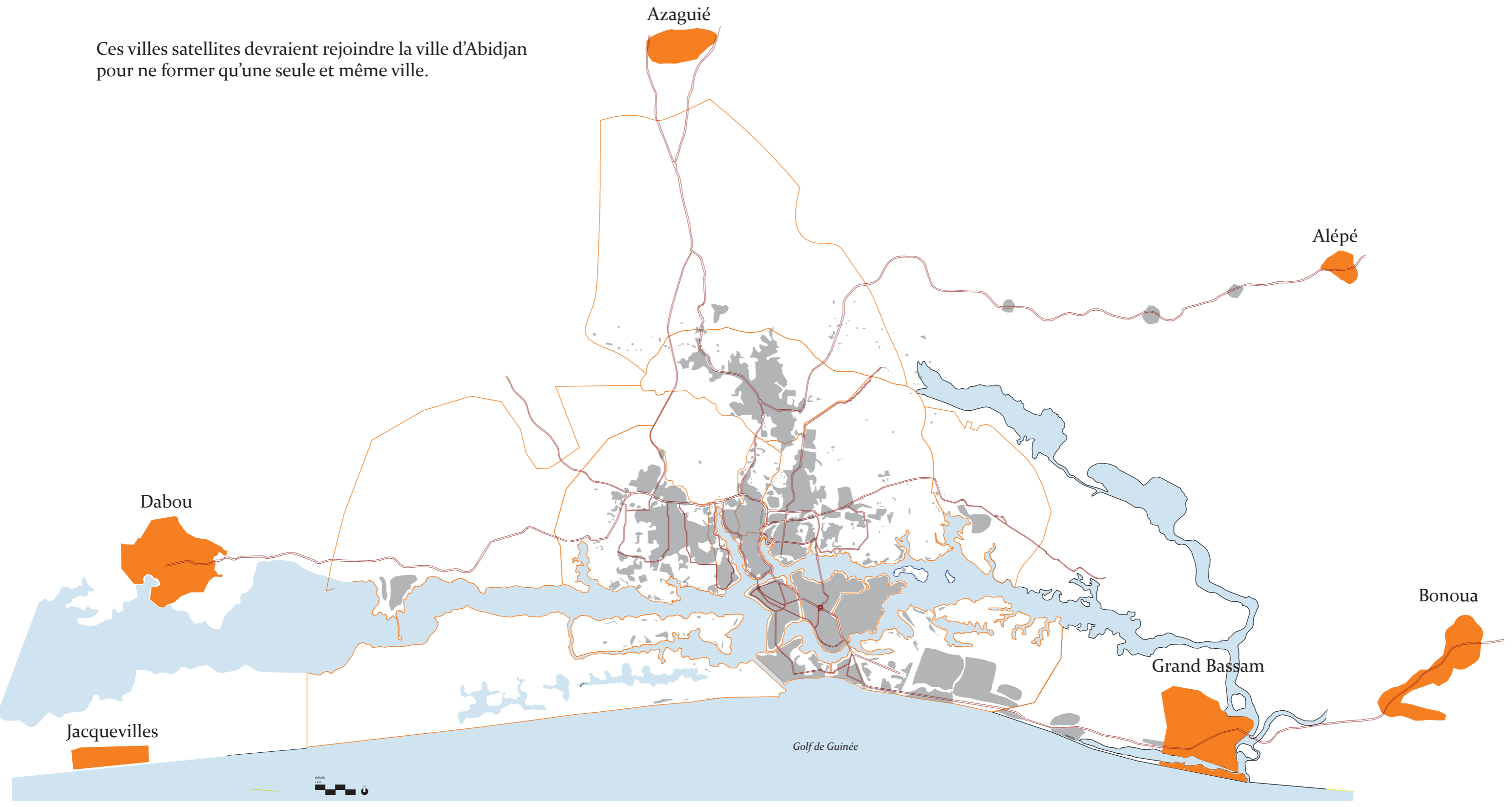
La ville actuelle : 1990 - 2015



La métropole en devenir: 2015 - à l'horizon 2030

Nouveau schéma directeur

Ces villes satellites devraient rejoindre la ville d'Abidjan pour ne former qu'une seule et même ville.



Absence d'articulation entre la planification spatiale et la programmation urbaine

La politique urbaine ne peut se résumer à la planification spatiale. Il est nécessaire d'accompagner toute démarche de planification par une stratégie globale qui renforce la métropolisation. Pourtant le schéma directeur n'associe pas les autres ministères à la démarche. Par conséquent la politique de l'État sera dominée par des logiques sectorielles et non territoriales. Chaque ministère aura son approche propre sur une partie d'aménagement dans le domaine concerné. Les programmations publiques vont se faire de manière cloisonnée ministère par ministère et non de façon collaborative au risque de rentrer en contradiction avec le parti d'aménagement promu par le schéma directeur.

Quelle gouvernance métropolitaine ?

Autorité déconcertée ou déconcentrée ? Une intercommunalité balbutiante

En 2001, la ville d'Abidjan va devenir un district autonome et sa structure financière sera identique à toutes les autres collectivités décentralisées. En 2011, le nouveau gouvernement vient lui ôter au district « l'autonomie financière » et « la personnalité morale », ce qui en fait un échelon « déconcentré » de l'administration. Trois ans plus tard, le gouvernement fera chemin inverse en redonnant ces deux attributs au district d'Abidjan. Malgré cela, le district d'Abidjan n'est pas un organe complètement décentralisé, il dépend fortement de toute action de l'État. En témoignent d'une part les modalités actuelles de gouvernance du district telles qu'elles sont prévues dans les statuts. En effet, le district d'Abidjan se présente comme une intercommunalité constituée de 10 communes et de 3 sous-préfectures que compose la ville. Chaque commune est représentée au sein du conseil du district autonome (organe délibérant) au prorata de leur poids démographique. Cependant le bureau du district n'est pas l'émanation démocratique du conseil du district autonome puisque les membres du dit bureau sont composés d'un gouverneur et de vice-gouverneurs nommés par décret présidentiel comme les préfets de région et de département. Cette situation atteste que le district n'est pas une structure pleinement décentralisée.

D'autre part, le district ne dispose pas d'une réelle autonomie financière. En témoigne la notation de l'agence Bloomfiels Investment qui a accordé la note « BB+ » au district d'Abidjan comme le souligne le magazine « Jeune Afrique économie » de février 2015. Une note qui est inférieure à la ville de Dakar et d'autres villes africaines justifiée notamment par le fonctionnement administratif ambigu qui se présente à la fois comme décentralisé et déconcentré et par les difficultés du district à mettre en œuvre des politiques cohérentes dans le temps du fait de recettes financières aléatoires. Cela est dû à des changements continus dans son statut juridique et à des prévisions financières du district qui sont affectés par des décisions venant de l'État et qui entraînent des difficultés

à exécuter les dépenses initialement prévues au budget. Par exemple les recettes fiscales connaissent des variations étonnantes de 46,9 milliards en 2012 à 5,13 milliards en 2013 !

Enfin le district qui est constitué de 10 communes et 3 sous-préfectures ne recouvre pas le périmètre élargi du nouveau schéma directeur. Ce qui pose question quant à la cohérence de gouvernance. De plus l'adhésion des nouvelles localités au schéma directeur pose des questions sur le redécoupage territoriale puisque ces localités appartiennent pour la plupart à d'autres départements voire d'autres régions (par exemple Bonoua qui fait partie du département de Grand-Bassam et de la région Sud-Comoe). Ce nouveau périmètre complique la visibilité administrative sur la gestion du district et sur le statut administratif des nouvelles localités.

V

CONCLUSION

L'Afrique de l'ouest ne présenterait que quelques villes qui ont des potentialités importantes pour devenir des métropoles à l'horizon 2030. A bien des égards, la ville d'Abidjan est une ville qui présente des indices de métropolisation tant au niveau national qu'au niveau sous-régional. Son site remarquable par sa géologie lui a permis d'être choisi pour l'implantation de la capitale. Même si l'administration ivoirienne en a décidé autrement en transférant la capitale à Yamoussoukro, la ville d'Abidjan reste la plus attractive pour les populations de la sous-région à cause de son dynamisme économique et concentre la totalité des centres de décision publiques et privés du pays. La ville possède des atouts considérables à sa métropolisation. Le port et l'aéroport font partis des plus importants de la sous-région et le port sert notamment les pays frontaliers (Mali, Burkina Faso) qui n'ont aucun accès à la mer. Les nombreux marchés d'intérêt sous-régionaux existent dans la ville et permettent un échange permanent avec des pays ouest-africains dynamisant le territoire. La ville présente aussi un potentiel touristique important à valoriser et le quartier d'affaires du Plateau avec ses fonctions administratives de commandement à revaloriser.

Abidjan a connu une fulgurante progression économique et un allongement de sa tache urbaine assez considérable notamment à partir du début des années 1980 où une extension est-ouest a été planifiée pour contrecarrer l'étalement de la ville dans le sens nord-sud. Cette extension planifiée au départ, censée répondre aux nouveaux enjeux de la ville pour faire face aux flux de migrants va étendre la ville sans la densifier et de façon anarchique. Les conséquences de cette urbanisation inachevée et non-contrôlée de ces nouvelles communes seront multiples : un monofunctionalisme et un étalement urbain qui va engendrer des difficultés de transport lié à l'allongement des trajets quotidiens et une dépendance vis-à-vis du centre ville pourvoyeur d'emplois. La tache urbaine de la ville va se démultiplier assez rapidement notamment par des constructions anarchiques, ayant pour conséquences la disparition progressive des territoires agricoles périurbains.

La ville va passer du modèle de la « ville pensée » à celui de la « ville diffuse ».

Les conséquences de l'étalement urbain non contrôlé de la ville seront multiples, liées notamment aux difficultés de développement des principales fonctions métropolitaines de la ville.

D'une part, les fonctions économiques seront altérées. Les exemples analysés du port et de l'aéroport sont illustratifs puisqu'ils sont confrontés à des difficultés d'extension du fait de conflit de voisinage avec le tissu urbain environnant. La proximité de l'aéroport avec un gigantesque bidonville pose des problématiques d'insécurité, de salubrité publique et aussi en terme d'image pour la ville. Quant au port, son positionnement à proximité du centre-ville empêche toute possibilité d'extension et cause de nombreux problèmes de circulation liés aux poids lourds. La mauvaise gestion de l'espace urbain va empêcher d'améliorer l'offre des marchés d'intérêts régionaux. D'autre part, la ville doit faire face aux fragmentations sociales qui s'accroissent. Cette fragmentation sociale est de plus en plus marquée entre quartiers qui se paupérisent d'un côté (Yopougon, Abobo etc.) avec la prolifération de bidonvilles et d'un autre côté des quartiers qui se «gentrifient» (Cocody, Marcory etc.) comme nous l'avons vu précédemment. De plus les choix discutables d'implantation d'opérations immobilières constituées essentiellement de tissu pavillonnaire en périphérie de la part des autorités ont des conséquences néfastes sur la viabilité à long terme de la ville. Cela a pour conséquence aussi de démultiplier les transports informels et de rendre très dépendant les citoyens de la voiture individuelle. Il en résulte une mobilité exclusive réservée à ceux qui ont la possibilité de s'octroyer un véhicule ou d'utiliser les transports publics et ceux qui ne bénéficient d'aucune mobilité.

La métropolisation de la ville d'Abidjan repose donc sur la maîtrise de son tissu urbain, le développement des activités dans des secteurs monofonctionnels, sur une politique d'acquisition du foncier afin de densifier la ville actuelle et amoindrir les constructions en périphérie et sur le développement de transports publics sur l'ensemble de la ville censée répondre aux besoins de mobilité de tous les abidjanais.

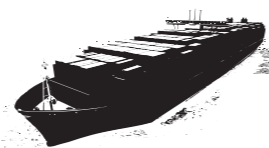
La dernière partie du mémoire sur la gouvernance se veut comme une ouverture à approfondir. Face aux enjeux de la métropolisation et ses risques inhérents, la question de la gouvernance apparaît cruciale. Les premiers éléments d'analyse démontrent une absence d'une gouvernance affective à l'échelle élargie de la métropole.

Fonctions métropolitaines

Risques

La métropolisation d'Abidjan réside en 3 facteurs :

1 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE



Le Port Autonome d'Abidjan

- Conflit de voisinage avec le tissu urbain environnant
- Problématique de poids lourd et de congestion urbaine
- Extension difficile liée à l'implantation en centre ville



L'aéroport

- Proximité avec un bidonville
- Problématique d'insécurité et de salubrité publique
- Image écornée de la ville



Les industries

- Conflit de voisinage avec le tissu urbain existant
- Extension difficile dans certains secteurs car situé en plein centre ville (Koumassi par exemple).



Les marchés d'intérêts régionaux

- Chaotique gestion de l'espace public entraînant des difficultés d'amélioration de l'offre de service

2

COHESION SOCIALE



Une population jeune

- Inégalité territoriale : fragmentation sociale des quartiers qui s'appauvrissent et d'autres qui s'enrichissent.

- Prolifération des logements insalubres : gestion des bidonvilles et leurs intégrations au reste du tissu urbain. Problème de salubrité, d'insécurité et de pauvreté.

- Etalement urbain : démultiplication des tissus pavillonnaires en banlieue qui participent à l'étalement de la ville sous pour autant la densifier.

3

MOBILITE DURABLE



Une mobilité diversifiée

- Mobilité exclusive : entre ceux qui ont accès à la voiture et aux transports publics et les autres qui ne bénéficient d'aucune mobilité (inégalité dans la répartition des transports)

- Congestion urbaine : saturation des grands axes liée à la dépendance de la voiture

- Dégradation des infrastructures et vieillissement des transports publics traditionnels (bus, batobus)

SOURCES

Bibliographie

Christian Bouquet et Irène Kassi-Djodjo, «Déguerpir pour reconquérir l'espace public à Abidjan», *L'Espace politique*, n°22, 2014, mis en ligne le 18 mars 2014, URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>.

Jean-Louis Chaleard (dir), *Métropoles aux suds, le défi des périphériques ?*, Paris : édition Karthala, 2014.

Jérôme Chenal, *Modèles de planification de l'espace urbain, la ville ouest-africaine*, Genève : édition MétisPresses, 2013.

Jérôme Chenal, *La Ville ouest-africaine. Modèles de planification de l'espace urbain*, Genève : MétisPresses, 2013.

Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, *Quelques rues d'Afrique : observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, Lausanne : édition du LASUR, 2009.

Philippe David, *La Côte d'Ivoire*, Paris : Karthala, 2009.

Dictionnaire des mondialisations, Paris: Colin, 2006.

Alain Dubresson, *Villes et industries en Côte d'ivoire : pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris : édition Karthala, 1989.

Antoine P, Dubresson A, Manou-Savina A, Yapi-Diahou A, «Classes moyennes et urbanisation à Abidjan», *Revue Tiers Monde* vol XXVI, n 101 janvier-mars, 1985, p. 55-68.

Aoufa Ezzine, «Gestion des transports urbains», Abidjan, Banque Mondiale, SSATP, 2000.

Cynthia Ghorra-Gobin, «De la métropolisation : un nouveau paradigme ?», *Quaderni*, 2010, n°73, p.25-33.

Yao Gnamba, «Rétrospective de l'aménagement du territoire en Côte d'ivoire: le cas d'Abidjan», *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography [En ligne]*, mis en ligne le 15 mai 2014. URL: laurentienne.ca/rcgt

Philippe Haeringer, «Structures foncières et création urbaine à Abidjan», *Cahiers d'études africaines*, 1969, n°34, p.219-270.

Philippe Haeringer, «Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan ou la tentation de l'urbanisme intégral», *Politique Africaine*, 1985, n°17, 20-40.

Nicolas Jost et Pascal Michon, «Abidjan en mouvement, étude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain Abidjan, Côte d'Ivoire», mémoire sous la direction de Vincent Kaufmann, Jean-Paul Jaccaud et Jérôme Chenal, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2008-2009.

Irène Kassi-Djodjo, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 251 | 2010, 391-402.

Raphaël Kouadio Oura, « Extension urbaine et protection naturelle : La difficile expérience d'Abidjan », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne]*, Volume 12 Numéro 2 | septembre 2012, mis en ligne le 12 septembre 2012, URL : <http://vertigo.revues.org/12966>.

Stéphane Leroy, « Sémantiques de la métropolisation », *L'Espace géographique*, 2000, n°1, p.78-86.

Monographie des secteurs des transports, Ministère des transports, 2005.

Dominique Mignot et Diana Rebecca Villarreal Gonzalez , « Métropolisation, concentration et ségrégation dans les villes européennes et américaines : une comparaison Costa-Rica, France et Mexique », *RERU Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2005, n°5, p. 679-698.

René Parenteau et François Charbonneau, «Abidjan : une politique de l'habitat au service du plan urbain», *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 36, numéro 99, 1992, p. 415-437.

Jean Rémy (dir.), *Georg Simmel: ville et modernité*, Paris: L'Harmattan, 1995.

Jennifer Robinson, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, Londres: Routledge, 2006.

Jean-Fabien Steck, « Yopougon, Yop city, Poy... périphérie et modèle urbain ivoirien », *Autrepart*, 3/ 2008 (n° 47), p. 227-244.

Sitographie

<http://esa.un.org/wpp/> : World Population Prospects: The 2012 Revision. Des prévisions actualisées se font régulièrement sur les villes du monde par le département des affaires économiques et sociales des Nations Unis

<http://www.banquemondiale.org/fr/region/afr/overview> : prévision annuelle de la banque mondiale sur la croissance économique des pays africains :

<http://www.populationmondiale.com/#sthash.DnNV6t50.AKCN70kp.dpbs> : le World Gazetteer.

<https://www.coursera.org/course/villesafricaines> : cours de Jérôme Chenal, *Qu'est ce que la planification urbaine ?* Cas de l'Afrique

<http://www.jeuneafrique.com/> : magazine « Jeune Afrique », spécial finance 2014, Hors- Série N°3

<http://oeildafrique.com/> : journal en ligne qui traite des problématiques sociaux-économiques africaines

<http://www.nepad.org/fr/> : Nepad - The New Partnership for Africa's Development (en Français : Nouveau partenaire pour le développement de l'Afrique)

<http://www.abidjan.net/> : journal en ligne qui traite de l'actualité de la ville

<http://www.metropolitiques.eu/> : journal en ligne qui traite des problématiques urbaines

<http://d-maps.com/> : cartographie des régions du monde

<http://www.ministere-construction.ci/> : le site du ministère de la construction, du logement, de l'assainissement et de l'urbanisme

<http://www.finances.gouv.ci/> : le site du ministère chargé de l'économie et des finances

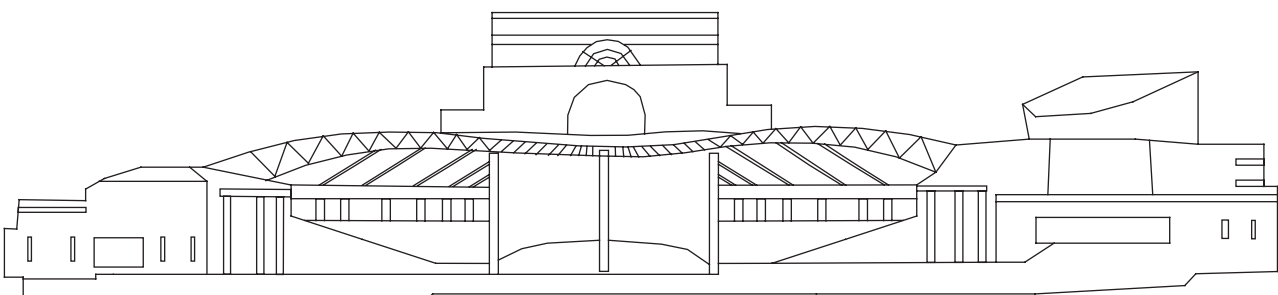
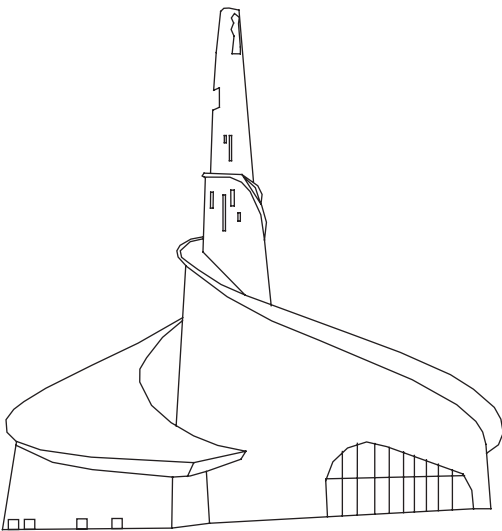
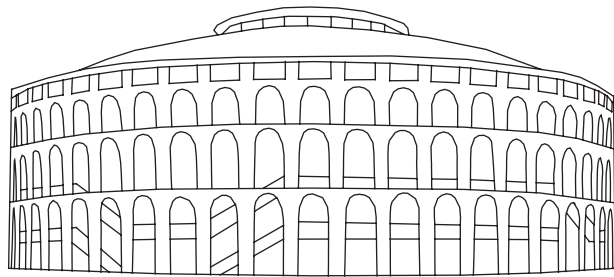
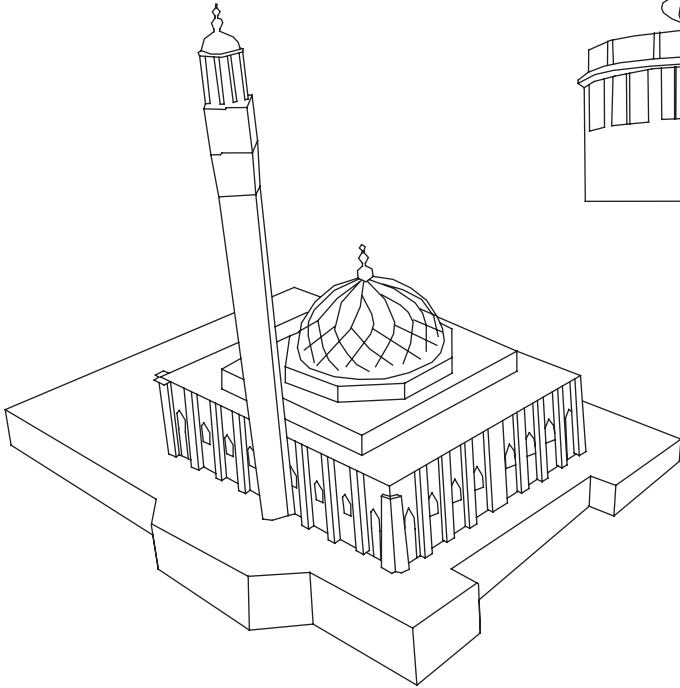
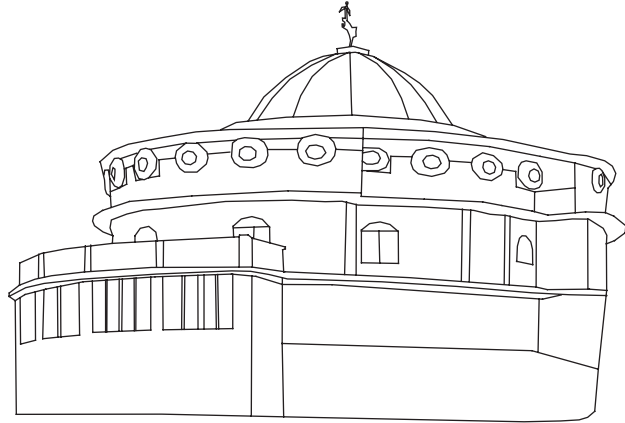
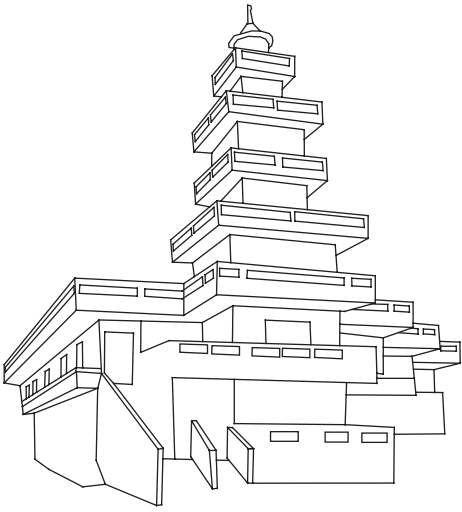
<http://afrikarchi.blogspot.fr/> : blog sur l'architecture et l'urbanisme en Afrique



La Côte d'Ivoire, premier producteur de cacao au monde; Abidjan ville du cacao

@Copyright Ivory Cacao and Coffee Compagny

AKWABA*



* Áienvenue en langue ébrié